

توصیه‌هایی برای مسافرت در ایران

HINTS FOR RESIDENTS AND
TRAVELLERS IN PERSIA
BY: A. R. NELIGAN
OXFORD HOUSE
LONDON, 1914

○ دکتر عبدالرسول خیراندیش

عضو هیئت علمی دانشگاه شیراز

را بازگو می‌کند. به علاوه این چنین آثاری کاربرد عملی داشته و عجایب و غریب و سخنانی که محل تردید و شبهه باشد در آن راهی ندارد. به علاوه برخلاف سفرنامه‌ها صحت و سقم آنها در عمل مشخص می‌شود و از این نظر اطلاعات قابل اعتمادی عرضه می‌کنند.

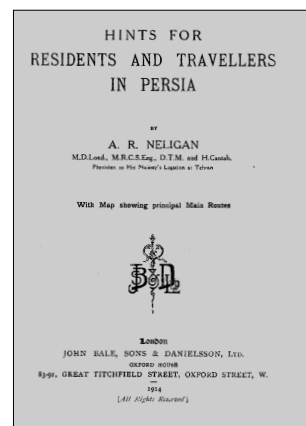
در سال‌های اخیر اطلس راه‌ها، راهنمای آثار باستانی و نظایر آنها در ایران به چاپ می‌رسد. با مجموعه‌سازی از چنین منابعی می‌توان تغییر و تحول جاده‌ها و امکانات مسافرت و مسیرها و امثال آن را بازشناسی کرد. به علاوه برای تاریخ‌های محلی منابعی قابل توجه و کامل و منحصر به فرد به وجود خواهد آورد. نباید از نظر دور داشت که در مقدمه هر سفر و شکل‌گیری هر سفرنامه‌ای منابع راهنمای سفر نقش دارد و سپس شکل‌گیری کتاب‌های راهنمای مسافران خود حاصل مسافرت و نیز گردآوری مطالب از منابعی گوناگون است. نگارنده مقالات متعددی از تاریخ‌نگاران آنالز را درباره تاریخ مسافرت و تجارت مشاهده کرده‌است. به عنوان نمونه‌ای از چنین مدارکی، کتاب *Hints for Residents and travelers in persia*, By A.R. Neligen, John Bale sons and Danielsson ltd. London, ۱۹۱۴.

است.

چنانکه ملاحظه می‌شود این کتاب در سال ۱۹۱۴ نوشته شده و تا آن هنگام اتومبیل و راه‌های اتومبیل‌رو در ایران معمول نشده بود. لذا شرایط مسافرت و اقامت هنوز وارد مراحل امروزی خود نشده بود. به علاوه باید در نظر داشت که در آغاز جنگ جهانی اول مسافرت و اقامت در ایران به دلیل ناامنی، بیماری و دیگر مشکلات برای اروپاییان کار آسانی نبوده است. نویسنده که خود پزشک بوده متذکر می‌شود که این کتاب حاصل تجارب او در ایران است و در همان مقدمه اضافه می‌کند که ایران مشکلی از نظر بهداشتی ندارد و حتی از این نظر خوب است اما برای تازه‌واردین اروپایی توجه به نکات بهداشتی این کتاب ضروریست (P.V). او خود نیز کتابش را در همان سال ۱۹۱۴ در تهران نوشته است (P.VI). نکته جالب آنکه پس از مقدمه یک نیم‌ورق با مطلبی در چند سطر به کتاب الحاق شده که

با گسترش جهانگردی و افزایش مسافرت‌ها، نوع جدیدی از منابع تاریخی در حال شکل‌گیری است و آن کتابچه‌های راهنمای جهانگردان است. اکنون در همه جا چنین منابعی به صورت کتاب، پوستر، بروشور، نقشه و امثال آن چاپ و در مراکز راهنمایی جهانگردان، هتل‌ها، میادین ورودی شهرها، کتابخانه‌ها به مقدار زیاد و حتی رایگان عرضه می‌شود و هدف از آنها نیز جلب جهانگردان و کمک

به آنها برای گردش، استراحت، اقامت و خرید و تبدیل پول و نظایر آن است. درج چنین اطلاعاتی از یک سو ادبیات خاصی را شکل خواهد داد و از سوی دیگر برای مورخان و محققان اطلاعاتی را ثبت و حفظ خواهد کرد که ممکن است طریقه خاصی برای ثبت و حفظ آن وجود نداشته باشد، مثلاً نام خیابان‌ها، میادین، هتل‌ها، قیمت ارز، مراکز و اماکنی که جهانگردان بیشتر به آن توجه دارند، مشاغل مرتبط با جهانگردی، امور بهداشتی، حمل و نقل و بسیاری مسائل دیگر. بعضی از منابع جغرافیایی قدیم ما بر همین اساس شکل گرفته‌اند. مثلاً کتاب‌هایی که موسوم به مسالک و ممالک هستند. چنین کتاب‌هایی در اصل برای راهنمایی ماموران و مسافران بوده است تا مسافت‌ها و شرایط سفر را به درستی بدانند. کتاب مسالک و ممالک نوشته ابن خردادبه در اصل برای امور برید(پست) بوده است. او خود مسئولیت برید منطقه جبال (غرب ایران) را دارا بود. در کتاب‌های طب و نیز راهنماها (ی دریایی) نیز اطلاعات بسیاری برای انجام سفر درج شده بود. بطور کلی آداب سفر که به مقدار زیادی به مسائل شرعی مسافرت نظر داشت در این راستا قابل توجه است. چنین آثاری را نمی‌توان در شمار سفرنامه‌ها دانست. زیرا دربردارنده خاطرات سفر نیست هرچند خطرات سفر



نویسنده در آن متذکر شده که توضیحاتش درخصوص راه‌های ایران را اکنون باید با این واقعیت همراه کرد که مساعی ژاندارمری سوئدی در ایران شرایط تازه‌ای را به وجود آورده است و از این امر به عنوان یک تحول یاد می‌کند.

فصل اول به جمعیت، شرایط طبیعی، و نیز آب و هوای ایران اختصاص دارد. او جمعیت ایران آن زمان را ده میلیون نفر دانسته (P. ۱) و از این تعداد جمعیت عشایر را دو میلیون نفر ذکر می‌کند. نیز ضمن اشاره به اکثریت مسلمانان کشور تعداد زرتشتیان را ۹۰۰۰، ارمنی‌ها را ۴۵۰۰۰، نستوری‌ها را ۲۵۰۰۰ (که همه از جنگ جهانی اول موسوم به آشوری و کلدانی شدند) و یهودی‌ها را نیز ۲۵۰۰۰ نفر می‌داند. به همین نحو او لهجه و محصولات نواحی مختلف برمی‌شمارد (P. ۲). در دنباله او خصوصیات اخلاقی و اجتماعی ایرانیان را ذکر می‌کند (P. S). سپس به خصوصیات جسمانی ایرانی‌ها در نقاط مختلف را چنانکه در انسان‌شناسی مطرح است می‌پردازد. این قسمت به کتاب مردم‌شناسی ایران هنری فیلد که به فارسی ترجمه شده است شباهت دارد (P. ۵).

توصیف آب و هوا با ذکر ارتفاع نقاط و دیگر خصوصیات جغرافیایی پایان بخش فصل اول است. (P. ۸-۶)

فصل دوم درباره اروپایی‌ها در ایران است. در ابتدا نویسنده متذکر می‌شود که ۱۲۰۰ اروپایی که در ایران به سر می‌برند بیشتر در پایتخت هستند و مشکلاتشان در آنجا کمتر است. بعضی از آنها در خدمت دولت ایران هستند و به کار تلگراف و نظایر آن اشتغال دارند. به علاوه بعضی فروشگاه دارند که به خصوص به چراغ برق اشاره می‌کند. سینما، تئاتر و تاکسی در دسترسشان است. اما در شهرستان‌ها چنین نیست. سپس خانه‌های ایرانی را شرح می‌دهد که معمولاً اطاق‌ها گرد یک حیاط است و باغ و پنجره‌های بسیار دارد و اشکالاتی چون چکه کردن در زمستان (P. ۹) را برمی‌شمارد. اما به هر حال خانه ایرانی را راحت و مناسب ذکر می‌کند. در دنباله او مسائل مربوط به تهیه آب و غذا و سوخت و روشنایی را برمی‌شمارد. سپس آماری از خدمتکاران و هزینه آنها را به شرح زیر به دست می‌دهد. (P. ۱۲)

آشپز ۱۲-۱۰ تومان برابر ۲ پوند

فراش ۸-۷ تومان برابر ۱/۵ پوند

Croom ۸ تومان برابر ۱/۵ پوند

مهتر ۶ تومان برابر ۱ پوند

شاگرد ۳-۲ تومان برابر ۹ پنس

سپس شرایط مربوط به لباس و غذا و نحوه کارکردن آنها در فصول و نواحی مختلف را ذکر می‌کند (P. ۱۳). با توضیح اینکه مسافرت در ایران کند و مشکل است و نیز برای ورزش چه کار باید کرد، فصل دوم خاتمه می‌یابد. (P. ۱۴)

فصل سوم به مسائل مربوط به لباس و کلاه و کفش و آرایش، پشه‌بند و بهداشت اختصاص دارد. این مباحث که برای زنان و مردان متفاوت است در همان حال با شرایط فرهنگی و اجتماعی جامعه ایرانی نیز سروکار می‌یابد. لذا هر چند کوتاه، اما توجه‌هایی با خط درشت و با تأکید دارد (P. ۱۷-۱۵).

فصل چهارم به ملزومات و وسایل زندگی شامل، اثاثیه منزل و مسافرت، شراب، اوزان و مقیاسات و امثال آن اختصاص دارد. برای مقایسه مسائل تمدنی این فصل قابل توجه است. او فرش ایرانی را می‌ستاید (P. ۱۸) اما در دنباله متذکر می‌شود که بسیاری از وسایل و خوراکی‌ها را در قوطی نگهداری می‌کنند (P. ۱۹). ضرورت ذخیره کردن غذا و شرایط آن در شهرهای مختلف مبحث بعدی این فصل است. (P. ۲۰-۲۱) شرکت‌های حمل و نقل اروپایی در ایران نیز مورد توجه نویسنده قرار

گرفته‌اند. چنانکه می‌نویسد میان بوشهر و تهران کمپانی دیکسون Dixon از طریق اصفهان و شیراز فعال است اما در ژانویه و فوریه فعال نیست و دوازده تا شانزده روز حمل کالا و مسافران طول می‌کشد. این کمپانی میان بوشهر و شیراز را ظرف ۶ تا ۸ روز طی می‌کند. به همین نحو درباره بندرعباس و کرمانشاه و نیز کمپانی‌های لینچ Linch، Bross و امثال آن مطالب جالبی دارد (P. ۵). که محققان تاریخ معاصر ایران لازم است بدان توجه کنند. در قسمت پایانی این فصل می‌نویسد برای یک اروپایی راه‌های کشور روسیه برای مسافرت به ایران مناسب هستند. (P. ۲۶-۲۷).

فصل پنجم را باید از نظر اقتباسات تمدن جدید در ایران مهم دانست زیرا دربارهٔ وسایل حمل و نقل و سپس ورزش‌ها و سرگرمی‌هاست. نویسنده قیمت اسب و شتر و چگونگی سوارکاری و مسائل آن را برمی‌شمارد و سپس به توضیح درباره بازی کریکت، بدمینتون، تنیس، فوتبال، ورزش‌های زمستانی، شکار و امثال آن می‌پردازد که چون بسیاری از این ورزش‌ها جدید است و نیز در آستانه تبدیل وسایل حمل و نقل سنتی ایرانی به وسایل جدید مانند ماشین است، در تاریخ اجتماعی معاصر ایران نکته قابل توجهی است و می‌تواند سهم اروپاییان مقیم ایران در این تحول را نشان دهد. (P. ۲۸-۳۵).

فصل ششم مشتمل بر توضیحاتی درباره بوشهر، خرمشهر، سیستان و رشت است. این مناطق و شهرها مبادی ورودی کشور بوده و اولین جایی بوده که یک خارجی می‌توانسته است اقامت مناسبی داشته باشد (P. ۳۹-۳۶). او به درستی بوشهر را متفاوت با دیگر شهرهای ایران می‌داند زیرا آن شهر در آن زمان پذیرای بیش از ده نمایندگی سیاسی خارجی و تعدادی شرکت تجاری و نیز محل استقرار تجار بزرگی بود. از نظر ورود مؤسسات جدید تمدنی این شهر اهمیت خاصی در تاریخ معاصر ایران دارد.

فصل هفتم درباره مسافرت است. شیوه مسافرت، کاروان و پست از مباحث این فصل است. نویسنده تأکید می‌کند در مسافرت حتماً آب را جوشیده بیاشامید (P. ۴۷). مسائل مربوط به حمل پول و اسلحه و مستخدمین طول راه نیز تذکر داده می‌شود. (P. ۵۰-۴۷)

فصل هشتم که درباره حفظ سلامتی است با تأکید تمام بر محافظت از تیفوس آغاز می‌شود. سپس آب آشامیدنی، چگونگی تهیه آن، استفاده از فیلتر و جوشاندن مطرح می‌شود. لبنیات، گوشت و میوه نیز از جمله نکاتی است که درباره آنها راهنمایی صورت می‌گیرد. در دنباله تا حدی مباحث تکراری درباره خانه، نواله، پشه‌بند و خدمتکاران مطرح می‌گردد. (P. ۵۱-۵۷). مسائل خاصی را در پایان این بخش نیز مطرح می‌کند که از جمله آنکه فرش را در خانه امتحان کنید و ۲۴ ساعت در آفتاب قرار دهد و سپس نسبت به خرید قطعی آن اقدام کنید. (P. ۵۸)

در فصل نهم بیماری‌ها با دقت بیشتری مورد بحث قرار گرفته‌اند از جمله تب، مالاریا، وبا، سالک که همگی نشانگر مشکلاتی هستند که یک اروپایی در ایران داشت (P. ۷۲-۵۹).

فصل دهم درباره راه‌هایی است که از لندن می‌توان به ایران آمد. به طور کلی دو راه را مطرح می‌سازد. یکی از شمال ایران و دیگری از جنوب. چگونگی رسیدن به این دو مسیر ورودی را شرح می‌دهد اما تفصیل راه‌ها و مسافتات آنها را در فصل یازدهم انجام می‌دهد. در همان فصل دهم مسائل مربوط به قرنطینه و پاسپورت نیز آمده است. (P. ۷۳-۸۱).

فصل یازدهم که بخش ماقبل آخر است چنان که گفتم تفصیل فصل دهم به شمار می‌آید و از نظر جغرافیای تاریخی ایران آغاز قرن بیستم بسیار مهم است. صفحات این فصل یکی در میان سفید است اما مطلب دچار افتادگی نیست. احتمالاً نقشه‌هایی ضمیمه کتاب بوده است، هر چند یک نقشه طبیعی در پایان کتاب آورده شده است. راه‌هایی که در این فصل

برشمرده شده و مسافت و مسائل حمل و نقلی که تذکر داده شده عبارتند از:

- راه انزلی - رشت - تهران
- راه تهران - همدان
- راه همدان - کرمانشاه
- راه خرمشهر - کرمانشاه - بغداد
- راه تهران - تبریز (۱۰۰ مایل)
- راه ترابوزان - تبریز (۵۰۰ مایل)
- راه تهران - مشهد سر از راه امامزاده هاشم و آمل (۱۴۰ مایل)
- راه تهران - مشهد (۵۶۰ مایل)
- راه عشق آباد - مشهد (۱۷۷ مایل)
- راه تهران - اصفهان (۲۹۰ مایل)
- راه اصفهان - شیراز (۳۰۰ مایل)
- راه بوشهر - شیراز (۱۸۰ مایل)
- راه خرمشهر - اهواز - اصفهان
- راه تهران به سلطان آباد (اراک) ۱۸۰ مایل و ادامه آن به همدان ۲۶۴ مایل و سپس کرمانشاه
- راه تهران به یزد (۳۶۰ مایل) و تا کرمان ۵۷۰ مایل
- راه بندرعباس - کرمان
- راه کرمان - مشهد (۵۲۰ مایل)
- راه یزد - مشهد حدود (۵۰۰ مایل)
- راه سیستان به مشهد (حدود ۵۰۰ مایل)
- راه سیستان به نوشکی (Nushki)
- راه تهران به دره لار

هریک از راه‌های فوق در برگیرنده چند صفحه تفصیل مطلب یا ذکر منازل راه و ساخت آنها و موارد خاص آنها چون کتل و امثال آنان است. در اینجا برای نمونه راه بوشهر به شیراز ترجمه و ارائه می‌گردد.

راه بوشهر به [برازجان - کازرون] شیراز ۱۸۰ مایل
بوشهر شهری با ۲۵۰۰۰ نفر جمعیت است و مهمترین بندر خلیج فارس به شمار می‌آید. زمینی که این بندر بر آن قرار گرفته را باید یک جزیره دانست. تنها راه زمینی آن به داخل ایران زمین باریکی است که مسیله Masielch نامیده می‌شود و آبیگر است. بوشهر سه روز و نیم با کشتی پست بریتانیا - هند از کراچی فاصله دارد. این کشتی در مسیر خود در مسقط توقف دارد. بوشهر لنگرگاه ندارد و کشتی‌های بزرگ باید در فاصله ۵ تا ۷ مایلی ساحل لنگر بیندازند. این بندر یکی از دو راه اصلی و مهم ورود به ایران از طریق خلیج فارس است. راه دیگر اهواز به اصفهان است. راهی که از بوشهر آغاز می‌شود در اصفهان به این راه می‌پیوندد و از آنجا به تهران و سپس انزلی می‌رسد.

مسافری که از کراچی به بوشهر وارد می‌شود حداقل دو روز را در قرنطینه خواهد گذراند. ایستگاه قرنطیه وسایل خواب را به او می‌دهد. و هرچه را که بخواهد می‌تواند طی یادداشتی به ماموران بدهد. مقام عالی خلیج فارس در بوشهر اقامت دارد. اعضای تلگراف خانه هند و اروپا و بانک شاهنشاهی و عده‌ای دیگر جامعه بریتانیایی بوشهر را تشکیل می‌دهند.

راه بوشهر یکی از مشکل‌ترین راه‌های ایران است. این راه در چند جا قطع می‌شود و تا رسیدن به فلات مرکزی ایران از کتل‌هایی می‌گذرد که فقط با حیوانات بارکش کاروانی قابل عبور است، سه منزل اول این راه صاف است و درشکه می‌تواند تا پای کوه ادامه مسیر دهد. درشکه‌ها در بوشهر کرایه می‌شوند. راه کوهستانی برای چند روزی در ماه‌های نوامبر تا مارس ممکن است به وسیله برف مسدود شود. این راه نه تنها صعب‌العبور است بلکه ناامن است. از جمله در سه سال گذشته ناامن بوده است،

بخصوص قسمتی که در دست عشایر است. از این‌رو جاده اهواز در چنین مواقعی بیشتر مورد استفاده قرار می‌گیرد.

تلگراف هند و اروپا دارای چندین ایستگاه در این مسیر است. در غیر این صورت کاروانسرا وجود دارد و معمولاً می‌باید نیاز فراهم است. غیر جاده اصلی [بوشهر - برازجان - کازرون - شیراز] میان بوشهر و شیراز راه دیگری چون مسیر فیروزآباد هم وجود دارد. این راه آسان‌تر اما سی مایل طولانی‌تر است. به علاوه کاروانسراها اندک و بد هستند و نیز می‌باید نیاز انسان و دام کافی نیست.

راه بوشهر به شیراز می‌تواند یک روز کوتاه‌تر شود اگر با قایق از بوشهر به شیف (shif) بروند. سپس از آنجا سواره به برازجان (Borazjan) حرکت کنند. پس از نزول باران این راه در سه منزل اول بسیار خوب است. [منظور از سه منزل اول بوشهر - احمدی، احمدی - برازجان و برازجان - دالکی است م.]

منازل راه

بوشهر به:

۱- احمدی ۷ فرسخ

۲- برازجان ۵ فرسخ

۳- دالکی ۴/۵ فرسخ

۴- کنار تخته ۴/۵ فرسخ با عبور از کتل ملو Malu

۵- کمارج Kamarij ۴ فرسخ با عبور از کتل کمارج

۶- کازرون ۶ فرسخ. کازرون شهری است با ۱۲۰۰۰ نفر جمعیت - در مسیر کمارج بدان تنگ ترکان گذرگاه مشکلی است. نیز از شاپور که از آثار دوره ساسانی است عبور می‌کنند.

شاپور که در فاصله دو فرسخ از کازرون و در شمال غربی دره کازرون واقع شده است.

۷- میان کتل ۶ فرسخ. کتل دختر و کتل پیرزن. در اوج این کتل (پیرزن) می‌توان از راه جایگزینی چون کلونی Kaluneh به مرحله ۸ رفت. این راه یک فرسخ کوتاه‌تر است اما مشکل‌تر می‌باشد.

۸- دشترجین Dasharjeen (صورت تلفظ آن دشت ارژن Dash-te-Argan است) ۴ فرسخ

۹- خان زینیان Khan-i-zinian ۳ فرسخ

۱۰- چنار راهدار ۶ فرسخ

۱۱- شیراز ۲ فرسخ. جمعیت شیراز ۵۰۰۰۰ نفر است. (P.P. ۱۲۸-۱۳۲)
فصل یازدهم دربردارنده مسائل متنوعی درباره ایران است از جمله در ابتدا منابعی درباره ایران ذکر شده سپس زبان‌های اروپایی در ایران و نیز نامه‌نگاری و پست توضیح داده شده است. تلگراف، گمرک، اسلحه، پول و تبدیل ارز مباحث بعدی هستند. اوزان و مقیاسات، تقویم، ساعت، وسایل حمل آب، سیمان کشی کف اتاق، حمام، لباس تنیس و اتومبیل نیز توضیح داده شده است. مبحث مربوط به اتومبیل بسیار جالب توجه است. ایام تعطیلات که از جمله آنها آغاز سلطنت و روز تولد احمدشاه است و سرانجام قالی‌ها مبحث آخر است. (P. ۱۶۴-۱۸۷)

یک بخش الحاقی در دنبال آمده که آمارهای مربوط به هواشناسی و چندین ایستگاه مهم را شرح داده است. (P. ۱۶۴-۱۸۷)

در چند صفحه آخر آگهی‌ها وجود دارد که مربوط به حمل و نقل و دیگر ضروریات است از جمله یک جعبه دارو تبلیغ شده که برای مسافرت و اقامت در ایران است و قیمت آن در لندن ۲۸ پوند است.

در مجموع این کتاب اطلاعات جالبی درباره شرایط زندگی در ایران یک قرن پیش دارد و آغاز مؤسسات و به‌کارگیری وسایل جدید را نشان می‌دهد. (B. ۴-۴)