

## جزر و مد سیاست و اقتصاد

### در امپراطوری عیثویه

-۵-

**بازرگانی**  
قبل از آنکه به ترتیب بودجه و مالیاتها و کیفیت پول دوران صفوی بپردازیم، باید از يك منبع بزرگ دیگر درآمد سخن گفت و آن تجارت و بازرگانی است. در تمام ادوار تاریخی، هرگاه امنیت و آسایشی درین کشور پدید آمده تجارت و بازرگانی رونق یافته و سطح درآمد مردم بالا رفته است. ما از زمان داریوش کبیر یا انوشیروان گفتگو نمی کنیم، صد سال قبل از صفویه نیز به محض اینکه چند سالی آرامشی حاصل شده، وضع تجارت با نجا رسیده که يك سیاح وینیزی بنام باربارو- که در ۸۷۸ هـ- به شیراز آمده- میگوید: «شیراز نفوس فراوان دارد، جمع کثیری روزگار به تجارت و داد و ستد می گذرانند، از سمرقند و نیشابور وری همه نوع قماش و کالا به این شهر وارد میشود و از اینجا میکزرد، از هر گوشه انواع جواهرات و اجار کریمه و اقسام پرند و پرینان، ادویه، ریواس و امثال آن به شیراز می آید. در شهر شیراز دوست هزار باب خانه وجود دارد بلکه بیشتر، این امر معلول امنیتی است که درین محل حکمفرمایی باشد، چه، شخص میتواند با آرامش خاطر درین ناحیه اقامت گزیند.»<sup>۱</sup>

همین سیاح در باب شهرکاشان گوید: اکثر مردم این شهر به کار تهیه پارچه های حریر و انواع قماش پشمی روزگار می گذرانند، آنقدر پارچه فراوان بود که اگر شخصی میخواست در عرض يك روز ده میلیون دوکا خرج کند هنوز میتوانست بقدر کفایت پارچه در بازار و دکان کاشان پیدا کند.

آشننگی های اواخر قویونلوها و اوایل دوره صفوی، البته به تجارت لطمه بسیار زد، اما وقتی کار به زمان شاه عباس کشید وضع دگرگون شد. شاردن گوید: هنگامی که شاهی عادل و بزرگ بر اورنگ این کشور تکیه زده باشد و با پیشگیری از بیداد گریهای راهزنانه و وزیران، از قوانین مزاحمت به عمل آورد می توان گفت ایران خوشبخت ترین امپراطوری های جهان است و این امر در دوره سلطنت شاه عباس کبیر به چشم میخورد. سپس در جای دیگر گوید: شاه عباس بزرگ به تجارت سخت اشتیاق داشت و معتقد بود که بازرگانی یگانه راه ثروتمندی و آبادانی کشور است.<sup>۲</sup> در واقع شاه عباس متوجه شد که علاوه بر درآمد کشاورزی و معادن و استفاده از منابع طبیعی، يك عامل بزرگ اقتصادی دیگر که ارز خارجی را به کشور خواهد رساند وجود دارد و آن تجارت است، زیرا آرزوها منابع مهمی مثل منابع نفت وجود نداشت و تنها تجارت بود که آمال این شاه را بر آورده می ساخت.

باید دانست که توسعه تجارت بستگی به چند عامل داشت که مهمترین آن عوامل عبارت بود از سرمایه، امنیت، ارتباطات. و باید اضافه کرد که وقتی امنیت و ارتباطات باشد، سرمایه خود بخود از زیرزمینها و گوشه خزانهها سر بیرون می آورد و همینکه تق تفنگی بلند شد مثل موش به زیرزمین می خزد. در مرحله امنیت، چنانکه مختصری اشاره شد، اقدامات بسیار وسیع صورت گرفت تا جائیکه این امنیت سالها بعد از شاه عباس نیز دوام داشت، تاورنیه سیاح فرانسوی که چند سفر به ایران آمده (از آنجمله در ۱۰۴۸ و ۱۰۵۳ و ۱۰۶۰) در وقتی که از خاک عثمانی به خاک ایران وارد شده، گوید: دیگر از هیچ چیز ترس و وحشت نداشتیم، زیرا که داخل خاک پادشاه ایران شده بودیم، درینجا در کمال امنیت مسافرت می نمایند.<sup>۱</sup>

در مورد سهولت ارتباطات، می بایستی اولاً راههای اساسی عبور کاروانها آماده باشد، ثانیاً وسایل استراحت مسافرین و بازرگانان در راهها فراهم آید و این دو نظر با راهسازی و ایجاد کاروانسراها صورت عمل به خود گرفت. امروز، هنوز راههایی که بنام «راه شاه عباسی» معروف است در بعضی نقاط کشور شناخته میشود که در واقع جانشین عنوان «راه شاهی» میراث داریوش کبیر است.

راهها و فواصل مملکت دور و اغلب بی آب و علوفه بود. بعضی فواصل را که در آن روزگار سیاحان خارجی طی کرده اند، بدین شرح میتوان دید: از تبریز تا اصفهان را کاروان ۲۴ روزه می آمد. از گرگان تا اصفهان ۱۲ روزه و از بندر ریگ تا کازرون ۶ روزه و از کازرون تا شیراز ۵ روزه می آمدند، علیقلی خان حاکم شیراز اغلب این راه را ساخته، کوه را تراشیده و بعضی جاها بوسط یک پل دو قطعه کوه را بهم اتصال داده است که حالا میشود عبور کرد. ۳ از شیراز تا اصفهان ۹ روزه راه است. از کرمان به اصفهان با اسب کمتر از ۲۵ روز راه نیست. چیزی که درین راه خشک بی آب و علف مایه تسلی خاطر هست فقط اینست که هر شب برای منزل، مسافر به یک کاروانسرا و آب انبار میرسد. اغلب این منازل و راحتگاهها زمان قلیلی است که بهمت محمد علی بیگ ناظر رئیس دربار شاه و خزانه آباد شده اند. از هرمز تا کرمان ۲۷ روزه راه است و بعضی جاها پیچ و خمها دارد که راه نیم ساعت پیاده را باید در ۴ ساعت سواره پیچود. از بندر عباس تا لار ۷ تا ۸ روزه راه است، از سهند تا همدان ۳ روزه و از همدان تا اصفهان ۹ روزه با اسب و ۱۸ روزه با کاروان باید آمد. خود شاه عباس راه اصفهان تا مشهد را ۲۸ روزه پیاده رفت و البته این راه راه تجارتی نبود ولی بالاخره شاه هر روزی حدود ۶ فرسنگ (یک منزل) پیاده میرفت و راه عبور او از کویر یعنی از طبس گیلکی و ترشیز بود و ۱۹ فرسنگ راه رفت.

احداث راهها تنها جنبه تجارتی نداشت بلکه از نظر جلب سیاحان سنگفرش راه نیز مورد اعتنا بود و از نمونه آن راه طاهان (فرح آباد) است: این راه را تا ساری که ۴ فرسنگ بود به سنگ و گچ بر آوردند که گل ولای در عبور و مرور زحمت ندهد، نتیجه این شد که استفاده از سواحل و جنگلهای زیبای مازندران برای طبقات

۱- ترجمه سفرنامه تاورنیه ص ۳۰۸  
 ۲- تاورنیه ص ۱۲۲  
 ۳- تاورنیه ص ۲۷۵  
 ۴- تاورنیه ص ۱۸۹

مرفه ممکن شد و پلاژها و ویلاها و کاخها برآمد و بقول مورخان «جمیع ارکان دولت منازل خوب و عمارات مرغوب بجهت خود ساختند». برای استفاده ازین تأسیسات لزوم يك راه مناسب کوهستانی احساس میشد و بدستور شاه عباس «راه مازندران را از ابتدای سوادکوه پلهای عالی بر رودهای بزرگ بسته و تماماً را به سنگ و گچ و آهک و آجر پهن ساختند» سپس شاه، خود در ناحیه پنجهزار (عمارات عالیه ساخت و باغی چون بهشت بنا کردند و آن بتدریج شهری شد و آن را «اشرف البلاد» نام کردند. و دریای مازندران و کشتیهای دریا از آن عمارت و باغ پدیداراست»<sup>۱</sup>

این کارها تنها توسط شاه انجام نمیشد. حکام و فرمانداران او طبق برنامه‌ای که داشتند موظف بودند چنین کارهایی انجام دهند. ساختمان همین راههای مازندران به مباشرت میرزا تقی وزیر مازندران انجام شد.<sup>۲</sup>

سنگفرش راه در چند نقطه دیگر از ایران نیز انجام شده بود و ما میدانیم که این کار چقدر خرج بردار است، از جمله: راه میانه و زنجان را که از رودخانه عبور میکرد، شاه عباس تمام آن را سنگفرش کرد تا در رطوبت و یخ بندان کاروان بتواند عبور کند. از کارهای جالب برای عبور شتر - که ارزاترین وسیله حمل و نقل بود - این بود که در بعضی نقاط برای اینکه شترها لیز نخورند زیر پای آنها فرش می‌انداختند.<sup>۳</sup>

این نوع سنگ فرش راهها - گویای تجدید خاطره عهد داریوش است که سنگ فرش راه بهبهان انجام شد و بعدها رومیان از آن تقلید کردند - و درباره آن چنین نوشته‌اند: چون شارع مازندران از بسیاری باران غالباً گل ولای بود و چارپایان قوافل در آن فرو میرفتند، شاه عباس به میرزا تقی وزیر مازندران حکم کرد از ابتدای حدود سوادکوه پلهای عالی بر روی رودهای بزرگ ببندد و تمامی راه را با سنگ و گچ و آهک و آجر بسازد و خیابان پهنی احداث کند و در دو طرف خیابان درخت غرس نماید تا معبر قوافل و عابریان با وسعت و صفا شود و تمام مخارج راه را شاه عباس خود متحمل شد و این راه در سال ۱۰۳۱ با تمام رسید چنانکه تاریخ انجام آن «کارخیر» می‌باشد<sup>۴</sup> و اسکندر بیک نیز نوشته است که خیابان فرح آباد تاساری را که تخمیناً چهار فرسخ میشود طرح انداخته سنگ بست نموده‌اند.<sup>۵</sup> و از همین نوع ساختمانها بوده «سنگ فرش راه نمکسار و سیاه کوه [کاشان] که قریب ده هزار تومان تخمیناً صرف شده چند فرسخ به سنگ و آهک استحکام یافته موجب دهای خیر مترددین است»<sup>۶</sup>.

مهمتر از راه سازی، ایجاد کاروانسراها بود. این کاروانسراها که خوشبختانه هنوز نمونه‌های آن فراوان است، بهترین وسیله آسایش

## کاروانسرا

۱ - روضة الصفا ج ۸ ص ۴۱۱ - ۲ - واین کار چندان اساسی و اصولی بود که شتران نیز با همه اشکالاتی که در مورد عبور راههای کوهستانی دارند از آن گذشته و بقول روضة الصفا «مردم مازندران تا آن زمان شتر ندیده بودند، راه که باز شد شتران به قطار همی رفتند.» بنده باید اضافه کنم که این نخستین بار نیست که مازندرانیان شتر دیده‌اند بلکه چند قرن پیش از آن یکبار دیگر با شتران یعقوب لیث برخورد کرده بودند که البته به شکست یعقوب منتهی شد.

۳ - تاورنیة ص ۱۳۲ و شاردن ج ۳ ص ۲۲ - ۴ - منتظم ناصری، کارخیر = ۱۰۳۱

۵ و ۶ - عالم آرا ص ۱۱۱۱

مسافر و حفظ کالا و امنیت راه و تأمین آذوقه و ایجاد ارتباطات محسوب میشده است. آسایش کاروان درین راهها موقوف بود که در هر منزل کاروانسرای مجهز و مناسب وجود داشته باشد. افسانه اینکه گویند شاه عباس ۹۹۹ کاروانسرا ساخته است، هیچ استنباطی ندارد که با واقعیت تطبیق کند. امروز هم بهر طرف که میگذرید نمونه‌های این کاروانسراها را که سبک صفوی دارد می بینید. تنها شاه نبوده که این کاروانسراها را میساخته، کلیه امرای مقتدر او و بازارگان و مالکان و ثروتمندان شهرستانها موظف بوده‌اند در بین راهها کاروانسرا بسازند و چون کارها با نقشه و طرح صحیح فراهم شده بود، یکباره، در عرض مدتی کوتاه در تمام ایران کاروانسراهای متعدد پدید آمد، افسانه‌ای داریم که شاه عباس خود ناشناس بکرمان رفت و در بازگشت، چون متوجه شد که در کرمانشاه (نزدیک یزد) کاروانسرا نیست به حاکم کرمان گنجعلی خان دستور داد کاروانسرای مناسبی در اینجا بسازد، همین گنجعلیخان در دل کویر نایبند لوت کاروانسرا و آب انباری ساخته است که امروز هم بردن آجر و گچ و آب برای ساختن چنین بنائی متعدد و مشکل بنظر میرسد. این آب انبار هنوز به «حوض خان» معروف است.

خارجیان که ازین کاروانسراها نام بردند میزان اهمیت چنین بناهایی را خوب دانسته‌اند، تاورنیه در باب کاروانسرای شاه صفی در تبریز مینویسد: «کاروانسرای شاه صفی در منزل اول تبریز بسیار وسیع و راحت است و یکصد مسافر با اسبها و مراکب میتوانند در آنجا منزل نمایند. در تمام خاک ایران خصوصاً از تبریز تا اصفهان و از آنجا تا هرمز، هر روز در مسافت‌های معین کاروانسراهای عالی دیده میشود»<sup>۲</sup> این کاروانسراها گاهی موقوفات عمده نیز داشته است. شاردن گوید کاروانسرای شاهی قزوین ۲۵۰ حجره و یک حوض بزرگ و درختان عظیم دارد.<sup>۳</sup>

شاردن و تاورنیه از تعداد بیشماری کاروانسراهای عمده در کتاب خود نام میبرند و چون بعضی ازین کاروانسراها اکنون وجود ندارد و هم چنین از جهت اینکه مسیر طرق مواصلاتی آن روزگار تعیین شود، بعضی ازین کاروانسراها را نام میبریم. این کاروانسراها برخی در اصفهان و برخی در شهرهای مهم و اکثر آن در راهها و دهات بین راه ساخته شده بوده است، از آن جمله:

کاروانسراهای جمال آباد، سرچم، نیک پی (که پی سنگی عالی داشت)، کاروانسرای زنجان که بعلت کثرت جمعیت، تاورنیه شهبان را چارشد خارج از کاروانسرا بخوابد. کاروانسرای ایوا (۴)، کاروانسرای سکرزوه، کاروانسرای پاچوب، کاروانسرای کوشک، کاروانسرای دوقه، کاروانسرای شاه صفی در منزل اول تبریز که بسیار وسیع و راحت بود و یک صد نفر مسافر با اسبها و مراکب میتوانند در آنجا منزل نمایند<sup>۴</sup> کاروانسرای کاشان که قریب صد قدم مربع وسعت داشت و تمام آن دو طبقه و با آجر بنا شده بود. کاروانسرای قهرود، کاروانسرای آقا کمال، کاروانسرای مورچه خورت، سه کاروانسرا از مرز تا ساوه، یک کاروانسرا در بین راه ساوه

۱- رجوع شود به مقاله نگارنده تحت عنوان گنجعلیخان در مجله دانشکده ادبیات اصفهان شماره ۲۰۱ ۲- تاورنیه ص ۱۲۲ ۳- شاردن ج ۳ ص ۳۶ ۴- ۵۰۴ تاورنیه ص ۱۲۲ و ۱۴۵

به قم - که صحرایی خشک و ریگزار بود، کاروانسرای آب شیرین، سه کاروانسرا در یزد، کاروانسرای معروف یزدخواست، سه کاروانسرا در قزوین، کاروانسرای خواجه در یزد که زیر تمام سطح کاروانسرا آب انبار ساخته شده بود و روایتی محلی هست که این کاروانسرا میتوانسته نصف سال آب یزد را تأمین کند. کاروانسرای اردبیل و ....

علاوه بر این، دهاتی که کاروانسرا نداشتند، معمولاً مهمانخانه‌های در آنجا بود که محل پذیرائی تازه واردین بود. از نمونه این مهمانخانه‌ها در کوهستان پاریز محلی هست بنام مهمانخانه، پیش از آنکه کاروانسرای پاریز در زمان قاجاریه ساخته شود، هر کس از آنجا عبور میکرد یک شب مهمان پاریزیها بود ولی اگر بیشتر می ماند مخارج خود را می پرداخت. در شهر اصفهان کاروانسراهای متعدد بود که هم بارانداز هم محل تجارت بود، از آنجمله: کاروانسرای انارفروشان، کاروانسرای لاله بیگ که مشحون از کالاهای هندی بود، کاروانسرای میدان شاه که هر سمت آن ۲۴ حجره داشت و حجرات فوقانی هر یک دارای یک دهلیز با سرسرا و یک ایوان بود و معمولاً بازرگانان با زنانشان - هنگامیکه همراهشان بودند - در آنجا سکونت اختیار میکردند، پشت آن کاروانسرا اصطبل بود، این کاروانسرا به دختر عموی شاه عباس ثانی تعلق داشت و سالیا نه ۱۶ هزار لیور عایدی میرساند. کاروانسرای خراسانیان که تجار خراسانی در آنجا ساکن بودند ۴. ۱۱ کاروانسرا در محله پیدآباد، ۲۴ کاروانسرا در محله عباس آباد، ۳ کاروانسرا در محله شیخ یوسف بنا، کاروانسرای عصار، کاروانسرای دواشکوبه شاه در بازار اصفهان که ۱۴۰ اطاق داشت، کاروانسرای ملاعلی بیگ، کاروانسرای لاریها که مملو از بازرگان دارو فروش بود و کاروانسرای مولتانیان که در کنار بازار مولتانیان و مخصوص تجار هندی مولتان بحساب می آمد. ۴.

کاروانسرای برنج فروشان که مسکن کسانی بود که از بابل و بغداد (عراق) آمده بودند، کاروانسرای گلپایگان، کاروانسرای حلاجیه، ۳ کاروانسرای علی قلی خان که بنکداران و صرافان هندی آنجا بودند، کاروانسرای صفی میرزا، ۱۵ کاروانسرا در محله خواجه، کاروانسرای میرزا اسمعیل قهوه چی، کاروانسرای میرزا کوچک متولی، کاروانسرای خلیفه سلطان داماد شاه عباس بزرگ، کاروانسرای اردستانیها، کاروانسرای درگزینیها، کاروانسرای جده و ....

شاردن گوید مطابق احصائیه من، در اصفهان ۱۸۰۲ باب کاروانسرا بوده است. ۵. در واقع کاروانسرا داری کم کم در اصفهان از شغل‌های پردرآمد به حساب می آمد که بیشتر رجال واعیان به کاروانسرا داری پرداختند، خصوصاً که درآمد کاروانسراها تقریباً ثابت و دائمی بود (مثل هتل داری امروز که خیلی از رجال سیاسی باز نشسته نیز بدان کاردست زده اند، با اندک تفاوت).

برای اینکه نمونه‌ای از کاروانسراهای بین راه بدست داده شود -  
**همراه**  
 خصوصاً که این روزها کم کم کاروانسراها از راه اتومبیل‌رو دور مانده  
**کاروان**  
 و در شرف از بین رفتن است - به نقل توصیفی که تاورنیه از این  
 کاروانسراها کرده است مبادرت می کنیم، او گوید: کاروانسراها تقریباً مثل محوطه دیرها

۱ - شاردن ج ۸ ص ۳۰۶ - ۲. شاردن، ج ۷ ص ۹۷ - ۳ - ایضاً ج ۷ ص ۱۶۹

۴ - شاردن ج ۷ ص ۱۲۳ - ۵ - ایضاً ج ۸ ص ۱۲۱

و معمولا يك طبقه هستند ، بنای دو طبقه خیلی بندرت دیده میشود . يك درب بزرگ مدخل آنست و درسه ضلع دیگر ، وسط ، يك تالار یا يك اتاق بزرگی ساخته شده که مخصوص است برای منزل محترمین . در دوطرف طالار وسط ، حجرات و اتاقهای کوچک است که هر کس یکی از آنها را اختیار می کند . این حجرات در طول اضلاع دوسه پا از زمین حیاط مرتفع تر دريك خط بنا شده اند و طویله ها در عقب و پشت اتاقها هستند . گاهی طویله ها هم برای منزل کردن بر احتی اتاقها می شوند . اغلب مسافریں در زمستان بیشتر میل به اقامت در طویله ها می کنند بجهت اینکه گرم است . طویله ها هم مثل طالارها و حجرات همه طاق پوش هستند و از حجرات کاروانسرا يك پنجره کوچک بطرف آخور طویله باز میشود که شخص میتواند از آنجا نگاه کند و ببیند اسپش را خوب پرستاری میکنند یا خیر ؟ در پشت آخورهای طویله يك سکویی بسته می شود که سه چهار نفر می توانند به قطار بخوابند و اغلب نوکرها روی آن سکوها طیخ می کنند .

درین کاروانسراها غیر از اتاق عربان چیزی به مسافر عرضه نمیدارند ، فرش و رختخواب و لوازم طبایخی تمام باید همراه مسافر باشد و آذوقه و ارزاق هم هر چه بخواهد از نان و روغن و بره و مرغ و میوه به اقتضای فصل به قیمت خوب از کاروانسرا دار یا دهاتپهای اطراف که بسر راه می آیند باید خریداری نماید . گاه وجو هم برای اسبها هست ... در بیابان از بابت اجاره حجرات کاروانسرا چیزی از مسافر نمیگیرند اما در شهرها وجه اجاره دریافت میدارند ، ولی خیلی مختصر .

معمولا\* کاروان داخل کاروانسرا نمیشود بجهت اینکه گنجایش اینهمه جمعیت ندارد ، از مال و آدم در هر کاروانسرا بیش از یکصد سوار نمیتواند منزل نماید ، همینکه وارد میشوند هر کس حق دارد برای خود يك حجره انتخاب نماید . غنی و فقیر یکسان هستند ... احدی حق ندارد عفاً حجره ای را که کسی اول انتخاب کرده است ازو بگیرد . شبها کاروانسردار در را می بندد و مسئول همه چیز است ، بعضی مستحفظین هم در اطراف کاروانسرا مسئول کشیک و پاسبانی هستند . کلیه وضع کاروانسرا در ایران بهتر از عثمانی است : هم از حیث راحت و هم از بابت علو بنا ، و بفاصله های معین در همه جای مملکت کاروانسرائی بنا شده است . اگر این ترتیب کاروانسرا برای متمولین بر احتی و آسایش مهمانخانه های فرنگستان نباشد اما برای فقرا و ضعفا راحت تر است برای اینکه بخوبی در کاروانسرا پذیرفته می شوند و در اکل و شرب هم کسی مجبورشان نمی کند که زیاد تر از قوه و استطاعت خود خرج بکنند ، هر کس بهر اندازه که میخواهد و میتواند آزاد و مختار است ...

امن ترین شقوق مسافرت با کاروان است اما طولانی است زیرا که خیلی آهسته و بتأنی راه میروند خاصه قافله اشتردار . راهی را که يك دسته زبده سوار دريك روز طی میکند قافله قاطر دو روز و شتر در چهار روز طی مینمایند ... تجار از میان خود يك رئیس اختیار می کنند که او را کاروان باشی مینامند . تعیین ساعت حرکت و اطراق و رفع اختلاف میان مسافران و تقریباً حکومت کاروان به عهده کاروان باشی است ...

تا تمام

**مجله یغما** بقیه تحقیقات دقیق تاریخی دکتر باستانی پاریزی مدظله در عهد صفویه بسال بعد افتاد چون دریغ بود مختصر شود . پس از اتمام چاپ در مجله ، جدا گانه نیز منتشر خواهد شد .