

فصل‌نامه جندی شاپور، دانشگاه شهید چمران اهواز

سال پنجم، شماره ۱۹، پاییز ۱۳۹۸

## جایگاه اجتماعی، سیاسی و اقتصادی قاطرچیان از دوره مشروطه تا سال

۱۳۳۲ هـ. ش

امین نقی‌زاده<sup>۱</sup>

تاریخ دریافت: ۹۸/۱۲/۵

تاریخ پذیرش: ۹۹/۱/۲۴

### چکیده:

تداوم حیات برخی از مشاغل تابع شرایط سیاسی و اقتصادی بوده و تغییر در ساختار سیاسی و اجتماعی ملت‌ها بر روی کارکرد مشاغل و جایگاه اصناف تأثیرگذار بوده و بخش عمده مشاغل را تضعیف می‌کند. قاطرچی‌ها از جمله اصناف مذکور بوده و شرایط اقتصادی، اجتماعی و سیاسی بروی آنها تأثیر گذاشته است. بررسی فوق نشان می‌دهد که قاطرچیان از نظر اجتماعی جزء طبقات پست و ضعیف جامعه ایران بوده و در عین حال دسته‌ای از آنها وابسته به درباریان قاجار بودند. با صحبت از تجدّد و مدرنیته که در نهایت منجر به انقلاب مشروطه و پیروزی نهایی مشروطه‌خواهان شد؛ قاطرچیان جایگاه سیاسی خود را از دست داده و از نظر اجتماعی منزوی‌تر شدند. همچنین مشخص می‌شود که از نظر اقتصادی، قاطرچیان عموماً جزء اقشار کم درآمد جامعه بوده و پس از ورود گسترده اتومبیل در دوره رضاخان؛ شاهد نادیده گرفته شدن قاطرچیان بوده و کارکرد آنها به شدت کاهش یافت. در نهایت توسعه هر چه بیشتر جاده‌ها و میل به صنعتی شدن ایران توسط حکام پهلوی، دیگر جایی برای فعالیت قاطرچیان نگذاشت و صحنه فعالیت‌های سیاسی، اجتماعی و اقتصادی ایران از وجود آنها پاک شد.

**واژه‌های کلیدی:** قاطرچیان، مشروطه، سیاست، اجتماع، اقتصاد.

۱. دانشجوی کارشناسی ارشد ایران اسلامی دانشگاه بین‌المللی امام خمینی amin.naghizadeh@gmail.com

ایران به دلیل داشتن ویژگی‌های خاص جغرافیایی و برقراری پیوند میان شرق آسیا و قاره اروپا از اهمیت شایان توجهی برخوردار بوده و باید به این نکته هم اشاره داشت که با کشف و استخراج نفت در خاورمیانه، اهمیت آن پیش از بیش شد؛ بنابراین ایران با توجه به موقعیت خاص جغرافیایی خود باید کشوری باشد که از نظر اقتصادی و اجتماعی در بهترین شرایط ممکن قرار گیرد؛ ولی پیشرفت اقتصادی و اجتماعی، معلول عوامل متعدد فرهنگی، سیاسی و زیرساختی در ساخت و شاکله کلی یک کشور توانمند است. از نظر سیاسی ایران در طول تاریخ تحت سلطه حاکمان مستبد و خوداندیش بوده و طبیعتاً در چنین کشوری مفاهیمی مانند آزادی، مساوات و قانون وجود نداشت. آزادی، فقط آزادی پادشاه در عمل است. مساوات وجود خارجی نداشته و قانون مطلق، فقط حکم و فرمان پادشاه است.

همچنین از نظر فرهنگی ایران را باید کشوری دانست که در آن نوعی فرهنگ دینی با محوریت شریعت و مذهب شیعه ۱۲ امامی که پس از روی کار آمدن سلسله صفویان حاکم بوده و با دلایل و منطق خود از حاکمان حکومت‌های گوناگون حمایت کرده و حوزه فعالیت پادشاهان و روحانیون دینی را با یکدیگر آمیخته و مشروعیت دینی حاکمان را فراهم می‌کند. اما از نظر اقتصادی کشور ایران فاقد زیرساخت‌های مورد نیاز برای توسعه بود و همواره به اقتصاد داخلی چشم داشت و کمتر به تجارت خارجی روی می‌آورد. یکی از دلایل ضعف زیرساخت‌های کشور در حوزه اقتصادی را باید گندی حمل و نقل کالا و خدمات دانست. در گذشته و به ویژه در دوره قاجار برای حمل و نقل از شتر، قاطر، الاغ، کجاوه و... استفاده می‌شد. با گذشت زمان کالسکه، درشکه و دلیجان هم وارد کارزار حمل و نقل کالا و خدمات ایران در دوره قاجار شدند. حمل و نقل با حیوانات و وسایل نقلیه ابتدایی تنها راه و چاره ممکن برای حمل کالا و مسافر در ایران بود؛ زیرا وضعیت راه‌ها و کاروانسراهایی که از دوره شاه عباس اول صفوی باقی مانده بود؛ بسیار وخیم بوده و ایرانیان ناچار به تن دادن برای سواری با وسایل نقلیه مذکور و تحمل سختی‌های فراوان در هنگام سفر بودند؛ بنابراین درصد قابل توجهی از مشاغل کشور به بحث

حمل و نقل اختصاص داشت و هر شخص که یک قاطر، اسب، الاغ و گاری داشت؛ می‌توانست از حمل و نقل کالا و خدمات درآمدی داشته باشد.

این پیش آمد باعث ایجاد اتحادیه صنفی بین دارندگان وسایله نقلیه شده و در دوره قاجار پسوند «چی» وجه مشترک اتحادیه‌های مزبور شد. مثلاً به کسانی که با گاری امرار معاش می‌کردند؛ گاری‌چی گفته می‌شد یا به کسانی که قاطر را وسیله‌ای مناسب برای حمل و نقل می‌دانستند؛ قاطرچی! اما باید توجه داشت که بخشی از نیروی کار و فعالیت در حوزه حمل و نقل در ایران، به ویژه در زمان حکومت قاجاران دولتی بود و مشاغل مزبور باید تحت نظر و به شیوه مورد علاقه حاکمان و درباریان گوناگون به فعالیت پرداخته و بخشی از درآمد خود را به خزانه حاکم و درباریان تقدیم کنند. در چنین شرایطی وجود هر نوع رقیب غریبه‌ای برای اتحادیه‌های صنفی اولیه مذکور که هیچ سازکار و... مشخصی نداشته و فقط نام و آوازه آنها مشابه با یکدیگر بود؛ یک تهدید محسوب شده و راه آهن و اتومبیل ضربه‌ای مهلک به فعالین موجود در عرصه حمل و نقل کالا و خدمات در ایران وارد می‌ساخت. یکی از فعالان مزبور، طیف قاطرچی‌ها بودند که دارای وابستگی شدیدی به حاکمان و درباریان در دوره قاجار بوده و در برابر مشروطیت و تجددخواهی دست به اقداماتی زدند. اکنون با توجه به نکات ذکر شده؛ فرضیه مقاله پیش رو این است که قاطرچی‌ها در برابر اتومبیل و... جبه‌گیری کرده و جایگاه سیاسی، اجتماعی و اقتصادی خود را در خطر می‌دیدند؛ بنابراین سعی در مقابله با مدرنیته داشته و با انجام تحرکاتی به مقابله با یکی از اشکال اقتصادی تجدد پرداختند. به این ترتیب نگارنده با روش تحلیلی و توصیفی اقدام به بررسی جایگاه سیاسی، اجتماعی و اقتصادی قاطرچی‌ها کرده و از منابع و اسناد مرتبط با موضوع استفاده کرده است.

درباره تعداد قاطران و قاطرچیان موجود در شهرهایی مانند تهران در دوره قاجار و... هیچ سند قابل اعتنائی وجود ندارد. در نخستین سرشماری تهران در سال ۱۲۶۴ که به شیوه‌ای تقریباً مدرن

انجام شد؛ جمعیت ۱۴۷۲۰۶ نفر محاسبه شده بود و براساس برآوردها ۲۷ درصد از جمعیت شهر تهران را مهاجران جدید تشکیل می‌دادند.<sup>۱</sup>

این سرشماری به ابتدایی‌ترین شکل ممکن انجام شد و کمتر به مشاغل شهری در آن توجه شده و بیشتر توجه مأموران سرشماری، بر روی برآورد جمعیت و تعداد سکنه شهر تهران بوده است. از آن گذشته سرشماری مزبور شامل حال دیگر شهرهای ایران نشده و اطلاعات محققان تاریخی در سالهای ۱۲۶۰ تا ۱۳۰۰ درباره تعداد جمعیت و شاغلان در شهرهای گوناگون تقریبی بوده و برپایه حدس و گمان استوار است. به طور کلی محققان میزان کل جمعیت ایران را در دوره ۱۲۷۹-۱۲۹۳؛ دو میلیون نفر برآورد می‌کردند.<sup>۲</sup> کم‌کم سرشماری شکل و شمایل بهتری به خود گرفت و آمار دقیق‌تری از فعالیت مشاغل و... در مناطق مختلف کشور به دست آمد. سال ۱۳۱۹ جمعیت به ۱۴٫۶ میلیون نفر رسید که یعنی تقریباً ۵۰ درصد رشد داشت. نرخ کلی افزایش جمعیت کشور که در فاصله سال‌های ۱۲۷۹-۱۳۰۵ بر اثر قحطی و جنگ سالانه ۰/۰۸ درصد بوده و در فاصله سال‌های ۱۳۰۵-۱۳۱۹ به نرخ چشمگیر ۱/۵ درصد رسیده است.<sup>۳</sup>

در سال ۱۳۱۹ جمعیت شهری مانند تهران به ۵۴۰ هزار نفر رسیده بود و اصفهان، تبریز، مشهد و شیراز بیش از ۲۰۰ هزار نفر جمعیت داشتند. همچنین رشد ۲/۳ درصدی جمعیت در سال‌های ۱۳۱۴ تا ۱۳۱۹ در شهرها و رشد بخش روستایی در مدت مشابه به میزان ۱/۳ درصد به دلیل ایجاد کارخانه‌ها، راه‌آهن و... را شاهد بودیم. بنابر برآوردهای سال ۱۳۱۹ هـ. ش، ایران دارای ۳٫۲ میلیون جمعیت شهرنشین (۲۲ درصد)، تنها یک میلیون (۶/۹ درصد) جمعیت ایلی و ۱۰/۳۵ میلیون (۷۱/۱ درصد) جمعیت روستایی بوده است.<sup>۴</sup> اما با وجود دقیق‌تر شدن آمار مرتبط به سرشماری‌ها نمی‌توان اطلاعات کاملی از جمعیت و شاغلین مرتبط به قاطرچی‌گری را به دست آورد. اما در برخی از سرشماری‌های مزبور می‌توان رد پای قاطرچیان را یافت. به طور مثال

۱. آبراهامیان، تاریخ ایران مدرن، ص ۶۳-۶۴.

۲. فوران، مقاومت شکننده، ص ۳۴۲.

۳. همان، ص ۳۴۲-۳۴۳.

۴. همان.

در سرشماری سال ۱۳۰۱ در شهر تهران، تعداد شاغلان ۱۰۶۹ نفر ذکر شده و در عین حال تعداد طولیه‌ها، کاروانسراها، گاراژها، گاریخانه‌ها و کالسکه‌خانه‌ها به ترتیب ۳۵۲،۸۰، ۲۹۵ و ۱۰۲ واحد ذکر شده‌است.

همچنین در بخش مرتبط به آمار مشاغل و حرف، تعداد پالان‌دوزان (۲۱)، زه‌تابی (۶)، تعمیر اتومبیل (۱۰)، نقاشی اتومبیل (۱)، دوچرخه‌سازی (۲۳)، تعمیر رزین‌گاری و درشکه (۱۴)، آهنگری (۱۸۰)، نعلچه‌گری (۲۰)، نعلبندی (۴۲)، گلگیرسازی (۱)، گاری‌سازی (۵)، پنجره‌گیری (۴)، مکانیکی (۶)، یراق‌بافی (۱۰)، یراق‌دوزی (۲)، طولیه‌داری (۴۲۷)، گاریخانه‌داری (۴۲)، گاراژ حمل و نقل (۴۵)، نمایندگی فروش اتومبیل (۵)، دفاتر گاراژ حمل و نقل (۵۳)، گاراژ (۲۱)، اوراقچی (۸)، شوهر اتومبیل (۱۲۵)، ماشین خط آهن و دستیار (۴۶)، ساربان (۳۷)، مکاری یا اسب و الاغ کرایه بده (۱۲۰)، خرکچی (۴۹) و گاری‌چی (۱۰) ذکر شده‌است.<sup>۱</sup> کلیه مشاغل مزبور به بخش حمل و نقل کالا و خدمات در شهری مانند تهران با جمعیتی حدود ۲۰۰ هزار نفر مرتبط می‌شود. اما همان‌طور که مشاهده شد؛ هیچ اثری از قاطرچیان نبوده و تنها می‌توان مشاغلی که به‌طور مستقیم و غیر مستقیم با جایگاه اقتصادی قاطرچیان مرتبط بوده‌اند را مشاهده کرد. این‌گونه به نظر می‌رسد که شغل قاطرچی‌گری در سال ۱۳۰۱ به‌طور کلی از بین رفته و دوران جدیدی با آمدن اتومبیل آغاز شده و ایجاد مشغال جدیدی مانند تعمیر اتومبیل، صافکاری اتومبیل و... جایگزین مشاغل قدیمی‌تر، مانند قاطرچی‌گری و امثال آن شده‌اند. البته در دوره مزبور شاهد فعالیت صنفی مانند نعلچی‌گرها، مکاری‌ها و... هستیم؛ اما به نظر می‌رسد که تعداد آنها هم نسبت به گذشته کاهش یافته و با واردات کامیون‌های باری و... بازار آنها هم کنار رفته و کم‌کم تا اواخر سال ۱۳۳۰ کمترین نام و نشانی از آنها به گوش می‌رسد. به‌طور مثال یکی از مشاغل مرتبط به چهارپایان و حمل و نقل در گذشته، همان‌گونه که اشاره شد؛ نعل‌بندی بود و شاغلین در این حرف نعل برپاهای قاطر و... می‌کوبیدند.<sup>۲</sup> اما با آمدن اتومبیل و... کار و کاسبی

۱. شهری، تاریخ اجتماعی تهران قدیم در قرن ۱۳: زندگی، کسب و کار، ج ۱، ص ۶۲-۸۸.

۲. شهری، تاریخ اجتماعی تهران قدیم در قرن ۱۳: زندگی، کسب و کار، ج ۲، ص ۱۴۳.

آنها کساد شد. همچنین با پیدایش اتومبیل و کامیون کم کم گاری‌خانه‌ها و درشکه‌خانه‌ها بصورت گاراژ درآمد که هم در آنها تعمیرات و آهنگری‌های آنها صورت می‌گرفت و هم برای بار و مسافر حمل و نقل شده؛ بلیط و بارنامه صادر می‌گردید.<sup>۱</sup> البته فرضیه مزبور دال بر عدم استفاده از قاطر در حمل و نقل کالا و خدمات نیست؛ چرا که به موجب استنادات و مدارک موجود از قاطرها در مشاغل مانند مکاری‌گری استفاده می‌شد. اما باید توجه داشت که اثری از قاطرچی‌ها نبود. در واقع مکاری‌گری نه تنها شامل الاغ، بلکه مشمول هرگونه چارپا می‌گردید. در این تفاوت که بعضی نقاط را خرمنا سب و جاهائی را قاطر و اسب و شتر لازم می‌شد. چنان که گرمسیرها و راه‌های خاکی و (رملی) یا ماسه‌ای را شتر و نقاط کوهستانی را اسب و قاطر و همسواری‌ها را الاغ به کار می‌آمد.<sup>۲</sup> در عین حال باید توجه داشت که در دهه ۱۳۰۰ شهرها توسعه چشمگیری یافته و خیابان‌های عریضی که گاه بازار را نیز قطع می‌کرد؛ احداث شد و فرصتی برای ایجاد فروشگاه‌های تازه و خارج از بازار به وجود آمد که در دسترس اتومبیل سواران بود.<sup>۳</sup> همچنین در دهه ۱۳۰۰ در بخش حمل و نقل نزدیک به ۲۰ تا ۳۰ هزار کارگر مشغول فعالیت بودند.<sup>۴</sup> بنابراین اتومبیل و توسعه شهری پیش از بیش عاملی تهدید کننده برای مشاغل قدیمی، فرسوده و ناکارآمد در مقایسه با وسایل ارتباطی قدیمی بود. به بیان دیگر تا وقتی حمل و متاع به وسیله چارپا و گاری و مانند آن انجام می‌گرفت؛ شغل چارواداری و گاری‌چی‌گری از مشاغل رواج یافته و پررونقی بود که یک چهار پا و گاری؛ چندین و چند تن را از علیق و فروش و مهتر و سورچی و نعلبند و گاری‌ساز و نجار و آهنگر و ترکش‌دوز و جاهازساز و طویله‌دار و کودکش و غیره و غیره در برمی‌گرفت. در حالی که با فقدان تقاضا برای کشیدن بار بوسیله چهارپا و گاری همه اهالی فنون آن بیکار و به تدریج فراموش می‌شدند و با رونق کار یک صاحب گاری چندین و چند کارگر را لازم می‌آمد. در صورتی که در کساد و از میان رفتن بازار، خود آن

۱. همان، ج ۱، ص ۲۷۵.

۲. همان، ج ۵، ص ۱۹.

۳. فوران، مقاومت شکننده، ص ۳۵۸.

۴. همان، ص ۳۵۶-۳۵۷.

صاحب گاری زائد می‌آمدند.<sup>۱</sup> بر ما مسلم است که ایران به دلیل فقدان راه‌های مناسب و زیرساخت‌های مورد نیاز برای حمل و نقل کالا و خدمات؛ نیازمند چارپایان گوناگون بوده و این نیازمندی منجر به ایجاد مشاغل گوناگون در حوزه حمل و نقل شده بود. همان گونه که ذکر شد؛ قاطرچی‌ها یکی از عناصر فعال در حوزه حمل و نقل بودند؛ اما عموماً آنها را در سرشماری‌ها و آمارهای گوناگون نادیده می‌گرفتند. اما این امر دلیلی بر عدم کارکرد و فقدان تحرک از جانب قاطرچیان نیست. از نظر اجتماعی باید گفت که قاطرچیان از طبقه پست و فقیر بوده و فعالیت‌های آنها عمدتاً مورد پذیرش عموم نبوده و به این ترتیب یکی از اصناف طرد شده جامعه در دوره قاجار و پس از آن هستند. این وضعیت در دولت ۹۰ روزه سیدضیاءالدین تشدید شد؛ زیرا انتقال فواحش از محلات داخل شهر تهران از جمله گذر قاطرچی‌ها به شهرنو را شاهد بودیم.<sup>۲</sup> عموم قاطرچی‌ها که از شهرها و شهرستان‌های فقیر و توسعه نیافته در دوره قاجار به شهرهایی مانند تهران و تبریز آمده و فاقد توان مالی برای خریداری ملک و املاک مورد نیاز خود برای سکونت بودند. به این ترتیب می‌بینیم که در جنگ داخلی تبریز در ۱۲۸۷ هـ. ش سلطنت‌طلبان از دَوّه چی و سرخاب، یعنی فقیرترین محله‌های تبریز گردآوری شدند که مرکز انبوه رنگ‌رزان، بافندگان، عمله‌ها، بیکاران، حمالان و قاطرچی‌ها بود.<sup>۳</sup> البته قاطرچیان عمدتاً سلطنت‌طلب نبودند؛ بلکه به واسطه اعمال قدرت از جانب سلطنت و درباریان، ناچار به حمایت از سلطنت و پادشاه قاجار بودند. در تهران خندق‌های اطراف و دور آن محل اجتماع و سکونت شترداران و قاطرچیان بود که آنها را مأمنی برای نگهداری احشام خود ساخته و بدون مزاحمت در آن تردد و زندگی می‌کردند.<sup>۴</sup> قاطرچیان در آن زمان به عنوان راهی مناسب برای کسب درآمد مورد استفاده قرار می‌دادند. در سمت جنوبی تهران و منطقه سر قبر آقا، مردمی که خانه و مسکن داشتند؛ اگر بازگشت آنها

۱. شهری، تاریخ اجتماعی تهران قدیم در قرن ۱۳: زندگی، کسب و کار، ج ۱، ص ۳۵۲.

۲. شهری، طهران قدیم، ج ۱، ص ۲۶۵.

۳. فوران، مقاومت شکننده، ص ۲۷۵.

۴. شهری، طهران قدیم، ج ۱، ص ۲۵.

به خانه خودشان دیر می‌شد یا به ضرورتی سحرگاه از خانه بیرون می‌آمدند؛ از تعرض قاطرچیان ایمن نبودند. آنها بی‌خوف و تشویق روندگان را برهنه کرده و عرض‌ها عرصه تعرض بود.<sup>۱</sup> اما عمده درآمد قاطرچیان از راه حمل و نقل کالا در بازارها به دست می‌آمد. دلیل این امر را باید معماری در هم پیچیده کوچه‌ها و بازارهای مختلف دانست که حتی تحرک مردم پیاده هم به سختی در آنها ممکن بود. کوچه‌ها و پستوهایی تنگ که راه را برای عبور شترها، گاری‌های باری و غیره می‌بست. شهرهایی مانند تبریز هم از این قانده مستثنی نبودند و ورود به آن ابداً بدان نمی‌ماند که شخص به شهر بزرگی ورود کرده‌است؛ کوچه‌ها تنگ و پیچ‌پیچ بوده و مدتی باید بین دو دیوار گلی عبور کرد تا شخص به مرکز برسد.<sup>۲</sup> به این ترتیب بهترین موقعیت ممکن برای قاطرچیان فراهم آمده و هر قاطرچی با در اختیار داشتن یک قاطر به راحتی می‌توانست به حمل بار در داخل بازار و کوچه‌های تنگ پرداخته و امرار معاش کند. البته این شرایط چندان پایدار نبود؛ زیرا بعدها تردد قاطر در بازار ممنوع شد و با ورود چهار چرخه‌های دستی و همچنین انجام اصلاحات در معماری بازار و ایجاد خیابان‌های پهن در اطراف آن؛ فرصت ایده‌آلی برای کامیون‌ها و اتومبیل‌ها فراهم آمد و کم‌کم قاطرچیان از درآمد بازار محروم شدند. به این ترتیب قاطرچی‌گری تحت و شعاع فعالیت اتومبیل‌ها قرار گرفت و مشاغل مرتبط با آن هم تهدید شدند. به طور مثال ترکش‌دوزان و زین‌سازان هر دو به ساخت زین، یراق و... چارپایان و تجهیزات اسب و الاغ می‌پرداختند.<sup>۳</sup> یا برای تزئین جل، روکش اسب، یابو و پالان الاغ، رانکی، سینه‌بند، دهانه چهارپایان سواری، زینت درون کالسکه‌ها و... از یراق ساخته شده توسط یراق بافان استفاده می‌شد.<sup>۴</sup> به بیانی ساده‌تر؛ می‌توان گفت که ترکش‌دوزان، زین‌سازان و... جای خود را به لوازم یدکی‌ها و گاراژهای حمل و نقلی و مکانیک‌ها داده و حمل و نقل کالا و خدمات از طریق حیوانات با مشکلات سخت‌افزاری مواجه شد.

۱. امین الدوله، خاطرات سیاسی میرزاعلی خان امین الدوله، ۱۸۴-۱۸۵.

۲. هدایت، خاطرات و خطرات، ص ۳۰.

۳. شهری، تاریخ اجتماعی تهران قدیم در قرن ۱۳: زندگی، کسب و کار، ج ۳، ص ۳۵۸.

۴. همان، ج ۴، ۲۶۳-۲۶۴.

اما آیا تنها منبع درآمد قاطرچیان و فعالیت اجتماعی آنها در بازار بوده است؟ پاسخ به این پرسش منفی است. قاطرچی‌ها برای کسب درآمد با اجاره طویله در نقاط مناسب اقدام به تهیه غذا و فروش آن می‌کردند؛ چنان‌که در مرغوب‌ترین محلات شهر طویله‌های اسب، الاغ و شتر قرار داشت که صاحبانش رستوران‌های آن زمان را پشت دیوار یا مدخل آن احداث کرده؛ دیگ آش و پلو بار می‌گذاشتند و بسته به انصاف و مروتشان هرچه می‌خواستند به مردم می‌خوراندند.<sup>۱</sup> علاوه بر این باید گفت هیزم و ذغال تنها سوخت زمستان و اجاق پخت و پز مردم بود که ناگزیر از تهیه آن بودند و کاه، جو و یونجه هم که یا کاه آن به کار بنائی و اندرون کاهگل بام‌ها یا به مصرف علوفه چارپاداران، گاو و گوسفندان می‌رسید. چه در هر دو سه خانه، یکی دارای الاغ یا یابوی سواری و بارکش بود که طویله حیوان هم در قسمتی از خانه معلوم شده بود و در بساخانه‌ها که گاو و گوسفند و مخصوصاً گوسفند نگهداری می‌شد که محتاج به عولفه برایشان بودند. چارپایانی که به جای اتومبیل امروزی آنها و گوسفند یا گوسفندانی که هم بازیچه و سرگرمی بچه‌هایشان و هم گوشت و قرصه زمستانشان بود و گاودارهایی که از شیر آنها ارتزاق و از فروش آنها امرار معاش می‌کردند.<sup>۲</sup> بنابراین قاطرچی‌ها که در پشت دیوار انبارشاهی و مقابل سبزه میدان کاه، یونجه و علیق دواب خود را تهیه می‌کردند؛<sup>۳</sup> به وسیله‌ای برای حمل چوب، زغال، کاه و یونجه مورد نیاز مردم نیز تبدیل شدند.

اما قاطرچی‌ها و قاطرها در کاروان‌های تجاری و زیارتی هم حضور داشتند؛ ولی حضور آنها کمی متفاوت بود! در این خصوص داخل هر کاروان قاطر و شترهایی بودند که تابوت مردگان تازه و کهنه همراه بوی تعفن که از ایشان تصاعد می‌نمود را که گفتی کود تازه می‌بردند به قم و مشهد و عتبات حمل می‌کردند.<sup>۴</sup> سال پنجم سلطنت رضاشاه که حمل اموات به وسیله دوش غدغن گردید؛ اولین اتومبیل نعش‌کش بنام (گنبد برنجی) ساخت قورخانه در اختیار بلدیه و

۱. نوبخت، عصرپهلوی: رضاشاه کبیر، بخش دوم، ص ۱۳.

۲. شهری، تاریخ اجتماعی تهران قدیم در قرن ۱۳: زندگی، کسب و کار، ج ۴، ص ۳۸.

۳. همان، طهران قدیم، ج ۱، ص ۷۲.

۴. همان، تاریخ اجتماعی تهران قدیم در قرن ۱۳: زندگی، کسب و کار، ج ۱، ص ۴۵۱.

گورستان قرار گرفت.<sup>۱</sup> وسیله جدید اتومبیل «شورلت» (Chevrolet) سواری مستعملی بود که اتاقکی مربع از چوب و تخته برای آن ساخته شده و گنبد برنجی کوچکی شبیه گنبد طلای امام و امامزاده‌ها بالای آن نصب و دری از عقب و پاگردی اطرافش تعبیه شده و تمام آن به رنگ سیاه ملون گشته بود که هنگام حمل جنازه صاحب مردگان اطراف آن یعنی از پاگرد به طرف پائین آن را سیاه پوشانیده مطابق موقعیت مرده بر چهار طرف اتاقک آن علم و کتل و بیدق نصب کرده و دو نفر قاری در زاویه دو طرف جلو آن نشسته مشغول قرائت قرآن می‌شدند و اتومبیل هنگام حرکت متعاقبان آهسته به راه افتاده، جمعیت دنبال آن لاله‌الاله می‌گفتند تا به گورستان می‌رسید که تا مدت‌ها این وسیله دلچسب نگریده آن را اسباب کفر و محرومیت میت از ثواب دوش و مردم را محروم از اجر و ثواب زیر تابوت رفتن که هر قدمش هفتاد هزار گناه کبیره را از آنان می‌ریزاند می‌دانستند و چه آه و اسف‌ها از اینکه چرا زودتر از این نمرده‌اند که نعش آنها با دوش حمل شده دچار گنبد برنجی که به جای صدای الله اکبر و ذکر خدا و رسول از آن صدای (تیرتر) موتور می‌آید، آن هم موتور آتشی که جهنم را برای مرده پیشواز می‌آورد نمی‌شدند.<sup>۲</sup> این شعر درباره گنبد برنجی یا ماشین نعشکش است:

دور پهلوی گنبد برنجی / حرفیت می‌زنم از من نرنجی

الله و خدا کریم و صلوات / دیگه (زرم‌دی) گنبد برنجی

اومد که گنبد (فزرت و قمصور) / دین احمدی، گنبد برنجی

اونجور که خراب کرد و دیدی / طاق گنبدی، گنبد برنجی

همراه شوخی‌ها و متلک‌هائی در این زمینه: ایشالله خودم برات گنبد برنجی خبر بکنم، بسکی پیش خدا اجر و قرب داشت گنبد بارگاهش را جلو جلو داد براش ساختن، خودش خر نداشت سوار بشه نعشش گنبد برنجی سوار شد. از تیرتر تابوتش پیداست که چی نثارش می‌کند و...!<sup>۳</sup>

۱. همان، طهران قدیم، ج ۳، ص ۲۵۴.

۲. همان

۳. شهری، طهران قدیم، ج ۳، ص ۲۵۴.

به این ترتیب اتومبیل حتی به حمل مردگان و جسد‌های مردم هم رحم نکرده و قاطرچیان را یک بار دیگر مغلوب خود کرد! اما تا سال‌ها بعد از ظهور اتومبیل هنوز مردم بسیاری با همان وسایل قدیمی مانند اسب، الاغ، قاطر، شتر، کجاوه، پالکی، عماری، کالسکه، درشکه و دلیجان حرکت می‌کردند و از جهت یکی از ترس و دیگر سنت‌گرایی تمایلی به استفاده از اسباب جدید نشان نمی‌دادند.<sup>۱</sup>

همان‌طور که بیان شد، قاطرچیان از نظر جمعیت و جایگاه اجتماعی نقش مهمی در ایران دوره قاجار نداشته و با روی کار آمدن مشروطه‌خواهان و سپس رضاشاه و ولیعهد او محمدرضا پهلوی، دیگر اثری از آنها دیده نمی‌شود. اما ظاهراً در رابطه با قاطرچیان ما با دو طیف خاص و تقسیم‌بندی این صنف منفور اجتماعی به دو دسته حکومتی و معمولی مواجه هستیم. دسته دوم همان طیف منفور و پست اجتماعی بود که بیشتر در بازار فعالیت کرده و محل اجتماع آنها در شهری مانند تهران، خندق‌های اطراف آن و پس از توسعه شهر، محله‌های جنوبی آن بود. اما دسته‌ای دیگر از قاطرچیان، وابسته به حکومت بوده و زیر نظر آنها فعالیت می‌کردند. این دسته حقوق کافی از دربار گرفته و در شرایط گوناگون از آنها حمایت کرده و تابع آنها بودند. دسته مزبور علاوه بر دربار، در بازار مشغول حمل و نقل کالا و... بودند و پا به پای دسته قاطرچیان معمولی به فعالیت اقتصادی می‌پرداختند.

ولی وابستگی سیاسی این دسته، از آنها شورشیانی شهری برای حمایت از تخت و تاج به وجود آورده بود. البته همان‌گونه که پیش از این ذکر شد؛ در سلطنت طلب بودن قاطرچیان درباری، باید شک و تردید کرد. زیرا نیاز مالی و منفور بودن از نظر اجتماعی؛ می‌تواند علت خوبی برای وانمود کردن به سلطنت طلب بودن صنفی مانند قاطرچیان باشد.

قاطرچیان همیشه در دربار پادشاهان قاجار حضوری فعال داشته و عمدتاً از آنها برای حمل و نقل استفاده می‌شد. مثلاً در دربار ناصرالدین‌شاه که عاشق سفر، گردش و شکار بود؛ همیشه قاطرچیان پا در رکاب سلطان قاجار بوده و بخشی از پشتوانه تدارکاتی او در سفرهای مختلف و

۱. همان، ج ۱، ص ۲۴۷.

بعضاً بیهوده و تفریحی وی بودند. به عنوان نمونه در سفر ناصرالدین شاه به عتبات عالیات تعداد زیادی قاطرچی، ساربان و رجاله کاروان او را همراهی می‌کردند.<sup>۱</sup> دربارهم از قاطرچیان برای آزار رساندن و قدرت‌نمایی در برابر مردم استفاده می‌کرد. مثلاً توسط دستگاه عزیزالسلطان و عمله و تبعه او که در کوچه پشت مسجد مرحوم سپهسالار، شب‌ها راه آمد و شد بسته می‌شد و هیچ زن و منتسبین دوایر خاصه صدارت و برادران و بستگان او نیز مانند مباشرین گمرک و اعضاء و اصحاب خزانة و اجزای قاطرخانه، شترخانه و... در شرارت و هرزگی و تعرض به حقوق و ناموس مردم از یکدیگر کم نمی‌آوردند.<sup>۲</sup> علاوه بر این مشاهده می‌شود که کسانی مانند امین‌الضرب قاطرچیان خاص خود را داشته و از آنها برای حمل پول‌های سیاه خود استفاده می‌کرد.<sup>۳</sup> اما نخستین حضور مؤثر قاطرچیان در عرصه سیاست و دفاع از قدرت سلاطین قاجار و درباریان را باید دوره مبارزات مشروطه خواهان با سلطنت طلبان دانست. در واقع باید گفت که سده نوزدهم سرآغاز مجدد تلاش‌های ایران پس از دوران صفویه بود؛ سده‌ای که عصر نفوذ همه‌جانبه استعمار به ایران بود و در اوج آن سفر ناصرالدین شاه به فرنگ را داشتیم که به تجدید شکل دیگری داده و بارزترین تجلی تمثیلی این نوع تجدید همراه با استبداد را در تحولات شهری مانند تهران می‌توان دید و از این رو این شهر را می‌توان با اصفهان در دوره صفوی یکی دانست و باید گفت که تهران هم به نمادی از تجدید استبدادی و تقلیدی بدل شد.<sup>۴</sup>

ریشه‌های انقلاب مشروطه به سده نوزدهم- به ویژه از هنگام نفوذ تدریجی غرب در کشور بازمی‌گردد. این نفوذ در واقع پیوندهای ضعیف دربار قاجار با جامعه را به دو شیوه هم‌زمان از هم گسست. از یک سو مایه نگرانی مشترک بسیاری از بازاریان شهرنشین و نخبگان مذهبی شد که تا آن زمان پراکنده بودند و آنان را در قالب یک طبقه متوسط فراگیر به هم نزدیک کرد و تازه داشت از ناراضیاتی طبقاتی‌اش نسبت به دولت و قدرت‌های خارجی آگاه می‌شد. این

۱. امین الدوله، خاطرات سیاسی میرزا علی خان امین الدوله، ص ۲۷.

۲. همان، ص ۱۸۴.

۳. همان، ص ۱۹۰.

۴. میلانی، تجدد و تجدد ستیزی در ایران: مجموعه مقالات، ص ۱۹.

طبقه مرفه بر اثر پیوندهایش با بازاریان و روحانیون، بعدها به طبقه متوسط سنتی معروف شد. از سوی دیگر ارتباط با غرب به ویژه از طریق آموزش‌های مدرن، ایده‌ها، پیشه‌ها و نهایتاً طبقه متوسط جدیدی را به وجود آورد. اعضاء این طبقه خود را نخست منورالفکر و سپس روشنفکر خواندند.<sup>۱</sup>

از نظر مشروطه خواهان متجدد اواخر قرن نوزدهم تعبیر نوسازی یا مدرنیزه کردن؛ حتی امروزه معنا و مفهوم چندان روشنی ندارد. این مشروطه خواهان نوگرا بی گمان خواستار نوسازی صنایع، ادارات، آموزش و پرورش، خدمات بهداشتی، شهرها، راه‌ها و امثال آن بودند.<sup>۲</sup> به بیان دیگر؛ تجدد در برخوردگاه تحولاتی در عرصه شناخت‌شناسی، زیبایی‌شناسی، گیتی‌شناسی، اقتصاد، نظام اخلاقی، سیاسی و تفکر اجتماعی شکل گرفت و تجدد نه تنها یک برهه تاریخی و نظام اجتماعی که در عین حال، جهان بینی به هم پیوسته‌ای است که زندگی خصوصی و عمومی انسان و جامعه سنت زده را دگرگون می‌کند.<sup>۳</sup> اصلاح‌طلبان ایرانی در قرن ۱۹ بیشتر دو عامل را مایه اقتدار و آبادانی اروپا می‌دانستند: فناوری جدید و حاکمیت قانون که برای رسیدن به هر دو تلاش‌هایی آغاز شد. اما بعد حکومت مستول و منضبط را مهم‌تر دانستند.<sup>۴</sup> در واقع انقلاب مشروطه طغیانی بود از خیل طغیلن‌های تاریخ ایران بر ضد استبدادی کهن که همه طبقات شهری به درجات مختلف در آن شرکت کردند و حتی یک طبقه (به صورت طبقه) در برابر آن نایستاد.<sup>۵</sup>

اما یکی از اهداف عمده انقلاب مشروطه همان‌گونه که ذکر شد؛ نوسازی دستگاه اداری به ویژه در امور مالی و امور مربوط به نظم، قانون، عدالت و به کارگیری آموزش و پرورش جدید،

۱. آبراهامیان، تاریخ ایران مدرن، ص ۷۴-۷۵.

۲. کاتوزیان، دولت و جامعه ایران: انقراض و استقرار پهلوی، ص ۴۴۰.

۳. میلانی، تجدد و تجدد ستیزی در ایران: مجموعه مقالات، ص ۱۴۶.

۴. کاتوزیان، دولت و جامعه ایران: انقراض و استقرار پهلوی، ص ۵۳.

۵. همان، ص ۷۴.

تسهیلات جدید حمل و نقل و... بود.<sup>۱</sup> به این ترتیب بخش حمل و نقل به جنب و جوش افتاد و بخش درباری مرتبط به حمل و نقل که تمایلات سلطنت طلبانه‌ای داشت؛ در برابر مشروطه خواهان قد علم کرد؛ بنابراین قاطرچیان که نگران از دست رفتن جایگاه ناچیز خود در جامعه ایران بودند و می‌دانستند که قانون و مشروطه دیگر راه کسب درآمد نامشروع و حمایت دربار را از آنها خواهد گرفت، دست به اقدام زدند. البته اقدام آنها همراه با تأیید و حمایت سلطنت طلبان بوده و هر دو گروه به خاطر تهدید منافع کوتاه و بلندمدت خود مجبور به پشتیبانی از یکدیگر بودند؛ بنابراین در راهپیمایی شیخ فضل‌الله نوری در ۱۲۸۶ و در میدان توپخانه؛ علاوه بر روحانیون و طلاب، به ویژه از حوزه درس شیخ فضل‌الله نوری، لوتی‌های تحت حمایت او، وظیفه‌بگیران، پیشوران، درباریان و خدمتکاران دربارشاهی، دهقانان اراضی سلطنتی ورامین و فقرای شهری آزرده از رشد فزاینده قیمت مواد غذایی؛ قاطرچی‌ها نیز حضور داشتند.<sup>۲</sup> به بیان دیگر در میدان توپخانه سه گروه وابسته به سلطنت و دربار حضور پیدا کردند. نخست ساکنان چاله میدان و محله سنگلج به ریاست مقتدر نظام و صنیع حضرت، دوم تفنگچیان ایل نفر ورامین که تعداد آنان قریب به هزار نفر بود و به رهبری اقبال‌الدوله در اصطبل شاهی مستقر شده بودند و سوم قاطرچیان و عملجاتی که از روز قبل در مسجد شیخ عبدالحسین حاضر به یراق بودند و رهبری آنان را سید محمد یزدی و میرزا عبدالرحیم رمال در دست داشت.<sup>۳</sup> البته باید اشاره داشت که کاهش درآمد دربار و شاهزادگان توسط مجلس ملی که محمدعلی شاه قاجار در ابتدا به آن اعتراض نکرد؛ بهانه به دست وی داد و او حقوق کارکنان بخش‌های مختلف دربار، از جمله قاطرخانه را کاهش داده و موجب دشمنی آنان با مشروطه شد.<sup>۴</sup> به این ترتیب قاطرچیان هم خواسته و ناخواسته در جریانات سیاسی وارد شده و هم صدا با شیخ فضل‌الله نوری به حمایت از سلطنت یا مشروطه مشروع پرداختند. اما گذشت زمان ثابت کرد که

۱. همان، ص ۱۱۶-۱۱۷.

۲. آبراهامیان، تاریخ ایران مدرن، ص ۱۰۰-۱۰۱.

۳. زرگری نژاد، رسایل مشروطیت، ج ۱، ص ۶۲-۶۳.

۴. کسروی، تاریخ مشروطه ایران، ج ۲، ص ۴۸۸.

نمی‌توان در برابر مشروطه‌خواهی مقاوت چندانی کرد و پس از دوران استبداد صغیر و فتح تهران توسط مشروطه‌خواهان، دیگر خبری از قاطرچیان نبود و آن مقدار ناچیز قدرت و پشتوانه سیاسی و اقتصادی سلطنت و دربار را هم از دست دادند. در واقع حضور قاطرچیان و سایر اوباش وابسته به پول بود و مشروع‌خواهان می‌گفتند که با تمام شدن پول سلطنت‌طلبان آنها هم متفرق خواهند شد.<sup>۱</sup> علاوه بر این باید به این نکته نیز اشاره کرد که پیش از مشروطه و واردات تعداد زیادی اتومبیل به ایران و چند صباحی بعد از آن؛ صنف قاطرچیان فعالیت اقتصادی بسیار ضعیف، محدود و بی‌حاصلی انجام می‌دادند. پیشه‌وران، صنعتگران، وردست‌ها، شاگرد‌ها و دکان‌داران خرده‌پا و طبقه کارگر شهری در حال پیدایش پشتوانه توه انقلاب مشروطه بودند. آنان بست‌نشینی کرده و مغازه‌ها و دکان‌های خود را تعطیل می‌کردند. دلیل مشارکت آنها هم کاملاً مشخص بود: زیرا سیل واردات کالاهای اروپایی همه آنها را از کار بی‌کار می‌کرد.<sup>۲</sup>

در واقع قراردادهای غیرعادلانه و ظالمانه کاپیتولاسیون و سایر امتیازات و تسهیلات برای خارجی‌ها که در اوایل قرن نوزدهم به وسیله روسیه تزاری و حکومت‌های اروپای غربی به ایران تحمیل شد؛ باعث باز شدن دروازه‌های کشور به روی سرمایه‌ها و محصولات خارجی گردید و ایران تبدیل به بازر فروش کالاهای صنعتی آن کشورها شد.<sup>۳</sup> این موضوع تقریباً دیدگاه قاطرچیان و دلیل احساس خطر آنها را روشن می‌کند؛ با این تفاوت که هر کدام از طرفین، عامل شرایط فعلی خود را تحرک نیروی مقابل دانسته و به این ترتیب هر کدام از آنها جانب یکی از طرفین درگیر در جریان انقلاب مشروطه را گرفتند. اما فعالیت‌های اقتصادی قاطرچیان به جز حمل جسد و بار قافله‌های مسافری و... که به آنها اشاره شد؛ شامل جنبه‌های دیگری هم بود. در گذشته از پهن یا مدفوع و پشگل اسب و الاغ که از طویله‌ها و اطراف می‌آوردند؛ سوخت حمام‌ها را تأمین کرده، آنها را خیسانده، کاهگل کرده و در بام حمام آنها را آماده می‌کردند.<sup>۴</sup> از وسایل

۱. کسروی، تاریخ مشروطه ایران، ج ۲، ص ۶۱۴.

۲. فوران، مقاومت شکننده، ص ۲۷۳.

۳. ایوانف، تاریخ ایران نوین، ص ۷.

۴. شهری، تاریخ اجتماعی تهران قدیم در قرن ۱۳: زندگی، کسب و کار، ج ۳، ص ۸.

حمل و نقل پهن و... اسب، الاغ و قاطر بوده و بانی حمل و نقل مواد مزبور هم قاطرچیان بودند. بعد از رساندن مواد اولیه سوختی توسط قاطرچیان یا استاد حمامی؛ یک نفر کارگر تون تاب یا متصدی کوره و سوخت بیار، علاوه بر گرم نگاه داشتن آب خزینه، تهیه سوخت و وظیفه پهن کردن پهن‌ها بر بام حمام، پازدن و انبار نمودن آنها را داشته و به چهارپای کودکش یا الاغ استاد حمامی رسیدگی می‌کرد.<sup>۱</sup> همچنین در گذشته مردم از دود برای ضد عفونی و بعضی امراض بیرونی خاصیت‌ها دیده بودند. چنانچه در جهت هر جراحی اعم از مسری و غیر مسری و هر زخم عفونی و چرکی و مانند آن از دود دادن استفاده می‌کردند؛ بنابراین مردم به سراغ بهترین دودها؛ یعنی دود حاصل از سرگین الاغ و قاطر رفته<sup>۲</sup> و به این ترتیب قاطرچیان با فروش پهن قاطرهای خود هم کسب درآمد می‌کردند. علاوه بر این از شتر ساربان و قاطر قاطرچیان برای حمل بوت‌ها به عنوان سوخت (برای استفاده در ناوایی و...) استفاده می‌کردند.<sup>۳</sup> از قاطر و قاطرچیان برای ارائه خدمات پستی هم استفاده می‌شد. البته در این کار از قاطرچیان و عملجات وابسته به دولت استفاده شده و قاطرچیان یا چارواداران معمولی نمی‌توانستند بسته‌های پستی را حمل کنند. در واقع باید گفت که ارسال محموله پستی به وسیله گاری فقط مخصوص جاده‌هایی بود که چهار چرخه در آنها می‌توانستند تردد کند و غیر آن هم اسب و الاغ‌های سابق بود که (چاپار) آنها را می‌رساند. چاپاری که به غلام پست تغییر نام داده و اسب و الاغ‌های پستی هم با حرکتشان مسافران دیگر نیز همراهشان شده، چه موجب امنیتشان بود؛ از آنجا که بیدق شیر و خورشید از لو قریوزین اسب و کنار پالان الاغشان اهتراز کرده، دزدان را به ملاحظه واداشته از آنکه سرقت مرسوله‌های پستی برایشان مقرون به صرفه نبوده، چه ممکن بود چیز قابل توجهی به چنگشان نیفتاده و سروکارشان با دولت باشد؛ زیرا تنها با سرقت اموال و اشیاء دولتی بود که مورد تعقیب واقع می‌شدند.<sup>۴</sup> بعد از پستی‌ها حاملین محموله‌های پستی از

۱. همان، ص ۲۱.

۲. همان، ص ۳۸۷.

۳. همان، ج ۴، ص ۴۴.

۴. شهری، تاریخ اجتماعی تهران قدیم در قرن ۱۳: زندگی، کسب و کار، ج ۴، ص ۲۸۱.

قبیل گاری‌چی‌ها و چاروادارها بودند که مرسوله‌ها را واری و دستکاری نموده و به محتویات آنها ناخنک می‌زدند. چون هر وسیله معموله پستی که گاری پست یا اسب و الاغ بود روزانه از چهار و پنج تا ده و دوازده فرسخ زیادتر نمی‌توانست طی بکند؛ آن هم در صورتی که مرسوله با گاری پستی یا اسب حمل شود و در غیر آن به وسیله کاروان یا قاطر یا الاغ و نظیرهایی در این سرعت یعنی پیاده یا همراه قدم طی بشود، باید روزانه دو سه فرسخ در نظر گرفت.<sup>۱</sup> اما قاطرچیان نیز مانند سایر اصناف بابت فعالیت اقتصادی خود باید مالیات و عوارض‌های گوناگونی پرداخت می‌کردند. یکی از عوارض مزبور به دروازه‌های شهرهای گوناگون، علل خصوص شهر تهران مرتبط می‌شد. دروازه‌های تهران مأمورانی داشت که ایاب و ذهاب مردم را کنترل نموده و از هر بار، مسافر و حیوان عوارض، یعنی حق ورود و خروج دریافت کرده و مأمورانی از آنها نیز به بازرسی مردم و بارهایشان پرداخته و به دنبال اجناس قاچاق بودند.<sup>۲</sup> عوارض بگیران یا نواقلی مأمورانی از افراد غیردولتی بودند که دروازه‌ها را از دولت اجاره کرده و در آن به اخاذی و باج‌گیری به نام حق راه و حق عبور از مردم مشغول بودند. اشخاص مزبور در قرارهائی هم که برای عابران معلوم کرده بودند؛ از هر بار، حیوان، گاری، دوچرخه و اتومبیل پول دریافت می‌کردند. از ده شاهی تا سه قران و از هر گاری چهارچرخه مسافرکش و بارکش پنج قران و از هر اتومبیل یک تومان (ده قران) که این قران نیز مستقیم نبوده با مخارج فوق‌العاده یا زیاده‌طلبی‌ها یا درخواست دولتیان کم و زیاد می‌گردید.<sup>۳</sup> قاعده قانونی دریافت عوارض در دروازه‌ها این گونه بود که برای هر الاغ و بار ده شاهی و برای هر قاطر و یابو پانزده شاهی و شتر یک قران و درشکه دو قران و دلیجان سه قران و اتومبیل پنج قران بود؛ اما آنگاه که در موقعیت خود حاکم بدون معارض بودند، هر یک را با معطل کردن و ایجاد مزاحمت به چند برابر رسانیده، گاهی که از بار عوارض جدا و از حیوان عوض علاحه دریافت می‌کردند و از هر

۱. همان، ج ۳، ص ۵۷۵-۵۷۶.

۲. همان، ج ۱، ص ۴۵۴.

۳. همان، ص ۱۰۸.

بار و بُنه چیزی که به دردشان خورده بتوانند پول بکنند.<sup>۱</sup> همچنین در ازای هر شتر سه قران، در ازای هر گوسفند یا بز یک قران و در ازای گاو، الاغ و اسب نیز به همین ترتیب مبلغ معینی توسط ایل‌نشینان در دوره قاجار به دولت و به عنوان مالیات پرداخت می‌شد.<sup>۲</sup>

اما سفرهای ناصرالدین شاه به اروپا موجب برقراری روابط پستی منظم میان ایران و اروپا و ایجاد اولین خیابان (جدید) در تهران شد.<sup>۳</sup> بعد از او در دوره مظفری شاهد ورود اولین اتومبیل و مکانیک‌ها به ایران بوده و کم‌کم سفارتخانه‌های گوناگون نیز از اتومبیل و مکانیک‌های اختصاصی خود استفاده کردند. اما از جنگ جهانی اول بود که کار ایاب و ذهاب و حمل و نقل اشیاء از طریق چارپا به درشکه، کالسکه و گاری تبدیل شده و کم‌کم مردم به آنها رغبت نشان دادند. هر چند چارپایان هنوز در مرتبه اول بشمار آمده و بیشتر به آنها اعتماد می‌شد.<sup>۴</sup> جنگ جهانی اول تأثیر مخربی بر اقتصاد ایران داشت و ارتش‌های متخاصم، دهقانان را به زور به جاده‌سازی و سایر بیگاری‌های نظامی وامی‌داشتند.<sup>۵</sup> این اقدامات برای ایجاد شرایط بهتر برای عبور و مرور قوای مکانیزه ارتش‌های متخاصم بود و به این ترتیب اتومبیل به شکلی گسترده وارد ایران شد. اما استفاده از قاطر و سایر چارپایان عاملی برای ایجاد قحطی در سطح وسیع بوده و امکان انتقال ملزومات مورد نیاز مردم را از بین می‌برد. زیرا حمل و نقل با وسایل مزبور بسیار دشوار و زمان‌بر بوده و اگر دولت می‌خواست بار گندمی را به یکی از نقاط قحطی زده بفرسد؛ بیش از ۱ تا ۲ ماه طول کشیده و در این مدت قحطی و بیماری‌های ناشی از آن گسترش چشمگیری می‌یافت. این مشکل فقط به خاطر گندی چارپایان نبود؛ زیرا به عنوان مثال مکنزی در توصیف راه‌های شمال ایران آنها را به گذارهای میان مزارع برنج تشبیه کرد؛<sup>۶</sup> و یا گوینو درباره راه‌های

۱. همان، ص ۴۵۵-۴۵۶.

۲. فوران، مقاومت شکننده، ص ۲۱۰.

۳. میلانی، تجدد و تجدد ستیزی در ایران، ص ۱۲۸.

۴. شهری، تاریخ اجتماعی تهران قدیم در قرن ۱۳: زندگی، کسب و کار، ج ۱، ص ۳۷۱.

۵. فوران، مقاومت شکننده، ص ۲۹۶.

۶. مکنزی، سفرنامه شمال، ص ۱۰۸.

ایران در نقاط جنوبی گفته است که در این مسیرها حتی دو اسب هم توان عبور از کنار یکدیگر را نداشت.<sup>۱</sup>

بنابراین می‌بینیم که در بند پنجم پیش‌نویس قرارداد ۱۹۱۹ که «پرسی کاکس» (Percy Cox) در آوریل ۱۹۱۹ برای «کرزن» (Curzon) فرستاد تصدیق شده است که: «دولت انگلستان با تصدیق کامل احتیاجات فوری دولت ایران به توسعه وسایل حمل و نقل که موجب تأمین و توسعه تجارت و جلوگیری از قحطی در مملکت خواهد شد؛ حاضر است که برای تشویق پروژه‌های مخصوص راه‌آهن و وسایل نقلیه با دولت ایران همکاری کند. در زمینه این اقدامات باید نظر کارشناسان پیشاپیش تأمین شده و توافق بین دولتین در طرح‌هایی مهم‌تر و مفیدتر حاصل شده باشد».<sup>۲</sup> به این ترتیب ساخت جاده و کنار گذاشتن چارپایان برای حمل و نقل و... در دستور کار قرار گرفت. البته این اقدامات بیشتر به سود نیروهای خارجی بود؛ اما در بلند مدت به ایران کمک کرد که دیگر گرفتار قحطی‌های کشنده نشده و به دلیل نقص ساختاری حمل و نقل ضربه نخورد. اما این اقدامات زمینه را برای حضور بیشتر قوای متخاصم و حضور چشمگیر آنها در طول جنگ جهانی دوم فراهم کرد و در این باره نصرالله انتظام در بخشی از خاطرات خود و درباره تجاویز نیروهای متفق به ایران در شهریور ۱۳۲۰ اشاره دارد که زمانی که نخست‌وزیری با نمایندگان متفقین مشغول مذاکره درباره آلمان‌ها و... بودند؛ قوای هوایی و زمینی انگلیس و شوروی از شمال، جنوب و غرب و شرق نفوذ کرده و قوای انگلیسی با نیروی موتوریزه فوق‌العاده زیاد از طرف قصرشیرین به سمت کرمانشاه در حرکت بوده‌اند.<sup>۳</sup> این موضوع به خوبی پویایی و آینده‌نگری روس و انگلیس را برای تحرک بهتر قوای مکانیزه آنها را نشان می‌دهد. در دوران رضاشاه اقدامات زیربنایی دیگری نیز صورت گرفت؛ ۲۰ هزار کیلومتر راه، فرودگاه، نیروگاه برق در همه شهرهای بزرگ و گسترش ارتباطات از جمله فعالیت‌های زیربنایی بوده است. احداث هر

۱. گوینو، سه سال در آسیا، ص ۱۴۵.

۲. کاتوزیان، دولت و جامعه ایران: انقراض و استقرار پهلوی، ص ۱۳۹.

۳. انتظام، خاطرات نصرالله انتظام: شهریور ۱۳۲۰ از دیدگاه دربار، ص ۲۱.

مایل راه آهن ۳۵ هزار پوند استرلینگ هزینه برمی داشت؛ در حالی که احداث جاده های ماشین رو با یک تا ۵/۱ درصد آن هزینه امکان پذیر بود.<sup>۱</sup> از جمله اقدامات رضاشاه بهبود بخشیدن به نظام ارتباطی از راه جاده سازی، احداث جاده های تازه، نوسازی شهرها و ایجاد نظم و امنیت با کشیدن خیابان های پهن در محله های پر جمعیت شهرهای بزرگ بود.<sup>۲</sup> همچنین در سال ۱۹۳۰ رسماً وزارتخانه ای به نام وزارت راه تأسیس گردید و احداث جاده های شوسه در ایران آغاز شده و نواحی مختلف کشور با پایتخت ارتباط پیدا کرد. بخصوص بین تهران و نواحی ساحل بحر خزر که محل استقرار املاک مخصوص رضاشاه بود؛ جاده ویژه ای کشیده شد و کم حمل و نقل توسط اتومبیل رواج یافت؛ ولی البته هنوز هم بخش عمده مسافرت و حمل و نقل توسط قاطر، الاغ، اسب و شتر صورت می گرفت<sup>۳</sup> و با این وجود براساس قرارداد ۱۹۴۲ میلادی ترتیب حمل و نقل وسایل جنگی متفقین به اتحاد شوروی از راه ایران داده شد.<sup>۴</sup>

در تمام طول دوران جنگ های اول و دوم جهانی و توسعه راه ها و... رقیب جدید چارپایان یعنی اتومبیل به سرعت جای پای خود را در ایران محکم می کرد. در واقع اتومبیل بعد از جنگ اول بین الملل به ایران پا باز نمود که اول به دربار و منازل یکی دو وزیر راه یافته؛ کم کم شایع شده و در اختیار دیگر مردم قرار گرفت و در دو نوع اتومبیل سواری به نام های «فورد» (Ford) و «شورلت» (Chevrolet) و بارکش هایی بسیار ابتدایی با لاستیک های توپر و چرخ هایی زنجیری بدون «دیفرانسیل» (Differential) تا کم کم که از سال های ۱۹۲۲ میلادی به بعد، باری های لاستیک بادی دیفرانسیل دار و کامل تر وارد شد. اگر چه هنوز سواری های لاستیک توپر کم و بیش دیده می شدند و بادی بودن لاستیک چندان مرغوبیتی نداشته و مورد توجه قرار نگرفت؛ زیرا خارج شدن باد آنها در بیابان از معایب شمرده می شد.<sup>۵</sup> البته سالمندان که نمی توانستند دست

۱. همان جا.

۲. همان، ص ۲۳۳.

۳. ایوانف، تاریخ ایران نوین، ص ۷۸.

۴. همان، ص ۹۶.

۵. شهری، تاریخ اجتماعی تهران قدیم در قرن ۱۳: زندگی، کسب و کار، ج ۱، ۳۷۵-۳۷۷.

از سنت‌های دیرینه اسب، الاغ، درشکه، گاری و واگن بکشند؛ اگر چه پدران‌شان برسر همان درشکه، واگن و گاری هم مخالفت‌ها کرده و آنها را فرنگی و نجس خوانده و متعصبین آنها که از پدیده‌ها و عرضه‌های جدید باید اعراض بکنند.<sup>۱</sup>

مخالفینی که از تعصب و خست یک سرشهر را پیاده پیموده از ده‌شاهی و سوار شدن بر اتومبیل و اتوبوس دوری کرده و آنهایی هم که کم‌کم تشویق می‌شدند؛ در سوار شدن و اولین حرکت و سرعت گرفتن وسیله، دچار تهوع و دل‌به‌هم‌خوردگی گردیده یا خود را به آن حال می‌زدند.<sup>۲</sup> به این ترتیب و در دوره محمدرضا پهلوی با واردات اتومبیل‌های بیشتر و توسعه راه‌ها و شهرهای کشور به شیوه مدرن و اروپایی؛ دیگر جایی برای قاطرچیان و قاطرها نبوده و آنها فراموش شدند.

#### نتیجه:

نگارنده در این مقاله تلاش نمود که به معرفی و بررسی جایگاه اجتماعی، سیاسی و اقتصادی قاطرچیان بپردازد. در طی بررسی صورت گرفته مشخص شد که از نظر اجتماعی، قاطرچی‌ها جایگاهی پست و منفور داشته و جزء طبقات فقیر و بزهکارهای جامعه ایران در دوره قاجار و پس از آن بوده‌اند. این صنف کوچک از نظر سیاسی و به منظور کسب درآمد بیشتر به دو دسته درباری و معمولی تقسیم شده بود. دسته درباری در برابر مشروطه‌طلبی ایستاد؛ اما این دسته فاقد پشتیبانی اجتماعی بوده و به همین خاطر پس از پیروزی نهایی مشروطه‌خواهان، طیف درباری قاطرچی‌ها فراموش شده و آنها بیش از پیش ضعیف شدند. صنف قاطرچیان در دوره مورد نظر، فعالیت اقتصادی چندانی نداشته و حتی از نظر مالی و اقتصادی هم وابسته به دربار بودند. اما با از میان رفتن قدرت دربار و ساختار سیاسی حامی آنها، از نظر اقتصادی هم ضعیف شده و در نهایت با ورود اتومبیل و گسترش استفاده از آن، قاطر و شغل قاطرچی‌گری هم فراموش شد. در واقع قاطرچیان در برابر مدرنیته و تجدد و اصلاح‌طلبی مشروطه‌خواهان، هیچ راهی

۱. همان، ج ۴، ص ۳۰۱.

۲. همان‌جا.

پیش پای خود نداشته و باید برتری صنعتِ برخواسته از تجدد در برابر نیروی حیوانات را می پذیرفتند.

### منابع و مأخذ:

- آبراهامیان، پرواند، **تاریخ ایران مدرن**، ترجمه محمد ابراهیم فتاحی، تهران: نشر نی، ۱۳۹۵.
- امین الدوله، میرزا علی خان، **خاطرات سیاسی میرزاعلی خان امین الدوله**، بکوشش حافظ فرمانفرمائی، تهران: مؤسسه انتشارات امیرکبیر، ۱۳۷۰.
- انتظام، نصرالله، **خاطرات نصرالله انتظام: شهریور ۱۳۲۰ از دیدگاه دربار**، به کوشش محمدرضا عباسی و بهروز طیرانی، بی جا: دفتر انتشارات و پژوهش سازمان اسناد ملی ایران، ۱۳۷۱.
- ایوانف، م. س، **تاریخ ایران نوین**، ترجمه هوشنگ تیزابی و حسن قائم پناه، بی جا: انتشارات حزب توده ایران، ۱۳۵۶.
- زرگری نژاد، غلامحسین، **رسایل مشروطیت**، ج ۱، تهران: مؤسسه تحقیق و توسعه علوم انسانی، ۱۳۹۰.
- شهری، جعفر، **تاریخ اجتماعی تهران قدیم در قرن ۱۳: زندگی، کسب و کار**، تهران: مؤسسه فرهنگی رسا، ۱۳۶۹.
- \_\_\_\_\_، **طهران قدیم**، تهران: انتشارات معین، ۱۳۷۱.
- فوران، جان، **مقاومت شکننده: تاریخ تحولات اجتماعی ایران از صفویه تا سال‌های پس از انقلاب اسلامی**، ترجمه احمد تدین، تهران: مؤسسه خدمات فرهنگی رسا، ۱۳۹۴.
- کاتوزیان، محمدعلی همایون، **دولت و جامعه ایران: انقراض و استقرار پهلوی**، ترجمه حسن افشار، تهران: نشر مرکز، ۱۳۸۹.
- کسروی، محمد، **تاریخ مشروطه ایران**، ج ۲، تهران: مؤسسه انتشارات امیرکبیر، ۱۳۶۳.
- گوپینو، کنت، **سه سال در آسیا**، ترجمه عبدالرضا هوشنگ مهدوی، تهران: کتاب سرا، ۱۳۶۷.
- مکنزی، چارلز، **سفرنامه شمال**، ترجمه منصوره اتحادیه، تهران: گستر، ۱۳۵۹.
- میلانی، عباس، **تجدد و تجدد ستیزی در ایران: مجموعه مقالات**، تهران: اختران، ۱۳۸۷.
- نوبخت، دانش، **عصر پهلوی: رضاشاه**، بخش دوم، بی جا: وزارت اطلاعات، ۱۳۴۶.
- هدایت، مهدی قلی، **خاطرات و خطرات**، تهران: کتاب فروشی زوار، ۱۳۴۴.