

مقصود علی صادقی*

راهداری در روزگار صفویه و چند سند منتشر نشده

چکیده:

به دلیل اهمیتی که راههای مواصلاتی در حیات اجتماعی و سیاسی جوامع داشت، دولتهای متمرکز در طول تاریخ توجه خاصی به احداث، نگهداری و امنیت راهها نشان می‌دادند. حفظ و نگهداری راهها مستلزم تأسیس برخی نهادها نیز بوده است، یکی از این نهادها، راهداری است. نهاد راهداری همواره با دو مسأله اساسی در تاریخ ایران ملازمه داشته است: ۱- برقراری امنیت در راهها ۲- اخذ عوارض مخصوص از مسافران و کالاهایشان. در ایران این عوارض بیشتر با نام عوارض «راهداری» شناخته شده است. از اینرو راهداری از یک سو نام نهاد مستقلی است که وظیفه حفظ راهها را بر عهده داشته است و از سوی دیگر نام نوعی عوارض می‌باشد که راهداران از کالاها و

* عضو هیأت علمی گروه تاریخ دانشگاه تبریز

راهگذران دریافت می‌کرده‌اند. در روزگار صفویه، از عهد شاه عباس اول، قوانین منظم و یکسانی برای راهداریهای سراسر کشور وضع گردید. این قوانین بیشتر به تعیین میزان عوارض کالاهای مختلف مربوط می‌شد. عوارض تعیین شده بسیار ناچیز بود و صرفاً برای تأمین حقوق مستحفظین راهها و تعمیر جاده‌ها بکار می‌رفت. به نظر می‌رسد بعد از مرگ شاه‌عباس، علیرغم اینکه دولتهای بعد از او نیز همچنان بر نرخهای تعیین شده زمان شاه عباس اول تأکید می‌کردند، اما عوامل مختلفی باعث شد تا میزان عوارض راهداری بر کالاهای تجاری به شدت افزایش یابد. این امر از جمله مشکلات مبتلا به تجارت داخلی و خارجی ایران در عهد صفویه (بعد از شاه عباس اول) به حساب می‌آید.

مقدمه:

راهها همواره یکی از مهمترین وسایل ارتباط جوامع و ملتها با یکدیگر بوده است. راه، بویژه در امر بازرگانی میان سرزمینهای مختلف، دارای اهمیت فراوان بوده و در حیات اقتصادی جوامع جایگاه مهمی داشته است. بسیاری از دولتها از دیرباز تلاش می‌کردند تا با پیوند دادن قلمرو خود به مسیرهای اصلی تجارت جهانی و منطقه‌ای، از مزایای آن بهره‌مند شوند. برای استفاده بهتر از راهها، علاوه بر اقدامات سیاسی و نظامی، لازم بود تا به مسائلی نظیر ساخت، نگهداری و تأمین راهها نیز توجه شود. چنین تدابیری نه تنها در مورد شاهراههای تجاری، بلکه برای راههای فرعی داخلی نیز ضروری بود. از جمله اقداماتی که در این جهت صورت می‌گرفت برقراری ایستگاههای حفاظتی در بین راهها بوده است. متصدیان این ایستگاهها علاوه بر برقراری امنیت کاروانها و مسافران، مبالغی نیز به عنوان حق عبور از مسافران و

کالاهایشان دریافت می‌کردند. این مبالغ عمدتاً هزینه نگهداری راهها و حقوق کارکنان ایستگاههای بین راهی می‌شد؛ گاهی نیز به عنوان یکی از اقلام درآمد دولت و حاکمان محلی به حساب می‌آمد. این ایستگاهها، در دوره بعد از اسلام، حداقل از عهد عباسیان، در ایران به عناوین مختلف شناخته شده‌اند.^۱ در دوره صفویه (و قاعدتاً مدتها پیش از آن) ایستگاههای حفاظتی راهها، با نام «راهداری» و «راهدارخانه» شناخته شده‌اند. از عصر صفویه تنها اشاراتی مختصر در خلال سفرنامه‌های اروپائی و معدود اسناد* بر جای مانده از آن دوره، درباره راهداری به چشم می‌خورد. آنچه در پی می‌آید نگاهی است به مسأله راهداری در عصر صفویه با استناد به برخی از سفرنامه‌های اروپائی و چند سند خطی.^۲

راهداری در روزگار صفویه

ثبات، امنیت و تمرکز نسبی قدرت در ایران عهد صفوی باعث رونق تجارت داخلی و خارجی گردید. رشد بورژوازی تجاری اروپا و جهانگیر شدن آن نیز در این زمینه موثر بود. دولت صفویه، بخصوص از عهد شاه عباس اول (۹۹۶ه.ق. - ۱۰۳۸ه.ق.) اهمیت زیادی برای تجارت، بخصوص تجارت خارجی، قائل گردید. اقداماتی از قبیل پل سازی، کاروانسراسازی، جاده سازی و

* در اینجا لازم است از آقای لئون میناسیان و همکارانشان در موزه کلیسای وانک جلفای اصفهان که با گشاده‌روئی تصاویر تعدادی از اسناد مذکور را در اختیار اینجانب قرار دادند، سپاسگزاری نمایم.

غیره، که بویژه در دوره شاه عباس اول افزایش چشمگیری یافت، تا حدود زیادی در جهت فراهم ساختن بستری مناسب برای بازرگانی بوده است. اقدام دیگری که در راستای تأمین و نگهداری راهها صورت گرفت، بسط راهداری در اغلب راههای ارتباطی است. گرچه بی شک چنین اقداماتی پیش از عصر صفویه نیز انجام می شد، اما بنا بر عادتت که بعد از عهد شاه عباس رواج یافته، اغلب اصلاحات و اقدامات مهم دوره صفویه (و گاهی دوره های پیشین) را به شاه عباس اول نسبت می دهند. راهداری نیز از این قاعده مستثنی نیست.^۳ هر چند نمی توان شاه عباس را مبدع راهداری دانست اما احتمالاً او در نظم و نسق بخشیدن به راهداری ها و وضع قواعد یکسان برای آن در سراسر کشور مؤثر بوده است. این قواعد بیشتر مربوط به نحوه و میزان دریافت عوارض راهداری بوده است. این عوارض غیر از عوارض گمرکی است که در مبادی ورودی کشور از کالاها دریافت می شد. وضع عوارض راهداری اصولاً در ابتدا به نیت ایجاد منبع درآمد برای دولت نبوده است بلکه تنها جهت تأمین حقوق مستحفظان راهها (راهداران)، وجوه اندکی از مال التجاره و اشخاص مسافر در راهها دریافت میگردید.^۴ راهداران معمولاً در حساسترین نقطه راه در بیرون از شهرها و روستاها مستقر بودند. کاروانسراهای بین راهی، پلها، گردنه ها و تنگه ها محل های استقرار آنان بود.^۵

عوارض راهداری به روش ویژه ای محاسبه و دریافت می شد. مبنای این محاسبه دو چیز بود: واحد بار یک رأس چارپای بارکش بعلاوه نوع جنس آن واحد بار. علاوه بر این از مسافرینی که احتمالاً مال التجاره ای همراه نداشتند نیز بر اساس هر نفر، مبلغ معینی به عنوان راهداری دریافت می شد. مسافرین اروپائی در توضیح نحوه دریافت راهداری از کالاهای تجاری، تنها از واحد بار

چارپایان (بدون توجه به جنس آن) یاد کرده‌اند.^۶ اما از خلال معدود اسناد برجای مانده از عهد صفویه چنین برمی‌آید که جنس هر بار کالا نیز در میزان عوارض راهداری پرداختی آن کالا موثر بوده است. بار چارپایان به سه دسته اصلی تقسیم می‌شد که عبارت بود از: بار شتر، بار استر و بار الاغ.^۷ میزان عوارض راهداری هر بار شتر دو برابر هر بار قاطر (استر) و هر بار قاطر دو برابر هر بار الاغ بوده است.^۸ این امر بخاطر تفاوت میزان قدرت بارکشی سه حیوان مذکور و بالطبع تفاوت وزن بار هر یک بود. کالاهای تجاری از نظر جنس نیز به سه دسته اصلی تقسیم می‌شد: ۱- مواد خوراکی (مأكولات)، ۲- منسوجات (اقمشه)، ۳- سایر کالاهائی که جزو دو دسته نخست نبود و به عنوان «سقط» یا «سقط بار» در یک دسته قرار می‌گرفت.^۹ از ترکیب دو عنصر واحد بار و نوع کالا، میزان عوارض راهداری یک واحد بار تجاری تعیین و دریافت می‌شد.^{۱۰} از کالاهای دسته نخست (مواد غذایی یا مأكولات) هیچگونه عوارض راهداری دریافت نمی‌شد^{۱۱} و میزان عوارض راهداری منسوجات دو برابر عوارض کالاهای دسته سوم (سقط بار) بوده است. این امر ظاهراً به دلیل رونق تجارت منسوجات و مواد اولیه مرتبط به آن، بخصوص ابریشم، در عصر صفویه می‌باشد. میزان عوارض راهداری که در عهد شاه‌عباس اول تعیین شده بود و مقدار آنرا از اسناد سالهای نخست سلطنت شاه‌صفی (جانشین بلافصل شاه‌عباس) می‌توان تخمین زد، نسبتاً اندک بود. اما باید در نظر داشت که این مبلغ برای کاروانهائی که مجبور به طی مسیرهای طولانی بودند، افزایش چشمگیری می‌یافت چه کاروانها مجبور بودند هنگام گذر از هر راهدارخانه مبلغ مذکور را پرداخت نمایند و هر چه مسیر طولانی‌تر میشد طبیعتاً تعداد راهداری‌ها و دفعات پرداخت عوارض نیز بیشتر بود.^{۱۲} این واقعیت بخصوص برای کالاهای خارجی

که می‌بایستی علاوه بر راهداری، مبلغ عمده‌تری نیز به عنوان عوارض گمرکی در مبادی ورودی کشور پردازند، مشکلات بیشتری ایجاد می‌کرد. به هر صورت میزان عوارض راهداری را، که دولت صفوی برای کالاهای تجاری تعیین کرده بود و در هر راهدارخانه یا محل استقرار راهداران باید دریافت می‌شد، با استناد به چند فرمان از عهد شاه صفی (۱۰۳۸ه.ق. - ۱۰۵۲ه.ق.) و شاه سلیمان (۱۰۷۷ه.ق. - ۱۱۰۵ه.ق.)، می‌توان بصورت جدول زیر تنظیم کرد.^{۱۳} با توجه به اینکه در عهد دو پادشاه اخیر، میزان عوارض تعیین شده راهداری یکسان بوده است، می‌توان حدس زد که این عوارض در عهد شاه عباس اول (که تنظیم عوارض راهداری دوره صفویه منسوب به دوره اوست) نیز به همین اندازه بوده است.

جدول شماره ۱- میزان عوارض راهداری کالاهای مختلف بر اساس واحد بار و نوع جنس در دوره شاه صفی و شاه سلیمان صفوی.

نوع کالا واحد بار	مواد غذایی (مأکولات)	منسوجات (اقمشه)	سایر اجناس (سقط بار)
هر بار شتر	معاف از عوارض راهداری	۱۰۰ دینار	۵۰ دینار
هر بار استر (قاطر)	معاف از عوارض راهداری	۵۰ دینار	۲۵ دینار
هر بار الاغ (خر)	معاف از عوارض راهداری	۲۵ دینار	۱۲/۵ دینار

ظاهراً تا آغاز سال ۱۰۴۳ هـ.ق. میزان عوارض راهداری یک بار ابریشم، از دسته منسوجات مستثنی بوده و مبلغ بیشتری بدان تعلق می‌گرفته است.^{۱۴} اما در اواسط همین سال، چنان که از فرمان مورخ شوال ۱۰۴۳ هـ.ق. شاه صفی برمی‌آید، مقدار عوارض راهداری ابریشم و مصنوعات وابسته به آن، از جمله سقرلات، نیز با عوارض سایر اقلام قماش یکسان گردیده است.^{۱۵} علاوه بر عوارض راهداری کالاها، از هر شخص مسافر نیز عوارض سرانه‌ای بعنوان راهداری دریافت می‌شد. این مبلغ در اواخر عهد شاه سلیمان صفوی عملاً حدود یک عباسی (۲۰۰ دینار) بوده است.^{۱۶}

حداقل از زمان شاه صفی به بعد، اخذ عوارض راهداری به اجاره اشخاص داده می‌شد. چه در فرمانهای پادشاه مذکور از راهداران تحت عناوینی نظیر «مستأجر و ضابط وجوه راهداری طرق و شوارع»^{۱۷} یاد شده است. گویا حاکم هر ولایت راهداریهای ایالت تحت امر خود را به اجاره می‌داد^{۱۸} و مبلغ اجاره (یا بخشی از آن) به خزانه دولت واریز می‌گردید.^{۱۹} همان گونه که پیشتر اشاره شد منظور از وضع راهداری در ابتدا کسب درآمد برای دولت نبود، بلکه هدف آن بود که راه آسانی برای تأمین حقوق محافظین راهها و احیاناً هزینه اقدامات عمرانی در راهها وجود داشته باشد. اما بتدریج بر مبالغ راهداری افزوده شد و به آنجا رسید که دولت به آن به دیده یکی از منابع درآمد خزانه نگرست و بدین ترتیب راهداری به اجاره داده شد.^{۲۰} از این پس راهداری که پیش از این برای تأمین امنیت راهها و تسهیل بازرگانی برقرار شده بود، خود به یکی از مشکلات اساسی در راه تجارت تبدیل گردید. مستأجران راهداری از این پس بیش از آنکه به فکر تأمین امنیت جاده‌ها و مسافران باشند، در اندیشه تحصیل درآمد برای خود بودند. آنان در این راه معمولاً مقررات موضوعه دولت در مورد

راهداری را نادیده می‌انگاشتند، و بی حساب و خودسرانه از کالاهای تجاری و مسافران عوارض سنگینی دریافت می‌کردند. کمپفر نتیجه به اجاره دادن راهداریها را بخوبی چنین توصیف کرده است: «... و از این طریق [اجاره دادن راهداریها] این مردم درشتخوی پرخاشگر [منظور راهداران است] را به راهزنانی تبدیل کردند که بار و بنه مسافران را بیشتر مال بی‌صاحب تلقی می‌کنند. همه چیز را در هم می‌ریزند و مبالغ هنگفتی برای آن عوارض تعیین می‌کنند و آنرا با تهدید و فحش و کتک به هر نحو هست از بازرگانان دریافت می‌دارند.»^{۲۱}

میزان زیاد ستانی راهداران را می‌توان بوسیله مبالغی که عملاً به عنوان عوارض راهداری دریافت می‌شد، با مبالغ تعیین شده بوسیله دولت، استنباط نمود. این زیاد ستانی هر چند از همان عهد شاه‌عباس اول نیز متداول بوده است اما در دوره پادشاه مذکور، بین مبالغ تعیین شده راهداری و مبالغی که به وسیله راهداران دریافت می‌شد، فاصله فاحشی وجود نداشت. مثلاً در حدود ۱۶۲۳م (۱۰۳۳ه.ق.) که کاتف، بازرگان روس، به ایران آمده است، در مسیر شماخی به اردبیل (در محل گذر از رودخانه کورا) از هر شتر (منظور هر بار شتر است) ۲ عباسی (= ۴۰۰ دینار) عوارض راهداری اخذ می‌شد.^{۲۲} این مبلغ برای منسوجات، چهار برابر و برای سقط بار، هشت برابر میزان رسمی بوده است. در حالیکه حدود چهل سال بعد، هنگامی که تاورنیه تاجر فرانسوی، در حدود سال ۱۶۶۴م (حدود ۱۰۷۵ه.ق.) در یکی از سفرهای خود به ایران، از راه مرنده-تبریز می‌گذشت، راهداران این ناحیه، از هر بار شتر ۱۶ عباسی (= ۳۲۰۰ دینار) و از هر بار قاطر ۸ عباسی (= ۱۶۰۰ دینار) عوارض راهداری می‌گرفتند.^{۲۳} این مبلغ برای منسوجات، ۳۲ برابر و برای سقط بار ۶۴ برابر رسمی بوده

است. در اواخر عهد صفویه (سالهای پایانی سلطنت شاه سلیمان و دوره شاه سلطان حسین) وضع عوارض راهداری از آنچه گذشت هم بدتر بود. جملی کارری جهانگرد ایتالیائی که در سال ۱۶۹۴م (حدود ۱۱۰۵ه.ق.) به ایران آمده است، هنگام سفر در مسیر ارمنستان و آذربایجان، همه جا از برخورد راهداران این نواحی با مسافران و اجحافهائی که بر مسافران روا می‌داشته‌اند، شکوه کرده است.^{۲۴} تنها در نقاط مرکزی ایران برخورد راهداران این دوره اندکی بهتر بوده است.^{۲۵}

سنگینی عوارض راهداری و عوارض گمرکی باعث بالا رفتن بیش از حد قیمت کالاهای تجاری و ایجاد مشکلات فراوانی در امر بازرگانی می‌شد. از این رو مردم عهد صفویه نسبت به عوارض مذکور به دیده تنفر و بدبینی می‌نگریستند. در زمانی که تاورنیه در ایران اقامت داشت، این عقیده بین مردم رایج بود که اصولاً پرداخت وجوه گمرک و راهداری طبق شریعت اسلام حرام است. بدین جهت اغلب مردم سعی می‌کردند به هر نحو ممکن از پرداخت این وجوه به متصدیان خودداری کنند. زیرا این امر (عدم پرداخت عوارض راهداری) را بی احترامی به شاه و مخالفت با شریعت نمی‌دانستند.^{۲۶} به گفته تاورنیه در صورتی که این گونه وجوه در همه جا و بطور کامل پرداخت می‌شد قیمت اجناس آنقدر بالا می‌رفت که جریان تجارت مختل می‌گردید.^{۲۷}

مسافران به شیوه‌های مختلف متوسل می‌شدند تا از زیر بار پرداخت عوارض راهداری شانه خالی کنند. از این میان بسیاری از مسافران اروپائی به دروغ وانمود می‌کردند که سفیر پادشاهان فرنگ به دربار صفویه‌اند. راهداران نیز در صورت باور کردن چنین حقه‌ای، هیچ گونه عوارض راهداری از آنان دریافت نمی‌کردند.^{۲۸} راه دیگری که مسافران برای نپرداختن عوارض راهداری

پیش می‌گرفتند، حرکت با کاروانهائی بود که یکی از صاحب منصبان دولتی در آن حضور داشت. آنان با بستن خود به این صاحب منصب از پرداخت راهداری معاف می‌شدند.^{۲۹} اما به هر صورت بسیاری از بازرگانان از سنگینی عوارض راهداری صدمات فراوانی می‌دیدند. برخی اسناد به جا مانده که حاوی شکایات این بازرگانان به دولت صفوی است به خوبی این مدعا را به اثبات می‌رساند.^{۳۰} علیرغم صدور فرمانهای مکرر از سوی دولت صفوی برای اصلاح راهداریها، گویا راهداران اعتنائی به مقررات وضع شده به وسیله دولت نداشتند و شکوایه‌های بازرگانان همچنان به دربار می‌رسید.^{۳۱}

نتیجه

عوارض راهداری هر چند با هدف امنیت بخشیدن به راهها و رونق تجارت وضع شده بود اما بتدریج منفعت‌طلبی حکومت و سودجوئی متصدیان و مستأجران راهداریها آن را به عارضه مضر برای تجارت داخلی و از آن مهمتر بازرگانی خارجی ایران در عهد صفوی تبدیل نمود. این تحوّل نمونه‌ای است از سرنوشت نهادهای مفید اجتماعی که در اثر دگرگونی و انحطاط سازمان مدیریتی کشور (حکمرانی) و سودجوئی متصدیان و مجریان به بیراهه افتاده، در جهت عکس هدف بانی نهاد سیر کرده‌اند.

سند شماره ۲۵ موزه کلیسای وانک اصفهان

فرمان شاه صفی مورخه محرم ۱۰۴۳ هـ.ق. درباره میزان عوارض راهداری کالاهای مختلف در پاسخ به عریضه خواجه مراد جلفائی. این فرمان در بالای عریضه خواجه مراد جلفائی به اختصار نوشته شده است. فرمان دارای تحمیدیه، طغرا و مهر چهارگوش در بالا می باشد. در حاشیه راست سند سه عبارت مجزا و کوتاه و مهری بیضی شکل کم رنگ و ناخوانا وجود دارد. خط سند نستعلیق و ارقام حاشیه سمت راست به سیاق نوشته شده است.

این سند دارای پنج قسمت مجزا است که بر حسب ترتیب زمان تنظیم و رسیدگی به ترتیب زیر تنظیم شده است:

۱- عریضه خواجه مراد جلفائی مبنی بر شکایت از زیاده رویهای راهداران در اخذ وجوه راهداری کالاهای تجاری.

۲- استفسار یکی از مقامات دیوانی (احتمالاً یکی از مستوفیان) از کارمندی دیگر درباره میزان عوارض راهداری ثبت شده در دفاتر مالی. (در حاشیه راست سند)

۳- پاسخ کارمند مزبور و بیان میزان عوارض راهداری کالاهای تجاری به خط سیاق (در حاشیه راست سند)

۴- مقام دیوانی (احتمالاً یکی از مستوفیان) مذکور در بند «۲» اکنون با اطلاع از میزان وجوه راهداری، مضمون آنچه را بایستی در فرمان نهائی شاه صادر گردد به طور خلاصه در حاشیه سمت راست سند نوشته است. یکی بودن مورد دوم و چهارم این سند را با مقایسه خط این دو مورد با یکدیگر و با موارد موجود دیگر در سند به خوبی می توان تشخیص داد. این شخص ظاهراً «ابوطالب» نامی است.

۵- در مرحله آخر (پنجم) آنچه به عنوان جواب اصلی و رسمی عریضه خواجه مراد جلفائی باید از طرف دیوان مرکزی نوشته می شد و به مهر شاه می رسید، نوشته شده است.

آنچه در ذیل می آید متن بازنویسی شده سند به ترتیبی است که در بالا ذکر شد.

[قسمت نخست]

[تحمیدیه]: هو، علی

[عنوان]: عرضه داشت

[۱] بنده کمترین خواجه مراد جولفائی [کذا]^{۳۲} به زروه [کذا]^{۳۳} عرض میرساند که معلوم باشد که خرور^{۳۴} قماش بار که پنجاه تومان ارزش دارد [۲] راهداران شش بیستی^{۳۵} [ظ] میگیرند [۳] جام هلیبی [کذا]^{۳۷} که خرواری هشت تومان قیمت است، خرواری راهداری سیصد دینار میگیرند و یک خروار سقرلات قیمت سی تومان است، راهداری [۳] هشتصد^{۳۸} دینار میگیرند و خروار نیل را بیست تومان، پنجاه دینار میگیرند و الحال جماعت راهداران ستم کلی و آزار بسیار [۴] بفقیران میرسانند که باعث بد دعائی میشود. استدعا آن است که بصدقه فرق مبارک نواب اشرف اقدس همایون^{۳۹} که به حقیقت [۵] برسند و حکم عدالت دستور عمل شفقت نمایند که جماعت راهداران و گماشتگان راهها آنچه قانون است^{۴۰} از راه [۶] بازیافت نمایند و ستم و آزار و خرج زیاده از این فقیران بازیافت نمایند.^{۴۱}

عندالله و عندرسول^{۴۲} ضایع نخواهد شد.

[قسمت دوم در حاشیه راست از پائین به بالا، وارونه نسبت به متن]:

هو

[۱] اگر در باب اخذ وجوه راهداری دستوری در دفتر بوده باشد [۲]

عرض نمایند. [ظ] ۴۳

[قسمت سوم در ادامه همان حاشیه]:

هو

[۱] به عرض میرساند که دستورالعمل وجوه راهداری، سو [۱]ی

مأکولات که به تخفیف و تصدق مقرر شده و ۴۴ بدین موجب [ظ] است:

[۲] اقمشه:

[۳] هر ابریشم: ۴۵ هر شتری: ۴۶ هر استری: هر خرکی:

[۴] ۱۲۰ دینار [ظ] ۱۰۰ دینار ۵۰ دینار ۲۵ دینار

[۵] سقط بار

[۶] هر جام [؟]: ۴۷ هر شتری: هر استری: هر خرکی:

۵۰ دینار ۵۰ دینار ۲۵ دینار ۱۲/۵ دینار [ظ]

[۷] [چند کلمه درهم، ناخوانا و متداخل با سطر ۶] ۴۸

[قسمت چهارم در ادامه همان حاشیه]:

[۱] حکم اشرف نافذ شد [ظ] که مستاجر و ضابط وجوه راهداری

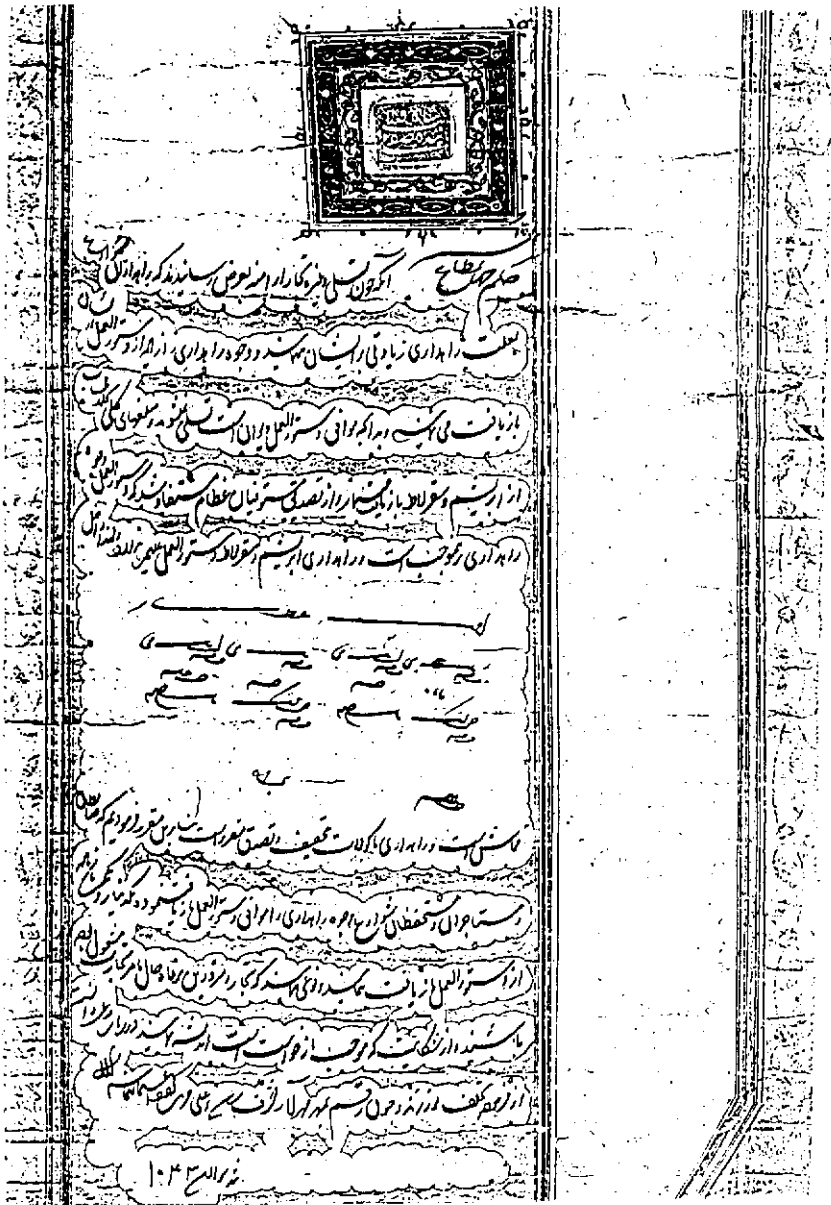
[۲] موافق دستورالعمل دیوان اخذ وجوه راهداری نموده، به خلاف دستورالعمل [۳] مزاحمت نرسانند [ظ] ثبت شده [ظ] [۴] بنده درگاه ابوطالب.

[قسمت پنجم در حاشیه بالا]:

[مهر چهارگوش]: بنده شاه ولایت صفی ۱۰۳۸ [ظ]

[طغراء]: حکم جهان مطاع شد.

[۱] آنکه مستاجر و ضابط وجوه راهداری طرق و شوارع وجه مذکور را موافق^{۴۹} [۲] دستورالعمل دیوان بازیافت نموده، زیادتى نطلبند و مزاحمت خلاف حساب به حال تجار خیر مراد [ظ] [۳] نرسانند و از فرموده درنگذرند و از بازخواست اندیشه نمایند و در این باب قدغن دانند تحریراً فی [۴] شهر محرم الحرام سنه ۱۰۴۳



سند شماره ۲۴ موزه کلیسای وانک اصفهان - فرمان شاه صفی

سند شماره ۲۴ موزه کلیسای وانک اصفهان

فرمان شاه صفی مورخه شوال ۱۰۴۳ هـ.ق. درباره تعیین میزان عوارض راهداری کالاهای تجاری. این فرمان دارای طغرا و مهر چهارگوش در بالا می باشد. خط سند نستعلیق خوانا و ارقام مربوط به عوارض راهداری به سیاق نوشته شده است.

[مهر چهارگوش]: بنده شاه ولایت صفی ۱۰۳۸ [ظ]

[طغراء]: حکم جهان مطاع شد.

[۱] آنکه چون تسلی و غیره [کذا] ۵۰ تجار ارامنه بعرض رسانیدند که راهداران شوارع [۲] بعلت راهداری زیادتی بر ایشان مینمایند و وجوه راهداری را زیاده از دستورالعمل از ایشان [۳] باز یافت می نمایند و بدانچه موافق دستورالعمل دیوان است تسلی نمیشوند و مبلغهای کلی به خلاف حساب [۴] از ابریشم و سقرلاط باز یافت مینمایند و از تصدیق مستوفیان عظام مستفاد شد که دستورالعمل وجوه [۵] راهداری بر این موجب است و راهداری ابریشم و سقرلاط دستورالعمل علیحده ندارد و لهذا داخل [ارقام و عبارات میان سطر ۵ و سطر ۶]:

اقمشه: سقط بار:

هر شتری:	هر استری:	هر شتری:	هر استری:
۱۰۰ دینار	۵۰ دینار	۵۰ دینار	۲۵ دینار
هر خرکی:		هر خرکی:	
۲۵ دینار	ثبت شده	۱۲/۵؟ دینار [ظ] ثبت شده	

[۶] قماش است و راهداری ماکولات بتخفیف و تصدق مقرر است. بنابراین مقرر فرمودیم که ضابطان [۷] و مستأجران و مستحفظان شوارع، وجوه راهداری را موافق دستورالعمل بازیافت نموده، یک دینار و یک من بار زیاده [۸] از دستورالعمل بازیافت نمایند و نوعی نمایند که تجار و مترددین یرفاه حال بامر تجارت مشغول بوده [۹] باشند و از شکایت که موجب بازخواست است اندیشه نمایند. در این باب قدغن دانسته [۱۰] از فرموده تخلف نوزند و چون رقم به مهر میهر آثار اشرف [یک کلمه ناخوانا]^{۵۱} اعلیٰ مزین گردد، اعتماد نمایند. تحریراً فی [۱۱] شهر شوال سنه ۱۰۴۳

شاه بهرام نورانی



کرم بختیستم آنگونه ایست که اینانی سکن در آنجا صلوات الله علیهم
 تبارش اول است و سخطا سبوان هر عمل وجود را پاداری را زاید آورده است
 بزیارت کوزه هر که یک بار در این روزها در این روزها در این روزها
 خدای بختش این صاحب بخت را در هر چه که او میسر نماید
 شوی در این روزها در این روزها در این روزها در این روزها
 بزیارت کوزه زاید هر که یک بار در این روزها در این روزها
 بهت در این روزها در این روزها در این روزها در این روزها
 در همه روزها در این روزها در این روزها در این روزها

نوشته در دهکده کهنه کربلا در شهر همدان سنه ۱۰۰۰

سند شماره ۶۰ موزه کلیسای وانک اصفهان - فرمان شاه سلیمان

صفوی

به درخواست هیئت مدیره دانشکده ادبیات و علوم انسانی
 و به منظور تسهیل در امر نشریات
 این کتابخانه را به شما
 امانت می‌دهم
 دکتر حسن زاهدی
 رئیس دانشکده ادبیات و علوم انسانی
 تاریخ: ۱۳۸۵/۰۵/۰۵
 در تهران

دانشکده ادبیات و علوم انسانی
 دانشگاه تبریز

مهر
 دکتر حسن زاهدی

کتابخانه
 شماره
 تاریخ
 نام کتاب
 نام نویسنده
 نام ناشر
 نام کتابخانه

سند شماره ۶۰ موزه کلیسای وانک جلفای اصفهان

فرمان شاه سلیمان^{۵۲} مورخه جمادی الاولی ۱۰۷۷ هـ.ق. درباره میزان عوارض راهداری، در پاسخ شکایت آوانیس تاجر ارمنی که از سنگینی عوارض و زیاده ستانی راهداران شکوه کرده بوده است. این سند در اصل سواد فرمان اصلی است که امروزه اصل آن در دست نیست. به همین دلیل سند فاقد مهر شاه در بالاست و تنها موضع مهر شاه در بالای فرمان با عبارتی مشخص گردیده است. سند همچنین در قسمت بالا علاوه بر موضع مهر، دارای تحمیدیه و طغرا، به همراه عبارت «شاه بابا ام انارالله برهانه» می باشد که عبارت اخیر در واقع مربوط به سطر چهارم متن سند است اما عمداً (بخاطر تقدسی که برای نام شاه قائل بوده اند) جداگانه در حاشیه بالائی فرمان نوشته شده است. در بازنویسی سند، این عبارت در داخل متن در موضع خود نوشته شد. خط سند نستعلیق خوانا و ارقام ظهر سند به سیاق است. دو مهر چهارگوش و دایره ای در ظهر سند وجود دارد که هر دو ناخواناست.

[تحمیدیه]: هو

[عبارتی که به جای مهر شاه نوشته شده است]: موضع مهر نواب

اشرف اقدس اعلیٰ.

[طغراء]: حکم جهان مطاع شد.

[۱] آنکه چون آوانیس ارمنی ساکن دارالسلطنه اصفهان بعرض رسانید

که بامر [۲] تجارت مشغول است و مستحفظان شوارع هر محل، وجوه راهداری

را زیاده از دستورالعمل دیوان اعلیٰ [۳] بازیافت نموده، مزاحمت بحال مشارالیه

میرسانند و قبل از این در باب زیادتی جماعت مزبور عرض و رقم نواب [۴]

خاقان خلد آشتیان صاحبقرانی «شاه بابا ام انار الله برهانه»^{۵۳} به تاریخ شهر

جمادی الاخر سنه ۱۰۵۶^{۵۴} بیاضی صادر شده که مستحفظان [۵] شوارع مزبور [وجوه مذکور]^{۵۵} را موافق دستورالعمل دیوان اعلیٰ سوی ماکولات که بتخفیف و تصدق مقرر شده، حسب الضمن [۶] باز یافت نموده، زیاده مزاحمت به حال مشارالیه نرسانند که موجب بازخواست عظیم خواهد بود و استدعا [۷] امضاء رقم مزبور نموده، بنابراین مقرر فرمودیم که مستحفظان شوارع مذکور رقم مزبور را ممضی دانسته [۸] وجوه مزبور را موافق دستورالعمل مذکور و معمول سنوات باز یافت نموده، زیاده مزاحمت به حال مومی الیه [۹] نرسانند و در عهده شناسند.

تحریراً فی شهر جمادی الاولیٰ سنه ۱۰۷۷

ظهر سند:

[عبارت ۱ بالا]:

هو، از قرار نوشته سیادت و وزارت و اقبال پناه، عظمت و اجلال دستگاه، عالیجاهی اعتمادالدولة العلیة الخاقانیه. ثبت شده

[عبارت ۲، زیر و موازی عبارت ۱]:

محل مهر نواب مستطاب معلی القاب ایرانمداری^{۵۶}، اعتمادالدولة العلیة العالیة الخاقانیه.

[عبارت ۳، سمت چپ عمود بر متن اصلی از پائین به بالا]:

هو، السواد موافق للسواد الذی قویل باصله الاشراف الارفع الاعلیٰ

[مهر چهارگوش سمت چپ]: ناخوانا

[عبارت ۴، سمت راست عمود بر متن اصلی از بالا به پائین]:

ذلک [ظ] نقل عن اصله الاشراف الارفع الاعلیٰ المطاع مما ثلاً [ظ]

[مهر دایره ای سمت راست]: [ناخوانا]

[عبارت ۵، سمت چپ موازی متن اصلی]: قوبل مع اصله الاشرف الا
قدس الرفع الاعلی و کتبه. محل مهر سیادت و شریعت پناه [یک کلمه ناخوانا]
سیدعلی، اقصی القضاتی، قاضی دارالسلطنه اصفهان.
[عبارت ۶، سمت چپ]: معاینه شد، محل مهر میر محمد صادق
الحسینی.

[عبارت ۷، سمت راست]: مهر، مهر، مهر، ثبت شده.
[ارقام و عبارات پائین، وارونه نسبت به متن اصلی]:

اقشمه و سقالات: سقط: ۵۷

هر شتری:	هر استری:	هر شتری:	هر استری:
۱۰۰ دینار	۵۰ دینار	۵۰ دینار	۲۵ دینار
هر خرکی:	هر خرکی:		
۲۵ دینار ثبت شده	ثبت شده	[?] ۱۲/۵ دینار ثبت شده	

ثبت شده

پی‌نوشت‌ها:

- ۱- برای بحث مختصری در این باره ر.ک: غلامرضا انصاف‌پور، ساخت دولت در ایران، تهران، امیرکبیر، چاپ اول، ۱۳۵۶، ص ۳۹۱-۳۹۳.
- ۲- اسناد مذکور که در کلیسای وانک جلفای اصفهان نگهداری می‌شود در نوع خود دارای اطلاعات مفیدی درباره مسائل راهداری میباشد. متن بازنویسی شده ۳ فقره از اسناد یادشده، در پایان همین مقاله آورده شده است.
- ۳- بعنوان نمونه ر.ک: انگلبرت کمپفر، سفرنامه کمپفر، ترجمه کیکاوی جهانداری، تهران، خوارزمی، چاپ سوم، ۱۳۶۳، ص ۱۶۵، اسکندر بیگ منشی ضمن مقالات پایانی کتاب خود، در مقاله پنجم تحت عنوان «در عدل پیرائی و امنیت طرق و ترفیه حال عباد» به اقدامات شاه عباس جهت اعاده امنیت به راهها اشاره کرده است اما در اینجا اشاره‌ای به وضع راهداریها نکرده است. ر.ک: اسکندر بیگ منشی، تاریخ عالم آرای عباسی، باهتمام ایرج افشار، تهران، امیرکبیر، چاپ دوم، ۱۳۵۰، ج ۲، ص ۱۱۰۴.
- ۴- ر.ک: کمپفر، ص ۱۱۶.
- ۵- برای نمونه ر.ک: جملی‌کارری، سفرنامه کارری، ترجمه دکتر عباس نخجوانی و عبدالعلی کارنگ، تبریز، اداره کل فرهنگ و هنر آذربایجان شرقی، [چاپ اول]، ۱۳۴۸، صص ۱۸ و ۳۷.
- ۶- ر.ک: سانسون، وضع شاهنشاهی ایران در زمان شاه سلیمان صفوی، ترجمه دکتر تقی تفضلی، تهران، ابن‌سینا، ۱۳۴۶، ص ۱۳۵.

۷- تاورنیه چهار نوع بار (بار شتر، قاطر، یابو و الاغ) ذکر کرده است. رک: ژان باپتیست تاورنیه، سفرنامه تاورنیه، ترجمه ابوتراب نوری (نظم الدوله)، با تجدید نظر کلی و تصحیح دکتر حمید شیرانی، اصفهان، کتابفروشی تأیید، چاپ دوم، ۱۳۳۶، ص ۶۱۰، اما از متن اسناد برجای مانده از عهد صفویه به خوبی پیداست که همان سه نوع پیشین مبنای محاسبه بوده است. برای نمونه رک: فرمان شاه صفی مورخه شوال ۱۰۴۳ ه.ق. درباره میزان عوارض راهداری. این سند به شماره ۲۴ در موزه کلیسای وانک اصفهان نگهداری می‌شود. (متن این فرمان در پایان این مقاله آمده است.)

۸- رک: فرمان شاه صفی مذکور در زیرنویس پیشین. همچنین رک: فرمان شاه صفی مورخه محرم ۱۰۴۳ ه.ق. درباره میزان عوارض راهداری. این سند به شماره ۲۵ در موزه کلیسای وانک اصفهان نگهداری می‌شود. (متن این فرمان در پایان همین مقاله آمده است.) همچنین رک: تاورنیه، صص ۶۱۰ و ۲۸۵.

۹- این اصطلاح امروزه برای «خرده‌بار» بکار می‌رود و «سقط فروش» به معنای «خرده فروش» و طبیعتاً برخی مواد خوراکی نیز امروزه جزو خرده‌بار است. اما در اسناد مربوط به راهداری عصر صفویه، مواد خوراکی از سقط‌بار مستثنی شده است.

۱۰- رک: سندهای شماره ۲۴ و ۲۵ موزه کلیسای وانک اصفهان.

۱۱- رک: همان، همچنین تاورنیه، ص ۶۱۰.

۱۲- برای نمونه رک: تاورنیه، ص ۳۸۹.

۱۳- رک: اسناد مذکور در زیرنویس شماره ۱۰ و همچنین فرمان شاه سلیمان مورخه جمادی‌الاولی ۱۰۷۷ ه.ق. درباره میزان عوارض راهداری. این سند

- به شماره ۶۰ در موزه کلیسای وانک جلفای اصفهان نگهداری می‌شود. (متن
بازنویسی شده این فرمان در پایان همین مقاله آمده است).
- ۱۴- ظاهراً تا این سال برای هر بار ابریشم ۱۲۰ دینار راهداری تعیین شده بود.
ر.ک: سند شماره ۲۵ موزه کلیسای وانک اصفهان. عدد ۱۲۰ در اصل سند
مخدوش است و ظاهراً چنین خوانده می‌شود.
- ۱۵- ر.ک: سند شماره ۲۴ موزه کلیسای وانک اصفهان.
- ۱۶- ر.ک: کاری، ص ۱۳.
- ۱۷- سند شماره ۲۵ موزه کلیسای وانک اصفهان.
- ۱۸- ر.ک: سانسون، ص ۱۳۵.
- ۱۹- ر.ک: کمپفر، ص ۱۱۶-۱۱۵.
- ۲۰- همان، ص ۱۶۵.
- ۲۱- همان.
- ۲۲- ر.ک: فدت آفانس یویچ کاتف، سفرنامه کاتف، ترجمه محمد صادق
همايونفرد، تهران، کتابخانه ملی ایران، ۱۳۵۶، ص ۴۸.
- ۲۳- تاورنیه، ص ۲۸۵، همچنین برای اطلاع از زیاده‌رویهای راهداران ر.ک: سند
شماره ۲۵ موزه کلیسای وانک اصفهان.
- ۲۴- برای نمونه ر.ک: کاری، صص ۱۳ و ۱۵ و ۱۹.
- ۲۵- ر.ک: همان، صص ۴۹ و ۵۶.
- ۲۶- تاورنیه، ص ۳۸۹.
- ۲۷- همان.
- ۲۸- کاری، صص ۴۱-۴۰.
- ۲۹- ر.ک: همان، صص ۳۷ و ۴۱ و ۴۶.

۳۰- برای اطلاع از نمونه‌ای از این شکایتها ر.ک: سند شماره ۲۵ موزه کلیسای وانک اصفهان.

۳۱- برای نمونه ر.ک: سندهای شماره ۲۴، ۲۵ و ۶۰ موزه کلیسای وانک اصفهان.

۳۲- در اسناد و نوشته‌های عصر صفویه این نام معمولاً به شکل «جولاهه» و «جلاسه» ضبط شده است. از متن حاضر می‌توان حدس زد که احتمالاً شکل اخیر ضبط این نام (جولفا) صورت تلفظ آن نزد خود ارامنه بوده، که بتدریج جایگزین شکل اصلی (جولاهه) شده است. چه این شکل ضبط کلمه در عریضه‌ای است که از زبان و احتمالاً قلم یک ارمنی می‌باشد.

۳۳- «ذروه» صحیح است.

۳۴- به جای و معنی خروار.

۳۵- نوعی سکه نقره بیضی شکل که تقریباً معادل بیست و دو دینار بوده و تا دوره متأخر صفویه رواج داشته است. ر.ک: تاورنیه، ص ۱۳۶، سید عبدالحسین خاتون‌آبادی، وقایع السنین و الاعوام، به تصحیح محمد باقر بهبودی، تهران، کتابفروشی اسلامیة، ۱۳۵۲، ص ۵۶۷ (این قسمت از وقایع السنین مربوط به وقایع سال ۱۱۲۷ هجری و به قلم ذیل نویسی وقایع السنین است).

۳۶- در اصل «میگیر».

۳۷- بجای «حلبی».

۳۸- در اصل: «هشصد».

۳۹- در اصل: «همیون».

۴۰- در اصل: «قانون نست».

- ۴۱- در اصل: «نه نمایند».
- ۴۲- در اصل: «عنده رسول».
- ۴۳- «مضی نمائید» نیز می تواند خوانده شود.
- ۴۴- کذا، ظاهراً «و» از لحاظ معنایی زائد است.
- ۴۵- گویا تا زمان صدور این سند از هر بار ابریشم استثنائاً مبلغی بیشتر از سایر منسوجات به عنوان راهداری اخذ میشده است.
- ۴۶- منظور از «هر» در این عبارت و عبارات بعدی «هر بار» به معنی یک واحد بار می باشد.
- ۴۷- عبارت «هر جام» و چند عبارت ناخوانای نزدیک به آن گویا اشاره به موارد اشاره شده در اصل عریضه خواجه مراد جلفائی است و بعنوان نمونه ذکر شده است.
- ۴۸- ظاهراً چنین خوانده می شود: «واضح باشد برای هر من؟ حلب؟؟» بعد از این عبارت مهر کوچک بیضی شکل و ناخوانائی نیز دیده می شود.
- ۴۹- در اصل «موافق» تکرار شده که یکی ظاهراً اضافی است.
- ۵۰- قاعدتاً بایستی «تسلی» نام تاجری ارمنی بوده باشد.
- ۵۱- احتمالاً «همایون».
- ۵۲- این سند با تاریخ جمادی الاولی ۱۰۷۷ ه.ق. به نام شاه عباس دوم در فهرست اسناد کلیسای وانک اصفهان ضبط شده است. تاریخ سند را علاوه بر ۱۰۷۷ ه.ق. می توان ۱۰۵۵ خواند. اما باید در نظر داشت که نوشتن عدد «۷» آنچنان که در این سند آمده است، در اسناد عهد صفویه بی سابقه نیست. همچنین در سطر چهارم سند اشاره به فرمانی از پادشاهی متوفی شده که در تاریخ آن ظاهراً ۱۰۵۶ بوده است و اگر این تاریخ درست خوانده شده باشد،

- تاریخ اصلی سند نمی تواند ۱۰۵۵ باشد و چنانکه تاریخ سند را ۱۰۷۷ بخوانیم قطعاً مربوط به دوره شاه سلیمان صفوی است، زیرا مرگ شاه عباس دوم به قول خاتون آبادی که خود در زمان درگذشت پادشاه مذکور جزو همراهان او بوده است، بیست و هفتم ربیع الاول ۱۰۷۷ اتفاق افتاده است، ر.ک.: خاتون آبادی، ص ۵۲۵، همچنین عنوان «صاحبقرانی» در سطر چهارم سند، در میان سلاطین صفوی، غالباً برای شاه عباس دوم به کار رفته است.
- ۵۳- عبارت اخیر در اصل سند، در حاشیه بالا و جدا از متن اصلی است.
- ۵۴- رقم یکان عدد مذکور مخدوش می باشد و به تقریب چنین خوانده شد.
- ۵۵- در اصل کمرنگ و مخدوش است.
- ۵۶- ایرانمداری یکی از القاب رایج برای وزیر (یا اعتمادالدوله) دوره صفویه می باشد. شاردن در بحث از واژه ایران اشاره می کند که شاهنشاه صفوی را «پادشاه ایران» و «صدر اعظم کشور را ایرانمدار (*Le Pôle de la Perse Iran Medary*) قطب ایران می نامند»، ژان شاردن، سیاحتنامه شاردن، ترجمه محمد عباسی، تهران، امیرکبیر، چاپ دوم، ۱۳۵۰، ج ۴، ص ۱۲.
- ۵۷- منظور «سقط بار» است.

منابع:

- انصاف پور، غلامرضا، ساخت دولت در ایران، چاپ اول، امیرکبیر، تهران، ۱۳۵۶.
- تاورنیه، ژان باپتیست، سفرنامه تاورنیه، ترجمه ابوتراب نوری (نظم الدوله)، با تجدیدنظر کلی و تصحیح دکتر حمید شیرانی، چاپ دوم، کتابفروشی تأئید، اصفهان، ۱۳۳۶.
- خاتون آبادی، سید عبدالحسین، وقایع السنین و الاعوام، به تصحیح محمد باقر بهبودی، کتابفروشی اسلامیة، تهران، ۱۳۵۲.
- سانسون، وضع شاهنشاهی ایران در زمان شاه سلیمان صفوی، ترجمه دکتر تقی تفضلی، ابن سینا، تهران، ۱۳۴۶.
- شاردن، ژان، سیاحتنامه شاردن، ترجمه محمد عباسی، ج ۴، چاپ دوم، امیرکبیر، تهران، ۱۳۵۰.
- کاتف، فدت آفانس یویچ، سفرنامه کاتف، ترجمه محمد صادق همایونفرد، کتابخانه ملی ایران، تهران، ۱۳۵۶.
- کارری، جملی، سفرنامه کارری، ترجمه دکتر عباس نخجوانی و عبدالعلی کارنگ، اداره کل فرهنگ و هنر آذربایجان شرقی، تبریز، ۱۳۴۸.
- کمپفر، انگلبرت، سفرنامه کمپفر، ترجمه کیکاوس جهاننداری، چاپ سوم، خوارزمی، تهران، ۱۳۶۳.
- منشی، اسکندریبگ، تاریخ عالم آرای عباسی، باهتمام ایرج افشار، ج ۲، چاپ دوم، امیرکبیر، تهران، ۱۳۵۰.