

(نگاهی به سفرنامه مهندس عبدالله، به کوشش سیروس آراین‌پور)
انتشارات کندوکاو، ۱۳۸۹

در سال ۱۹۰۰ میلادی (۱۳۱۷ هجری قمری) مظفرالدین‌شاه پس از پنج سال پادشاهی برای نخستین بار آهنگ سفر به فرنگ می‌کند. اما از شوربختی‌اش خزانه خالی است و دولت نمی‌تواند هزینه سنگین این سفر را که نزدیک به هفت ماه طول خواهد کشید، عهده‌دار شود. امین‌السلطان، صدراعظم وقت، از بانک شاهنشاهی ایران درخواست وام می‌کند. این بانک را انگلیسی‌ها در سال ۱۸۸۹ میلادی به فرمان ملکه ویکتوریا با بستن قراردادی با دولت شاهنشاهی ناصرالدین‌شاه و برپایه امتیازنامه رویتر تأسیس کرده بودند. قرارداد، حق انحصاری نشر اسکناس را در ایران تا ۸۰۰ هزار لیره انگلیسی برپایه پشتوانه طلا و نقره در اختیار این بانک گذاشته بود. باری، بانک شاهنشاهی به درخواست امین‌السلطان جواب رد می‌دهد. شاه نیز او را عزل می‌کند و میرزا علی‌خان امین‌الدوله را به جای او می‌نشانند. اما بی‌درنگ بی می‌برد که امین‌الدوله با سفر او به فرنگ موافق نیست. پس شاه نیز برکنارش می‌کند و امین‌السلطان را از قم به تهران فرامی‌خواند و دوباره به صدراعظمی می‌گمارد. امین‌السلطان این‌بار دست به دامن بانک استقراضی ایران می‌شود. امتیاز تأسیس این بانک را دولت ایران در سال ۱۸۹۰ میلادی پس از واگذاری امتیاز تأسیس بانک شاهنشاهی به رویتر انگلیسی، به شخصی به نام ژاک بولیاکف، از اتباع روسیه، به مدت ۷۵ سال با حق انحصاری حراج عمومی واگذار کرده بود. این بانک از پرداخت مالیات به دولت ایران معاف بود، اما متعهد بود که ۱۰ درصد از درآمدش را به خزانه دولت بپردازد. باری، بانک استقراضی درخواست امین‌السلطان را می‌پذیرد و دو و نیم میلیون منات طلا (معادل سه میلیون و چهارصد و سی و نه هزار لیره انگلیسی) با

بهره ۵ درصد به دولت وام می‌دهد و چنین می‌نهند که دولت ایران وام را از درآمد گمرکات سراسر ایران جز فارس و بنادر جنوب بپردازد. بدین سان، دولت روسیه زمام گمرکات ایران را به دست می‌گیرد و خاطر مظفرالدین‌شاه از باب هزینه سفر به فرنگ آسوده می‌شود.

اما پیش از آنکه شاه و همراهانش راه بیفتند، شخصی به نام مهندس عبدالله (یا، به شیوه مرسوم آن زمان، عبدالله مهندس) که مهندس نظامی و شهری است، به دستور شاه و حکم امین‌السلطان مأمور می‌شود معایب راه و موانع عبور عرابه‌های شاه و ملازمانش را در آذربایجان برطرف کند. از جمله، پلی فوری بر رودخانه قزل‌اوزن بزند و پل‌های کوچک دیگری در راه آذربایجان بسازد. حکم مأموریت را، چنان‌که در سفرنامه آمده است، جعفرقلی خان تیرالملک، وزیر علوم، به مهندس عبدالله ابلاغ می‌کند و از او می‌خواهد که شیوه همیشگی‌اش را از دست ندهد و روزنامه سفر خود را به آذربایجان با نقشه کامل راه تهیه کند که ضمیمه سفرنامه شاه در کتابخانه‌های دولتی ضبط شود؛ و می‌افزاید که این کار چه‌بسا زمانی به نتایج بزرگ بینجامد و مایه نیکنامی نویسنده شود. مهندس عبدالله مأموریت خود را در ۲۳ مارس ۱۹۰۰ میلادی آغاز می‌کند و در ۱۸ ماه همان سال به پایان می‌برد. او در این سفر پنجاه و هفت روزه از تهران تا سواحل رود ارس، در عین حال که کار مهندسی‌اش را به انجام می‌رساند، سفرنامه‌ای نیز می‌نویسد و از راهی که شاه و ملازمانش خواهند گذشت نقشه‌برداری می‌کند و به آخر سفرنامه می‌افزاید. همین سفرنامه است که امروز پس از گذشت یکصد و سه سال از نوشتن آن، به همت سیروس آرین‌پور در دسترس ایرانیان و فارسی‌زبانان قرار گرفته است.

اهل پژوهش می‌دانند که آماده کردن متن‌هایی از این دست برای چاپ کار ساده‌ای نیست. باید گرد و غبار زمان را از آن‌ها زدود تا برای خواننده امروز فهم‌پذیر شوند. به عبارت دیگر، باید آن‌ها را در بافتار تاریخی زمانه خودشان گنجانید تا خواننده درباره آن‌ها از روی احساسات و ایده‌های امروزش داوری نکند. خواننده‌ای که سندی تاریخی را زمان درازی پس از پدید آمدنش می‌خواند، نمی‌تواند به آسانی به مضمون آن راه یابد. پی بردن به معنا یا معناهای نهفته در سند و راه یافتن به درونمایه آن، نیازمند توضیحات و شرح و بسط‌هایی است که سند را باید همراهی کنند. این کار را سیروس آرین‌پور در حق سفرنامه مهندس عبدالله انجام داده و به خوبی از عهده برآمده است. در مقدمه‌ای که نوشته است، هم نویسنده سفرنامه را به نحو شایسته‌ای به خواننده معرفی کرده و هم شرحی درباره سرنوشت این سفرنامه داده که بسیار جالب است. این سفرنامه که می‌بایست ضمیمه سفرنامه مظفرالدین‌شاه در کتابخانه‌ای دولتی ضبط شود و زمانی به نتایج بزرگ بینجامد و مایه نیکنامی نویسنده آن شود، یکصد و ده سال در خفا می‌زیست و پژوهشگران از وجود آن بی‌خبر بودند. در مقدمه کتاب می‌خوانیم که مهندس عبدالله کار نوشتن سفرنامه و کشیدن نقشه پیوست را در تبریز در همان سال ۱۹۰۰ میلادی به پایان رسانده بود و آن را، به احتمال زیاد، به حاکم وقت آذربایجان، نظام‌السلطنه مافی، داده بود. از آن زمان، این سفرنامه در اختیار خانواده مافی بوده تا اینکه خانم هلی فرزانه (کیا)، نوه دختری نظام‌السلطنه مافی، سی و سه سال پیش (اکنون باید گفت سی و چهار سال



عبداللہ
فرنام مہمند

سیریں آئین پور
پندرہ

پیش) آن را به سیروس آرین‌پور (که نسبت سببی با او دارد) هدیه کرده بود. بی‌گمان خانم هلی فرزانه می‌دانسته است که سفرنامه را به دستِ مردی نکته‌سنج می‌سپارد.

در فصل اول سفرنامه زیر عنوان «در بیان سبب نگارش این اوراق»، نویسنده نخست از نحوهٔ ابلاغ حکم مأموریت، از کارهایی که باید در آذربایجان انجام دهد و از روابطش با اهل دیوان می‌گوید. آنگاه به شرح روش خود در نوشتن سفرنامه و نقشه‌برداری از راه می‌پردازد. از اطلاعاتی که دربارهٔ تاریخ نقشه‌کشی در جهان و ایران می‌دهد و از اصطلاحاتی که برای توضیح این علم به کار می‌برد، پیداست که در روزگار خود مهندس دانش آموختهٔ کارکنته‌ای بوده است. دریغ که ناشر کتاب، انتشارات کندوکاو، نتوانسته است از نقشهٔ ضمیمهٔ سفرنامه که برای اهل این فن بسیار اهمیت دارد، درست عکس‌برداری کند و آن را روشن و پاکیزه به آخر کتاب بیفزاید. از این نقشه می‌توان آگاهی‌های گرانبهایی در بارهٔ جغرافیای طبیعی راه‌هایی که شاه و ملازمانش از آن‌ها عبور می‌کنند و طول و عرض جغرافیایی آبادی‌های سر راه به دست آورد.

نویسنده همین‌که از تهران راه می‌افتد، دیده‌ها و گاه شنیده‌هایش را در کتابچه‌ای می‌نویسد. ارزش تاریخی سفرنامهٔ او نه تنها به سبب آگاهی‌هایی است که دربارهٔ اوضاع و احوال روزگار خود به ما می‌دهد، بلکه در نگرش او به واقعیت‌های آن دوره و در نحوهٔ گزارش آن‌ها نیز هست. برای مثال، در چند جملهٔ آغاز گزارش او درنگ می‌کنیم.

چهارونیم به غروب مانده از دروازه گمرک به فضل الله تعالی بیرون آمدم. غروب به رودخانهٔ کرج رسیدم. این‌جا کمپانی راه گیلان، راه‌دارخانه ساخته، با آن‌که راه صحیح سابق را خراب کرده و کم‌عرض نموده، مبلغ گزافی به عنوان راه‌داری از مترددین (رفت و آمد کنندگان) باج راه می‌گیرد. و عجب این است که این شخص از کمال اطمینانی که به بی‌علمی و بی‌اطلاعی ماها دارد، بیرق دولتی روس را بالای راه‌دارخانه نصب نموده.

از همین جمله‌ها به چند حقیقت بسیار اساسی دربارهٔ اوضاع و احوال کشور در آن زمان می‌توان پی برد. نخست، ضعف و زیونی دولت ایران که در قلمرو به اصطلاح قانونی‌اش ایرانیانی می‌توانستند برای پیشرفت کار و بارشان به زیر بیرق کشوری بیگانه درآیند. دوم، نبود حسن ملی در میان بسیاری از ایرانیان. احساس تعلق به دولتی خودفرمان در جنبش مشروطه‌خواهی است که رفته رفته در میان ایرانیان شکل می‌گیرد و همه‌گیر می‌شود. عارف قزوینی در دیوان اشعارش می‌گوید که وقتی تصنیف‌های وطنی ساخت، از هر ده‌هزار ایرانی یک نفر نمی‌دانست وطن یعنی چه. به این حقیقت، گوینو نیز هنگام اقامتش در ایران پی برده بود و در کتاب سه سال در آسیا به تفصیل از آن سخن گفته است. سوم، قدرت روس‌ها در شمال ایران. گویا خاک ایران از مدت‌ها پیش از قرارداد سن پترزبورگ در سال ۱۹۰۷ میان دو قدرت بزرگ آن‌زمان، یعنی روسیه و انگلیس تقسیم شده بود. در واقع، آن قرارداد به تقسیم ایران به دو منطقهٔ نفوذ که از سال‌ها پیش انجام یافته بود، رسمیت بخشید. می‌دانیم که در همان زمان در جنوب ایران نیز انگلیسی‌ها همه‌کاره بودند.

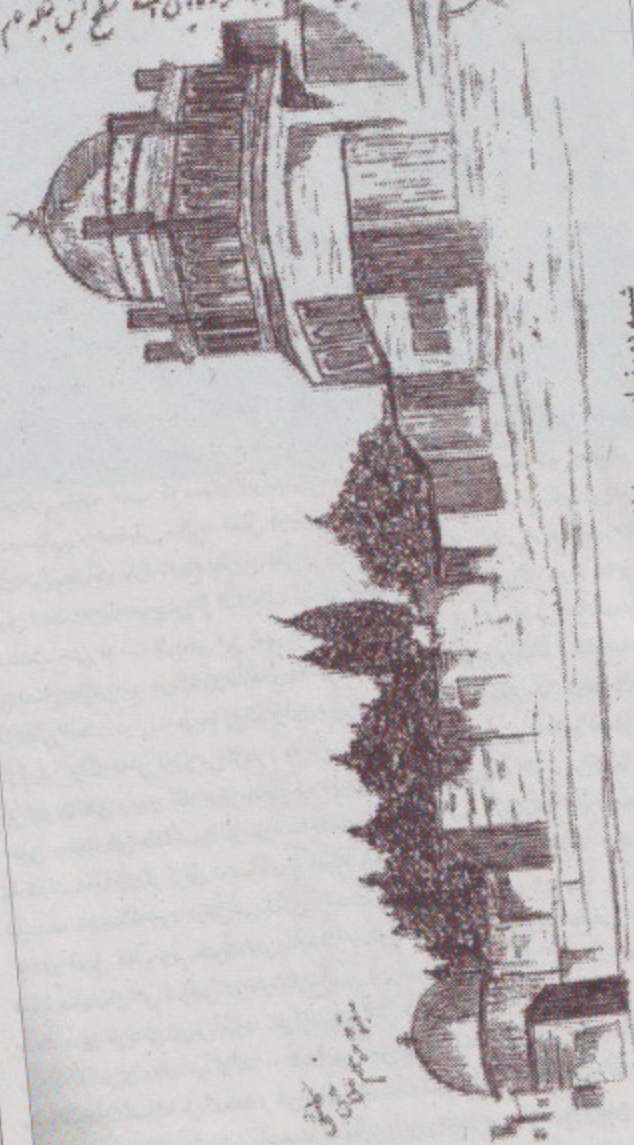
در فصل دوم زیر عنوان «ملاحظه جغرافیایی و تاریخی و تحقیقی شهر قزوین»، می‌نویسد که این شهر از بناهای دوره ساسانیان است. در زمان اشکانیان، شهر این ناحیه شهر دشت پی بوده و این مکان قصبچه‌ای بوده معتبر. ولی مردمش بسط نظر نداشته‌اند (یعنی تنگ‌نظر بوده‌اند) و بر سر جزئی وجه دنیاوی همیشه باهم در کشمکش بوده‌اند. آنگاه به ریشه‌شناسی واژه قزوین می‌پردازد و می‌گوید که این واژه در اصل قازبین یعنی کزبین بوده، زیرا مردمانی که اول در این جا سکونت اختیار کرده‌اند، احوال و کزبین بوده‌اند و رفته رفته نام خود را به این زمین داده‌اند و قازبین یا کزبین، قزوین شده است. خواننده سفرنامه تنها نتیجه‌ای که می‌تواند از این بیهوده‌گویی‌ها بگیرد این است که ایرانیان درس خوانده در آن زمان، که مهندس عبدالله یکی از نمونه‌های خوب آنان است، کم‌ترین آشنایی با زبان‌شناسی تاریخی نداشته‌اند و داستان‌پردازی‌های عامیانه را در باره ریشه‌شناسی نام شهرها حقیقت می‌پنداشته‌اند. این نکته را سیروس آرین‌پور در پانویس یادآور شده است. مطلب جالب دیگری که در این فصل از سفرنامه می‌آموزیم این است که بیشتر ساکنان قزوین در آن زمان به ترکی سخن می‌گفتند، اما فارسی را همه می‌دانستند.

نویسنده در هر شهری که فرود می‌آید در بیان اوضاع و احوال آن، توضیحات بالارزشی نیز درباره بناهای معروف، مدارس، مساجد، حمام‌ها، کاروانسراها، باغ‌ها، قنات‌ها، محله‌ها، ساختمان‌های حکومتی و گاه، خانه‌های بزرگان شهر می‌دهد. از مردم عادی بسیار کم سخن می‌گوید، اما از رجال و ملاکان و مجتهدان و ملاهای معروف هر شهری به تفصیل یاد می‌کند. غیبت آشکار مردم عادی در این سفرنامه نشان می‌دهد که عامه مردم در آن زمان هنوز در زندگانی اجتماعی و سیاسی جامعه‌های شهری و روستایی اهمیت و جایگاه چشمگیر نداشتند. در واقع، توده مردم را همگان به چشم رعیت می‌نگریستند و کار رعیت به قول بیهقی طاعت و بندگی است. در جنبش مشروطه‌خواهی است که رفته رفته مردم کوچک و بازار در صحنه کشاکش‌های اجتماعی و سیاسی ظاهر می‌شوند.

از دیگر بخش‌های آموزنده سفرنامه بخش‌هایی هستند که نویسنده در آن‌ها به توصیف جغرافیای طبیعی شهرها می‌پردازد. به هر شهری که می‌رسد با نگاهی کارشناسانه به طبیعت آن می‌نگرد و اطلاعات بالارزشی درباره رودها و کوه‌ها و باغ‌ها و زمین‌های شهر و گرداگرد آن جمع‌آوری می‌کند. تاریخ و جغرافیای کهن هر شهری را معمولاً از منابع محدود تاریخی که در آن زمان در دسترس بوده، مانند معجم‌البلدان یا قوت حموی یا رحله ابن بطوطه نقل می‌کند.

در فصل سوم زیر عنوان «ملاحظه تاریخی و جغرافیایی ابهر» می‌نویسد که این شهر از شهرهای پیش از اسلام است و همیشه شهرت داشته، ولی حالا قصبچه‌ای معتبر است با خانه‌هایی از خشت خام. و می‌افزاید: چنان‌که در تاریخ‌ها نوشته‌اند از بناهای زمان کیان و خرابه‌های شهر دارا نزدیکی آن است. از همین جمله می‌توان دریافت که در ۱۹۰۰ میلادی درس خوانده‌های ما تاریخ افسانه‌ای ایران را با تاریخ ایران که بعدها مدون می‌شود، درمی‌آمیختند

دورنمای شهرت این مکان بود که در این است مع این جمله هم است



مینه در هم مکانی

شبیبه دورنمای چمن سلطانیه از اول چمن در سمت طهران

از متن کتاب سفرنامه مهندس عبدالله

و به احتمال زیاد هنوز از هخامنشیان اطلاعی نداشتند. آنچه در هر فصلی زیر عنوان «بیان حال» و «راهنامه» می‌آورد، معمولاً توضیحاتی است در باره وضع راه‌ها و به ویژه تنگی معاش و مشکلاتی که در این سفر از نظر مالی و حرفه‌ای با آن‌ها رو به رو می‌شود.

در فصل چهارم با عنوان «ملاحظه جغرافیایی و تاریخی و تحقیقی زنجان» می‌نویسد که این شهر چندان قدمتی ندارد. پیداست که در منابع تاریخی و کتاب‌هایی که در دسترس داشته چیزی درباره آن نیافته است. در توضیح واژه زنجان نیز می‌گوید که چون آب و هوای این شهر در پرورش زنان زیبا مؤثر بوده، به همین جهت آن را زنجان نامیده‌اند. البته در زیارویی زنان زنجان حرفی نیست، اما زنجان، چنان‌که سیزوس آراین‌پور نیز در پانویس آورده است، شکلی تخفیف‌یافته زندیگان، نام کهن و پیش از اسلام این شهر، است. نویسنده در توصیف این شهر نیز همان روشی را برگزیده که در توصیف شهرهای قزوین و ابهر به کار برده است. اما چون در این جا برای تعمیر راه و بازسازی پل قزل‌اوزن مدت طولانی‌تری مانده، با تفصیل بیشتری در باره بناها، تجار معتبر، خوانین و به ویژه حکومتگران این شهر سخن گفته است.

در فصل پنجم زیر عنوان «ملاحظات طبیعی و تاریخی آب قزل‌اوزن»، جغرافیای طبیعی این رودخانه را روشن و دقیق شرح داده و به توصیف پل قزل‌اوزن و سواحل حاصلخیز این رودخانه پرداخته است که بسیار خواندنی است. فصل ششم با عنوان «ملاحظات تاریخی و جغرافیایی و تحقیقی میانج» فصل به نسبت طولانی‌تری است. میانج نام کهن شهر میانه است. نویسنده در باره تاریخ پس از اسلام این شهر توضیحاتی داده که همه نیازمند واری علمی است. از تاریخ پیش از اسلام آن سخنی نگفته است. می‌دانیم که کاوش‌ها و مطالعات باستان‌شناختی قدمت تاریخی این شهر را به پیش از تشکیل دولت ماد می‌رسانند. نویسنده در این فصل مطالبی نیز درباره روستاها و دهستان‌های میان راه تبریز و میانه نوشته است که همه خواندنی است. در راه، هر جا را که برای عبور عرابه‌های شاه و ملازمانش خطرناک می‌دیده، کارگرانی را از محل اجیر می‌کرده و به مرمت آن می‌پرداخته است. در این فصل، در بخشی زیر عنوان نطق و بیان خارج از مانحن فیه (یعنی خارج از بحثی که اکنون می‌کنیم) توضیحات علمی سنجیده‌ای داده است در باره ساختمان پل قزل‌اوزن و در باره کار پُرحمتمی که خود به کمک ده‌ها کارگر برای تعمیر آن به انجام رسانده است. این توضیحات نشان می‌دهند که نویسنده در زمانه خود درس خوانده‌ای برجسته بوده است.

در فصل هفتم زیر عنوان «در بیان شرح تاریخی و جغرافیایی و تحقیقی شهر تبریز» به شیوه همیشگی‌اش شرحی در باره تاریخ این شهر می‌نویسد و بار دیگر داستان‌های عامیانه را با داده‌های تاریخی درمی‌آمیزد. نظرپردازی‌هایش در زمینه ریشه‌شناسی واژه‌ها همه سست و بی‌پایه‌اند. برای مثال، می‌گوید: در کنار نهر آجی در تبریز شهری بوده که آرامنه آن را کاضاک و یونانیان کاضاک می‌گفتند. و می‌افزاید که کاضاک به مرور زمان تبدیل به شان‌غازان شده است. شهر کازاکا (کانزاک) پایتخت تابستانی آتورپاتگان بوده و هیچ ربطی به شان‌غازان یا شنب‌غازان که نویسنده آن را شان‌غازان ضبط کرده ندارد. شَم محلی بوده در غرب تبریز که