

Travel, its Customs and Equipment; Investigating the Social Distinctions of Travel in Iran during the Qajar Era

Ghaffar Pourbakhtiar*

Abstract

The superior classes and classes in the Iranian society of the Qajar era have always sought to reflect their differences and social distinctions with respect to the inferior classes and classes in different ways and ways. One of these methods is to show social distinction through means, manners and methods of travel. This research aims to find the appropriate answer to these questions by descriptive-analytical method and by applying Pierre Bourdieu's "distinction" theory: Did the nobles of the Iranian society in the Qajar era travel and its means and customs only as a matter of necessity. Are you looking for something to meet your needs? Did they have an aesthetic and artistic side to it? The view of the lower classes of the Qajar era Iranian society towards the issue of travel and its customs and equipment was based on which of these indicators? The findings of this research show that the privileged sections of the society, who could easily fulfill their basic need for travel and its means, are more in pursuit of revealing and reflecting their identity and social status and showing class identity and pride through Travel etiquette and luxury; Magnificence and beauty were seen in the means of travel, while the mass of people and the lower strata of society did not pay much attention to luxury; Aesthetics or any artistic taste, they look at travel, its customs and equipment only as a tool to meet the need and necessity.

Keywords: Qajar, aristocracy, subordinates, social distinction, travel.

* Assistance professor of history, Azad university, shoushtar branch, shoushtar , Iran,
porbakhtiarghaffar@yahoo.com

Date received: 2022/10/27, Date of acceptance: 2023/02/07



Copyright © 2010, IHCS (Institute for Humanities and Cultural Studies). This is an Open Access article. This work is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 International License. To view a copy of this license, visit <http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/> or send a letter to Creative Commons, PO Box 1866, Mountain View, CA 94042, USA.

سفر، آداب و وسایل آن؛ بررسی تمایزات اجتماعی مسافرت در جامعه ایران عصر قاجار (قبل از مشروطیت)

غفار پوربختیار*

چکیده

اقشار فرادست در جامعه ایران عصر قاجار همیشه در پی آن بوده‌اند تا تفاوت‌ها و تمایزات اجتماعی خود را نسبت به اقشار و طبقات فرودست به طرق و شیوه‌های مختلف منعکس نمایند. یکی از این روش‌ها، نشان دادن تمایز اجتماعی از طریق وسایل، آداب و شیوه‌های مسافرت است. این پژوهش برآن است تا به روش توصیفی-تحلیلی و با بکار بستن نظریه «تمایز» پیر بوردیو برای این سوالات پاسخ مناسب را بیابد: آیا اشراف و اعیان جامعه ایران در عصر قاجار به مسافرت و وسایل و آداب آن فقط به عنوان امری ضرورت‌پسند و برای رفع نیاز می‌نگریستند؟ یا اینکه آنان علاوه بر مسئله ضرورت؛ نگاه ذوقی؛ زیباشناختی و هنردوستانه نیز به آن داشته‌اند؟ نگاه اقشار فرودست جامعه ایران عصر قاجار نسبت به مسئله سفر و آداب و وسایل آن بر اساس کدام یک از این شاخص‌ها بوده است؟ این پژوهش بر این فرض اساسی استوار است که برخلاف طبقات بالای جامعه ایران عصر قاجار که به سفر و آداب و وسایل آن، نگاه هنری؛ سلیقه‌مندانه و زیباشناختی داشته‌اند، طبقات پایین جامعه به مسافرت به چشم امری مورد نیاز و ضرورت نگاه می‌کردند. یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد اقشار ممتاز جامعه که نیاز اساسی خود به مسافرت و وسایل آن را به آسانی برآورده می‌ساختند، بیشتر در پی آشکار ساختن و انعکاس هویت و منزلت اجتماعی خود و نشان دادن تشخص و تفاخر طبقاتی از طریق آداب سفر و تجمل؛ شکوه و زیبایی در وسایل مسافرت برمی‌آمدند، در حالی که توده مردم و اقشار پایین جامعه بدون توجه چندانی به

* استادیار گروه تاریخ، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد شوشتر، شوشتر، ایران، porbakhtiarghafar@yahoo.com

تاریخ دریافت: ۱۴۰۱/۰۸/۰۵، تاریخ پذیرش: ۱۴۰۱/۱۱/۱۸



Copyright © 2018, IHCS (Institute for Humanities and Cultural Studies). This is an Open Access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution 4.0 International, which permits others to download this work, share it with others and Adapt the material for any purpose.

تجمل‌گرایی؛ زیبایی‌دوستی و یا هرگونه ذوق و سلیقه هنری، به مسافرت، آداب و وسایل آن تنها به چشم‌ابزاری برای رفع نیاز و ضرورت می‌نگریستند.

کلیدواژه‌ها: قاجار، اشراف، فرودستان، تمایز اجتماعی، تشخیص، مسافرت.

۱. مقدمه

جامعه ایران در طول تاریخ دیرپای خود دارای فاصله و شکاف میان طبقات و اقشار مختلف بوده و طبقات بالا و ممتاز نیز همیشه در پی آن بوده‌اند تا به طرق و شیوه‌های مختلف این تفاوت و تمایز اجتماعی را بازتاب دهند. جامعه ایران عصر قاجار نیز نه تنها از این قاعده مستثنی نبوده بلکه حتی در طی این دوران، تفاوت‌ها و تمایزات اجتماعی نمود و انعکاس بیشتری داشته‌اند و اقشار اجتماعی تلاش کرده‌اند تا از طرق مختلفی همچون خوراک؛ پوشاک؛ سرگرمی و تفریحات؛ نمای بیرونی و درونی خانه‌ها؛ کالاها و وسایل خانگی و خیلی امور دیگر، تفاوت‌ها و تمایزات اجتماعی خود را به دیگران نشان دهند.

یکی از این طرق و روش‌ها، نشان دادن تمایز اجتماعی از طریق وسایل، آداب و شیوه‌های مسافرت است که در نوع خود از اهمیت زیادی برخوردار است. بنابراین پژوهشگر در پی آن است تا در این پژوهش به روش توصیفی-تحلیلی و با بکار بستن نظریه «تمایز» پیر بوردیو جامعه‌شناس فرانسوی برای این سوالات پاسخی مناسب و درخور بیابد: آیا اشراف و اعیان جامعه ایران در عصر قاجار به مسافرت و وسایل و آداب آن فقط به عنوان یک امر ضروری و صرفاً برای رفع نیاز می‌نگریستند؟ یا اینکه آنان علاوه بر مسئله ضرورت، نگاهی تشخیص‌گرایانه که مبنای ذوقی، زیباشناختی و هنردوستانه داشته باشد، نیز به امر مسافرت و آداب و وسایل آن داشته‌اند؟ نگاه اقشار پایین یا فرودست جامعه ایران عصر قاجار نسبت به مسئله سفر و آداب و وسایل آن چه بوده است؟ پژوهش بر این فرض اساسی استوار است که برخلاف طبقات بالای جامعه ایران عصر قاجار که برای ابراز تشخیص و نشان دادن تمایز اجتماعی خود به دیگران، به سفر و آداب و وسایل آن، نگاه هنری؛ سلیقه‌مندانه و زیباشناختی داشته‌اند، طبقات پایین جامعه به مسافرت تنها به چشم وسیله‌ای برای رفع نیاز و صرفاً از جهت ضرورت نگاه می‌کردند.

درخصوص موضوع این مقاله تا کنون پژوهش‌اندکی صورت پذیرفته است. البته در ارتباط با چهارچوب نظری این مقاله پژوهش‌های چندی انجام گردیده است. پیر بوردیو (۱۳۹۰) در کتاب «تمایز (نقد اجتماعی قضاوت‌های ذوقی)»، پاتریس بون‌ویتز (۱۳۹۰) در کتاب «درس‌هایی

سفر، آداب و وسایل آن؛ بررسی تمایزات ... (غفار پوربختیار) ۵۳

از جامعه‌شناسی پی‌یر بوردیو»، مایکل گرنفل (۱۳۸۹) در کتاب «مفاهیم کلیدی پی‌یر بوردیو» به بحث و بررسی پیرامون ساختار نظری تمایز اجتماعی مد نظر بوردیو پرداخته‌اند. اما در خصوص کاربست نظریه تمایز اجتماعی در تاریخ ایران نیز غفار پوربختیار در مقالات «قلیان و قلیان‌کشی و نقش آن در تمایزات اجتماعی ایران در عصر ناصرالدین شاه قاجار» (۱۳۹۹) و «پوشاک و نقش آن در انعکاس تمایزات اجتماعی در ایران عصر قاجار بر اساس نظریه تمایز بوردیو» (۱۴۰۱) به این امر پرداخته است. درباره موضوع مسافرت در دوره قاجار به صورت کلی نیز پژوهشگرانی چون مینا جاویدان ساعی‌پور (۱۳۹۹) در کتاب «گردشگری و سفر در دوره قاجار با تکیه بر آداب، رسوم و فرهنگ سفر»، و نیز همین نویسنده (۱۳۹۸) در مقاله «نگاهی به باورها و آداب سفر در دوره قاجار» به بررسی عقاید، باورها، آداب و رسوم و بعضی از عادات و رفتار ایرانیان در سفرهای خود پرداخته است. بنابراین در خصوص مسافرت و نقش آن در بازتاب دادن تمایزات اجتماعی ایرانیان بویژه بین طبقات بالا و پایین جامعه ایران در عصر قاجار بر اساس نظریه تمایز اجتماعی بوردیو تا کنون پژوهشی انجام نگرفته است.

۲. بنیاد نظری پژوهش

یکی از مهمترین مفاهیم و نظریات پی‌یر بوردیو (Pierre Bourdieu) جامعه‌شناس برجسته فرانسوی نظریه مشهور به «تمایز اجتماعی» است که وی در یکی از مهمترین کتاب‌هایش تحت عنوان «تمایز، نقد اجتماعی قضاوت‌های ذوقی» به بحث و بررسی پیرامون آن پرداخته است. این کتاب که در سال ۱۹۷۹م در فرانسه منتشر گردید نتایج دو پیمایش بزرگی بود که نویسنده طی سال ۱۹۶۳م و سال‌های ۱۹۶۷-۱۹۶۸م در پاریس، لیل و یک شهرستان کوچک بر روی ۱۲۱۷ نفر انجام داده و طی آن به تشریح تفاوت‌های موجود در سبک زندگی گروه‌ها، اقشار و طبقات مختلف پرداخته است (جنکینز، ۱۳۸۵: ۲۱۰). روش بوردیو در مطالعات خود به گونه‌ای است که تلاش می‌کند تا در رابطه میان فرهنگ و شیوه زندگی از یک سو و طبقه اجتماعی از سوی دیگر تعادلی ایجاد نماید و بدین جهت در بین هم‌عصران خود فردی متمایز است. تحلیل او از زندگی فرهنگی همیشه با تمرکز بر طبقه انجام شده و اهمیتی که او برای طبقه قائل است، در حدی است که امروزه قدری غیر معمول به نظر می‌رسد (گرنفل، ۱۳۸۹: ۱۵۱).

بوردیو در روند مفهوم‌سازی خود از مفاهیمی همچون «عادت‌واره»، «میدان»، «سلیقه» و «عمل» بهره می‌برد که در این پژوهش بیشتر مفهوم سلیقه مورد کاربست قرار می‌گیرد. به باور بوردیو هر فرد بر اساس موقعیت اجتماعی خود اعمال سلیقه می‌کند و هر طبقه نیز سعی

می‌کند با شکل دادن به سلیقه‌اش خود را از سایر طبقات متمایز کند. از نظر بوردیو افراد و طبقات اجتماعی از طریق سلائق و ذائقه‌های خود و به عبارتی از طریق عمل انتخاب، خود را از دیگران متمایز جلوه می‌دهند. این تمایز در بسیاری از حوزه‌ها و فعالیت‌های ریز و درشتی همچون ورزش و سرگرمی‌ها، عادات و رفتار، سلائق هنری، موسیقی، عکاسی، ادبیات و... وجود دارد و افراد و گروه‌ها معمولاً از طریق خیلی از وسایل و دارایی‌هایی خود همچون لباس، غذا، مبلمان، خانه، اتومبیل و... تشخیص و تمایز خود را از دیگران نشان می‌دهند. بون‌ویتز (Bonnewitz) به نقل از بوردیو می‌نویسد: «فرصت‌ها برای نشان دادن تمایز تمام ناشدنی هستند و حتی در جزئی‌ترین اعمال نظیر پوشاک، تزئینات داخلی خانه، گردشگری، اوقات فراغت، ورزش و آشپزی نیز می‌توان آن را به نمایش گذاشت» (بون‌ویتز، ۱۳۹۰: ۱۲۱).

اما آنچه در قاموس اندیشه بوردیو اوج نظریه تمایز او را نشان می‌دهد نوع سلیقه یا ذائقه و یا به عبارتی تفاوت انتخاب اقشار و طبقات بالا و پایین جامعه است. بوردیو بر این نظر است که طبقات پایین جامعه چون نیازهای اساسی خود را برآورده نشده می‌بینند طبعاً به دنبال سلائق و یا انتخاب‌هایی هستند که نیازها و احتیاجات آنها را برآورده سازد اما طبقات بالا چون اینگونه نیازهایشان برطرف شده است در پی به‌کارگیری سلیقه‌ای زیباپسندانه و یا انتخابی هنردوستانه می‌باشند و آنان بدین طریق تشخیص و تمایز خود را نیز نشان می‌دهند. از این منظر بوردیو سبک‌های زندگی در جامعه فرانسه را بر اساس سه سنخ طبقه‌بندی می‌کند: نخست سبک زندگی اقشار فرادست با ویژگی «تشخص»، دوم سبک زندگی طبقه متوسط با ویژگی «خوش‌نیتی فرهنگی»، و در نهایت سبک زندگی اقشار فرودست که بر اساس ویژگی «رفع نیاز» تعریف می‌شود. او می‌نویسد:

این قضیه بنیادی که ریختار، توفیقی اجباری یا فضیلتی برگرفته از ضرورت است، در میان طبقات کارگر روشن‌تر از هر جای دیگری به چشم می‌خورد، زیرا برای آنها جبر و ضرورت در بردارنده همه معناهایی است که معمولاً با این کلمه مستفاد می‌شود، یعنی محرومیت‌گریزناپذیر از کالاهای ضروری. بنابراین ضرورت، نوعی سلیقه ضروری‌پسند را تحمیل می‌کند که بیانگر شکلی از سازگاری با ضرورت و سپس پذیرش ضرورت است، یعنی تسلیم شدن در برابر امور محتوم و اجتناب‌ناپذیر (بوردیو، ۱۳۹۰: ۵۱۳).

بر طبق این نظر، وجه مشخصه عادت‌واره طبقات پایین به میزان بسیار زیادی درک ضرورت‌ها و انطباق با آنهاست. در این راستا، توجه به فوریت‌های مهم زندگی، آنها را به

سفر، آداب و وسایل آن؛ بررسی تمایزات ... (غفار پوربختیار) ۵۵

سمت ذائقه‌ها یا گزینه‌هایی سوق می‌دهد که نسبت به اعمال زیباشناختی بی‌تفاوت‌شان می‌کند (بون ویتز، ۱۳۹۰: ۹۹). به قول بوردیو:

گردن نهادن به جبر و ضرورت که مردمان طبقه کارگر را به «ذائقه» عمل‌گرا و کارکردگرایانه‌ای متمایل می‌کند که بی‌غرضی فعالیت‌های صوری و همه اشکال هنر برای هنر را انکار می‌کنند، اصل بنیادی همه انتخاب‌های روزمره و فن و هنر زندگی است که مقاصد زیباشناختی را به منزله انحراف نفی و طرد می‌کنند (بوردیو، ۱۳۹۰: ۵۲۰).

اما افراد طبقات فرادست که نیازهای اساسی‌شان برآورده شده و در رفاه و آسایش غوطه‌ور هستند، برخلاف طبقه فرودست نگاهی نه ضرورت‌مندانه بلکه از منظری هنردوستانه و زیباپسندانه به امور دارند که تحت عنوان «التذاذ زیباشناختی» یا «التذاذ هنری» از آن یاد می‌شود. بوردیو معتقد است که التذاذ زیباشناختی نه «ناب و خالص» و نه «بی‌طرفانه» است بلکه این التذاذ هنری در واقع ذائقه و طبعی است که از رفاه و نعمت سرچشمه می‌گیرد. این ذائقه و طبع در واقع محصول ناسازه‌وار شرطی شدن توسط ضروریات سلبی اقتصادی - زندگی راحت - است که معمولاً فاصله‌گیری فعال از ضرورت را القاء می‌کنند (جنکینز، ۱۳۸۰: ۱۹۵).

۳. مسافرت، تشخیص‌گرایی و تمایز اجتماعی

امر تشخیص و تفاخر از دیرباز در میان ایرانیان و بویژه طبقات و اقشار ممتاز جامعه مورد توجه و اهمیت بوده و آنان کوشش می‌کردند تا از طرق گوناگون و به روش‌های مختلفی ضمن برساخته نمودن هویت و جایگاه والای طبقاتی خود، تشخیص خود را نیز به فضای اجتماعی پیرامون انعکاس دهند. سیاحان خارجی که در دوره قاجار از ایران دیدن کرده و با ایرانیان دیدار نموده‌اند، اغلب بر این نکته تاکید ورزیده‌اند که ایرانیان سخت به تشخیص و تفاخر و نشان دادن مقام و منزلت اجتماعی خود به دیگران عادت داشته و بر آن اصرار می‌ورزند (کارلاسرنا، ۱۳۶۳: ۴۰؛ پولاک، ۱۳۶۸: ۱۱۰؛ تانکوانی، ۱۳۸۳: ۲۳۶). مثلاً بروگش (Brugsch) می‌نویسد: «هر ایرانی می‌کوشد که به رفتار و ظاهر خود حالت فرد معروف و متشخصی بدهد» (بروگش، ۱۳۷۴: ۱۳۴)، و یا ویشارد (wishard) می‌نویسد: «هیچ چیز در ایران به اندازه واژه «شان» مورد اعتنا و اعتبار نیست» (ویشارد، ۱۳۶۳: ۱۸۵). بنابراین ایرانیان همیشه در پی آن بوده‌اند تا از طرق و یا وسایل مختلفی همچون رفتارها، خوراک، پوشاک، اسباب و کالاهای خانگی، نمای بیرونی منازل و دکوراسیون داخلی آن، تفریحات و سرگرمی‌ها و خیلی

از امور دیگر تشخیص خود را نشان داده و بدین گونه تمایز اجتماعی خود نسبت به دیگران را در جامعه بازتاب دهند.

از سوی دیگر سفر نیز از گذشته‌ای دور مورد توجه ایرانیان بوده و آنان یا به ناچار و یا از سر اختیار به امر مسافرت پرداخته‌اند. گاهی هدف آنان از مسافرت نیاز به رفتن به راهی و رسیدن به مقصد جهت انجام کاری و یا حل مشکلی بود و زمانی نیز هدف از رفتن به مسافرت نه از سر نیاز بلکه به اختیار و برای پرداختن به امر تفریح، گردش و یا حتی شکار بوده است. با توجه به اینکه همه چیز مسافران در معرض تماشا و نمایش عموم قرار داشت-درست برخلاف اموری همچون دکوراسیون داخلی خانه و یا کالاهای خانگی که کسی غیر از میهمان آنها را نمی‌دید-با گذشت زمان و به فراخور مقتضیات و شرایط اقتصادی و اجتماعی افراد، تفاوت‌های زیادی در سبک مسافرت و وسایل و آداب سفر آنها بوجود آمد. بنابراین افراد ثروتمند و اقشار فرادست جامعه که اغلب در پی برساخته نمودن و بازتاب دادن هویت و منزلت طبقاتی خود بودند، بهتر آن دیدند تا این هویت و در حقیقت تمایزات اجتماعی و اقتصادی خود را از طریق امر مسافرت و بوسیله سبک، آداب و اسباب سفر به دیگران نشان دهند.

سفر از آغاز تا پایانش می‌توانست بهترین جلوه‌گاه تفاخر و تشخیص اشراف و اعیان و به تبع آن محمل مناسبی برای انعکاس تمایزات اجتماعی جامعه باشد. همه چیز در سفر عیان و آشکار بود و همه کس می‌توانست در کنار جاده‌ها، مسافران را از همه اقشار و صنوف مختلف از دور یا نزدیک تماشا کند. بنابراین مسافران فرادست و برخوردار از مقام و موقعیت والا و ممتاز سیاسی، اقتصادی و اجتماعی از شاه گرفته تا دیگر اعیان و اشراف در طی سفر و از طریق وسایل و آداب آن، فرصتی مغتنم به دست می‌آوردند تا به آسانی بتوانند هویت طبقاتی و شأن و جایگاه برتر خود را به رخ رهگذران، تماشاگران و دیگر اقشار جامعه بنمایانند. امین‌الدوله جلال و شکوه سفر ناصرالدین‌شاه به عتبات عالیات را چنین توصیف می‌کند:

برگ و ساز سفر با تکلف و تجمل فوق‌العاده آماده شد. خیام از ترمه کشمیر و زری و حریر دوختند. عمود و ستون خیام از نقره خام پرداخته شد. طلا و جواهر در زین و ستام و تنگ و لجام به خرورار به کار می‌رفت. صنوف ملتزمین رکاب را فرمان دادند که لباس‌های زردوزی و مکلف بسازند و اسباب و یراق اسب خود را زرین کنند (امین‌الدوله، ۱۳۷۰: ۲۷).

۴. تعدّد در نوکران و ملازمان سفر

یکی از مهمترین مواردی که در بحث تشخیص افراد و نشان دادن جایگاه و منزلت اجتماعی آنان در امر مسافرت مورد توجه بوده و اهمیت زیادی داشته است، تعداد همراهان یا به عبارتی کم و یا زیاد بودن ملازمان یک مسافر اعیان و اشراف بوده است. بررسی سفرنامه‌ها و کتب خاطرات نشان می‌دهد که تعداد زیاد ملازمان و همراهان مسافران صاحب مقام و عالی‌رتبه در دوره قاجار، بیش از اینکه برای رفع نیاز و از روی ضرورت باشد عاملی برای نشان دادن حس تشخیص و در حقیقت برای انعکاس مقام و موقعیت برتر خود بوده است زیرا که هرچه تعداد افراد همراه شخص مسافر بیشتر باشد، شکوه، جلال و درجه اشرافیت آن شخص در نگاه و ذهن افراد بیننده بیشتر خواهد بود. ممتحن‌الدوله می‌نویسد: «در آن وقت معمول بود که بزرگان برای اظهار جلال هر یک به فراخور مقام جفت جفت فراش و نوکر به جلو اسب سواری خود می‌انداختند» (ممتحن‌الدوله شقاقی، ۱۳۵۳: ۴۴). اصولاً ایرانیان هم در سفر و هم در حضر در پی آن بوده‌اند تا با به‌کارگیری ملازمان و مستخدمان بسیار نه تنها نیازهای متنوع خود را توسط آنان برطرف سازند بلکه بوسیله این تعداد کثیر، این تصور را در ذهن و چشم مردم القاء نمایند که صاحب این همه خدم و حشم حتماً از جایگاه و شأن اجتماعی والایی برخوردار است. بنابراین اعیان و اشراف به هنگام مسافرت خود چه در درون شهرها و چه در ایالات و ولایات کوشش می‌کردند ملازمان هرچه بیشتر و پر تعدادتری همراه خود داشته باشند تا بدین وسیله جلال و شکوه و یا به عبارتی کوبه و دبدبه اردوی آنها در چشم همگان بیشتر نشان دهد. در همین خصوص پولاک (Polak) می‌نویسد:

وقتی می‌بینم که تمام افراد صاحب نام و مقام فقط سوار بر اسب و آن هم در معیت تعدادی از خدمه مسلح به خنجر و تفنگ در شارع عام ظاهر می‌شوند... نتیجه می‌گیریم که... نگاهداشتن این تعداد از خدمه فقط برای ابراز تشخیص است (پولاک، ۱۳۶۸: ۳۲۱).

به هنگام مسافرت اشراف و بزرگان جمع کثیری متشکل از خدمتکاران، فراشان، شاطران و محافظان، سرآشپز و همکارانش، آبدارچیان و قلیان‌داران و... مسافر متشخص را همراهی می‌کردند که البته اگرچه از نظر کاری چه بسا نیاز چندان شدیدی به همه آنها نبوده است اما برای حفظ شأن و منزلت صاحب اردو، حضور و همراهی این تعداد همراهان نوعی مصلحت و ضرورت محسوب می‌گردید (روشنوار، ۱۳۷۸: ۱۱۱). بروگش می‌نویسد:

در ایران درجه اهمیت و تشخیص افراد را با عده نوکران و مستخدمینی که پشت سر آنها حرکت می‌کنند، می‌سنجد و هر کسی هم البته میل دارد او را بزرگتر از آنچه هست تشخیص دهند و بناچار می‌بایستی نوکر و مستخدم زیادی نزد خود نگاهدارد (بروگش، ۱۳۶۸: ۱۷۲).

این رسم رجال و اشراف ایرانی باعث گردیده بود تا وزرای مختار خارجی هم به تقلید از آنان و برای رعایت تشریفات و والا نشان دادن منزلت خود، در ملازمت چنین موب‌هایی و در حالی که سواران مسلح در پیش و پس کالسکه‌شان باشد، سفر نمایند. اورسل (Orsolle) می‌نویسد: «ماموران اروپائی و اعیان و اشراف بدون همراهی اسکورت کاملی از غلام‌ها پا به بازار نمی‌گذاشتند» (اورسل، ۱۳۵۳: ۱۲۶). یکی از نشانه‌های اظهار تشخیص و تفاخر اشرافی در سفر هنگامی بوده است که قلیان‌چی همراه او با قلیانی گران‌بها و مرصع، همیشه آماده بود تا در صورت میل او، قلیان را چاق نموده تا اربابش حتی سوار بر اسب از تدخین لذتی ببرد. (فلانندن، ۱۳۵۶: ۵۸؛ دروویل، ۱۳۸۷: ۱۰۰؛ گوینو، ۱۳۸۳: ۳۹۵؛ ویلز، ۱۳۶۸: ۶۵).

پرتعدادترین اردوها و کاروان‌ها در هنگام مسافرت متعلق به شاهان قاجار بوده است. همراهان شاهان نیز برای نشان دادن جایگاه و منزلت خود معمولاً همراهان و ملازمان متعددی با خود داشتند که در نتیجه باعث می‌گردید تا اردوی عظیم و کثیری شاه را در طی سفر همراهی کند. کلود انه (Claude Anet) درباره اردوی همراه مظفرالدین‌شاه در شهر رشت می‌نویسد:

شاه ایران همراه بردن دوازده نفر یا بیست نفر درباری را دون شأن و مقام والای خویش می‌شمارد و به همین جهت باید یک گروه پنج هزار نفری را به دنبال خود روانه کند... چون کسانی که با شاه عزیمت می‌کنند نیز هرکدام شخصیت مهمی هستند طبعاً خود آنها هم دنباله‌ای شایسته شأن و مقام خویش همراه می‌برند. هر یک از عالی‌جنابان عده‌ای نوکر دارند و اصولاً یکی از نشانه‌های تشخیص در ایران این است که هر فرد صاحب مقام و برجسته‌ای باید همیشه حداقل گروهی بیست نفری دور و بر خود داشته باشد... (انه، ۱۳۳).

پس از شاه سایر رجال و مقامات همچون صدراعظم، شاهزادگان، وزراء، حکام و غیره نیز به تاسی و تقلید از او به همین اقدام مبادرت ورزیده و به هنگام سفر و با هدف نشان دادن شأن و موقعیت خود، ملازمان و زیردستان بسیاری را با خود به همراه داشته و اردوی بزرگی را به حرکت درمی‌آوردند. در واقع تعداد همراهان بستگی به مقام و موقعیت واقعی شخص مسافر داشت اما بعضی از رجال و مقامات برای بالا بردن منزلت و نشان دادن جایگاه خود افراط کرده

سفر، آداب و وسایل آن؛ بررسی تمایزات ... (غفار پوربختیار) ۵۹

و سیل عظیم و کثیری از جمعیت را همراه خود می‌بردند که در بیشتر مواقع نیاز چندانی به خیلی از آنها نبوده و در حقیقت این همراهان نقش سیاهی لشکر را برای بالا بردن شأن صاحب اردو ایفا می‌کردند. اگرچه بعضی از خان‌ها یا حکام و مقامات، گاهی بین چهل تا شصت نفر نوکر به دنبال خود راه می‌انداختند اما تعداد نوکران همراه وزیر اعظم بندرت ممکن بود از دویست تا سیصد نفر کمتر باشد. کرزن (Curzon) در همین باره می‌نویسد:

از جمله خصایص زندگانی عمومی در ایران... تعداد انبوه نوکر و مستخدم است که پیرامون وزیر یا صاحب مقامی را از هر قبیل گرفته‌اند. در مورد شخصی از طبقه عالی که واجد مقامی هم باشد این عده از ۵۰ تا ۵۰۰ نفر است... بدیهی است اهمیت هرکسی تا حدود زیادی منوط به جلوه و نمایشی است که از این راه در انتظار دارد... (کرزن، ۱۳۸۰: ۵۸۵/۱).

کارلاسرنا (Carla Serna) نیز بر این نظر است که اهمیت و اعتبار هر شخصیت از تعداد فراشان و همراهان وی سنجیده می‌شود. هر فرد عالی‌مقام نهایت کوشش را به عمل می‌آورد که با ظاهری آراسته تشخص خود را به رخ دیگران بکشد. تعداد زیاد افراد کوچک‌ه‌موجب تحسین مردم است که با دیدن این همه افراد، فریاد می‌زنند «ماشاءالله، ماشاءالله» (کارلاسرنا، ۴۹-۵۰).

البته اگر مسافرت اعیان و اشراف در شب اتفاق می‌افتاد، تعداد فانوس‌هایی که در دست خدمتکاران و همراهان بود جایگاه و موقعیت اجتماعی اقتصادی فرد مسافر را نشان می‌داد و حاکی از این بود که این تعداد کثیر اطرافیان فانوس به‌دست، حتماً دارند مسافری متشخص را همراهی می‌کنند (گروته، ۱۳۶۹: ۹۶؛ مستوفی، ۱۳۸۴: ۲۲۷/۱؛ آلمانی، ۱۳۷۸: ۱۵۷/۲؛ کارلاسرنا، ۱۳۶۳: ۶۱). بروگش می‌نویسد: «معمولاً هر قدر شخصی محترم‌تر و متشخص‌تر باشد، عده نوکران فانوس به دست او بیشتر است، به طوری که شب‌ها درجات اشخاص را از تعداد فانوس‌هایی که نوکران در جلو و عقب آنها حمل می‌کنند می‌توان تشخیص داد» (بروگش، ۱۳۶۸: ۲۶۷).

اما برخلاف اشراف و مقامات، اقشار فرودست به هنگام مسافرت معمولاً یا به تنهایی و یا در صورت ضرورت اعضای خانواده خود را همراه می‌بردند. آنان که توان استخدام نوکر و یا خدمتکار را نداشته‌اند به سفر خود نه براساس اصل تشخص بلکه بنا بر اصل ضرورت نگاه می‌کردند و تعداد کم و یا زیاد همراهان خود را تنها بر اساس همین اصل تعیین و انتخاب می‌کردند.

۵. تمایزات در وسایل نقلیه مسافران

ایرانیان از دیرباز در طی سفر به وسایل نقلیه خود توجه ویژه‌ای نموده‌اند. آنها به‌خصوص کوشش کرده‌اند تا از وسایلی بهره ببرند که شاخص‌های مهمی همچون سرعت، راحتی و ایمنی در آنها لحاظ شده باشد. چهارپایانی چون اسب، قاطر و الاغ بیشتر از همه در سفرهای ایرانیان مورد استفاده قرار می‌گرفت. در این میان اسب در نزد ایرانیان جایگاه ویژه‌ای داشت و به شدت مورد توجه و علاقه آنان بود. زیبایی اسب؛ و سرعت و راحتی آن باعث می‌گردید تا این مرکوب در سفرهای ایرانیان به شدت مورد استفاده قرار گیرد اما گران‌قیمت بودن این چهارپا در مقایسه با چهارپایان دیگری چون قاطر و الاغ باعث می‌گردید تا همگان نتوانند آن را در تملک داشته و در مسافرت خود مورد استفاده قرار دهند. در نتیجه همین امر باعث می‌گردید تا در عمل اسب در اختیار و استفاده عموم مردم و بویژه طبقات فرودست قرار نگرفته و بعنوان مرکوبی خاص و تشریفاتی بیشتر در تحت تملک و استفاده اشراف و ثروتمندان باشد.

اشراف، اعیان و رجال و بزرگان ایران در دوره قاجار نیز همانند سایر ادوار گران‌قیمت‌ترین و زیباترین اسب‌هایی را که غالباً از نژادی اصیل بوده‌اند در اختیار داشته و بر آنان سوار می‌گردیدند. اصولاً مقامات، رجال و بزرگان ایران عشق و علاقه زیادی به اسبان ممتاز و راهوار داشته و به در اختیار داشتن اسبان زیبا، نژاده و گران‌قیمت تفاخر می‌ورزیدند و همیشه کوشش می‌کردند تا در اصطبل‌های شخصی خود تعداد زیادی از این اسب‌ها داشته باشند. دوید (De Bode) می‌نویسد: «ایرانی‌ها همانقدر به اسب‌های راهوار خود توجه می‌کنند که ما به روانی فنرهای تجهیزاتمان» (دوید، ۱۳۷۱: ۲۱) رجال و اشراف در مورد اصالت و نژاد اسب‌های خود نیز حساسیت و وسواس زیادی به‌عمل می‌آوردند (بل، ۱۳۶۳: ۹۷). نه تنها در اختیار داشتن هرچه بیشتر از اینگونه اسب‌ها شأن و منزلت صاحب آنها را نشان می‌داد بلکه پرداختن به خرید و فروش آنها و حتی واگذاری اسب‌های ممتاز به صورت انعام و یا پیشکش رجال و مقامات به دیگران، عملی تفاخرگرایانه بود. فووریه (Feuquier)، اعتمادالسلطنه، عین‌السلطنه، بصیرالملک، مستوفی و خیلی منابع دیگر عصر قاجار از اهدای اسب، کره اسب و مادیان سواری به صورت حق‌العلاج به پزشکان، انعام به افراد در قبال یک کار ویژه و یا به صورت پیشکش به دیگر مقامات و یا زیردستان به کرات سخن گفته‌اند (فووریه، ۱۳۸۹: ۱۴۰ و ۲۱۵؛ اعتمادالسلطنه، ۱۳۸۹: ۲۴؛ عین‌السلطنه، ۱۳۷۶: ۱۴۹۰/۲؛ بصیرالملک، ۱۳۷۴: ۳۳۸؛ مستوفی، ۱۳۸۴: ۴۱۵/۱). گاهی اوقات نیز مقامات و اشراف، اسب و مادیان اهدایی را همراه با زین و یراق آن و چه بسا زین و یراق مجلل و مرصع اهدا می‌کردند (غفاری، ۱۳۶۱: ۱۱۷). در بعضی مواقع که

مسافر دارای مقام و منزلت والا، می‌خواست وارد شهری گردد حاکم و یا فرد دیگری از مقامات و بزرگان شهر به نشانه احترام اسب‌های را به عنوان یدک تزئین کرده و با زین و یراق مجلل به پیشواز او می‌فرستادند. تعداد این اسبان و اندازه تجمل آنها بستگی به میزان رتبه و مقام شخص مهمان و مسافر از راه رسیده داشت (فوروکاوا: ۲۱۶). طبعاً در وهله اول شاهان و سپس شاهزادگان قاجار بهترین، زیباترین و گران‌قیمت‌ترین اسبان را در تحت تملک و اختیار خود داشتند. بروگش می‌نویسد: «بهترین اسب‌های دونده که غالباً هدیه داده می‌شوند، فقط در اصطبل‌های شاه و بزرگان یافت می‌شوند» (بروگش، ۱۳۷۴: ۹۳). پس از آنان وزراء، حکام ایالات و مقامات و شخصیت‌های طراز اول کشور اسبان زیبا و گران‌قیمت در اختیار داشتند و در مسافرت خود از آنها بهره می‌بردند. سپس سایر اشراف و اعیان و یا تجار و ثروتمندان اسبان عالی و ممتازی را داشته و مورد استفاده قرار می‌دادند. بطور کلی هرچه مقام و جایگاه افراد برتر و والاتر بود، آنان بیشتر اصرار می‌ورزیدند تا از اسبان نژاده، زیبا و گران‌بهاء استفاده کنند. این افراد نه تنها داشتن اسبان ممتاز و گران‌قیمت بلکه سوار شدن بر آنها را شایسته شأن و منزلت خود دانسته و آن را نشانه و نماد تشخص طبقاتی به‌شمار می‌آوردند. سایکس (Sykes) می‌نویسد: «خوانین و اعیان کشور چون مقید به پاره‌ای تشریفات هستند با اسب و قبل منقل و آبداری مسافرت می‌کنند» (سایکس، ۱۳۳۶: ۴۴۰). البته در جامعه نیز چنین نگرشی وجود داشت و عموم مردم شأن و منزلت یک شخص را از مرکبی که بر آن سوار بود تشخیص می‌دادند، به همین خاطر آنان با دیدن فردی سوار بر یک اسب ممتاز و رهوار پی به مقام و جایگاه والای او می‌بردند. طبعاً سوار شدن بزرگان و افراد دارای مقام و منزلت چون خان‌ها و اهل شمشیر بر مرکبی همچون الاغ و حتی قاطر دون شأن آنان بوده و در منظر عموم موجبات تحقیر شخصیت و مایه سرشکستگی و آبروریزی آنها را فراهم می‌آورد (جونز، ۱۳۸۶: ۱۱۹)، زیرا که آنان قاطر و الاغ را چهارپایانی برای حمل بار می‌دانستند نه حمل مسافر. دیولافوا (Dieulafoy) می‌نویسد که یک نوکر ایرانی خطاب به او گفت: «سوار شدن بر قاطر مخالف مقام و شأن شماست و شخص بزرگواری مانند شما نباید بر قاطر باری سوار شود» (دیولافوا: ۵۳۴). از نظر عموم مردم والایی است و البته هرکسی بر قاطر سوار باشد حتماً جایگاه پایین‌تری دارد. براون (Brawne) می‌نویسد: «... برای دوستان ایرانی‌ام حتی تصور این که من سوار بر قاطر وارد کرمان شوم، وحشتناک بود. آنها می‌گفتند بسیار ناآبرومندانه است و باعث کسر شأن و شخصیت شما خواهد شد» (براون، ۱۳۸۴: ۴۲۵). علاوه بر این، تازه اگر کسی حتی بجای قاطر،

سوار الاغ گردیده و با این حیوان مسافرت می نمود، این عمل جایگاه اجتماعی پایین او را منعکس می نمود. از منظر عموم جامعه هنگامی که در مسیر جاده‌ها بویژه در معابر تنگ و باریک دو نفر اسب‌سوار و الاغ‌سوار با هم تلاقی پیدا می کنند حق تقدم عبور با فرد اسب‌سوار می باشد و در صورت مجادله بر سر تقدم و تأخر عبور، فرد اسب‌سوار حق دارد راه عبور خود را به زور از فرد الاغ‌سوار بگیرد. البته این کار غالباً بدون درگیری صورت می گرفت و هنگامی که اشراف در معیت جمعی کثیر از خادمان و ملازمان در حرکت بودند، هر کسی که از حیث مقام و مرتبه از آنها پایین تر بود، ناگزیر بایستی از سر راهشان کنار رفته و راه را برای آنان باز کند (پولاک، ۱۳۶۸: ۶۳). بروگش درباره اقدام خشونت آمیز یکی از ایرانیان محافظ سفارت می نویسد:

...با چوبدستی خود به شدت به یک الاغ و پیرمردی که سوار آن بود و راه عبور اسبان ما راه بسته بود زد... به آن سرباز تعرض کردم که چرا این کار را می کند. در جواب تعرض و بازخواست من، پیشخدمتی که همراه بود جواب داد: صاحب طوری نشده او یک الاغ سوار را که به ما راه نداده بود کتک زده است. این طرز فکر حاکم بر جامعه ایرانی است که اصولاً یک خرسوار نمی تواند آدم مهم و محترمی باشد. به همین جهت وقتی یک اسب‌سوار که حتماً شخص محترم و بزرگی است از پشت سر به او نزدیک می شود، باید بلافاصله از الاغ پیاده گردد و الاغ را کنار ببرد و راه را برای اسب سوار باز کند (بروگش، ۱۳۶۸: ۵۵۵).

قاطر و الاغ در مقایسه با اسب هم ارزان قیمت تر بوده و هم بخاطر توان و طاقت بسیار آنها علاوه بر حمل مسافر، توانایی حمل بار و اسباب و اثاثیه سنگین را داشتند، به همین خاطر مردمان عادی و فرودست جامعه برای رفع نیاز خود در انجام مسافرت و رسیدن به مقصد از الاغ و یا ترجیحاً قاطر استفاده می کردند زیرا توان مالی خرید و یا اجاره اسبان مناسب و راهوار را نداشتند. آنان حتی گاهی الاغ نیز نداشتند و لذا مجبور به کرایه کردن الاغ می شدند (بزرگ-امید، ۱۳۶۳: ۷۱). واقعیت این بود که خیلی از مردم عادی و فقیر در انجام مسافرت‌های خود حتی توان مالی سوار شدن بر الاغ را نیز نداشتند لذا آنان مجبور می شدند تا با پای پیاده مسافرت خود را انجام داده و به مقصد برسند در حالی که اشراف و ثروتمندان با تفاخر بر بهترین اسبان سوار می گردیدند (کرزن، ۱۳۸۰: ۳۶۵/۱؛ بروگش، ۱۳۷۴: ۹۷). افراد فقیر جامعه از بس با پای برهنه مسافرت می کردند که پوست کف پای اکثر آنان تاول زده و یا کاملاً ضخیم و کلفت می گردید. علاوه بر این بیشتر آنان به محض رسیدن به جاده‌های صاف و هموار

سفر، آداب و وسایل آن؛ بررسی تمایزات ... (غفار پوربختیار) ۶۳

کفش‌های خود را با هدف صرفه‌جویی از پا درآورده و در زیر بغل خود قرار می‌دادند (ویلز، ۱۳۶۸: ۱۹۳).

۶. تزیینات و آرایه‌ها در وسایل سفر

یکی دیگر از اقدامات رجال عصر قاجار برای نشان دادن تشخص خود در مسافرت، توجه به زیبایی مرکوب یا وسیله نقلیه می‌باشد. به عبارتی رجال و مقامات اگرچه در سفرهای خود به امر کمیت همچون کثرت در تعداد همراهان خود می‌اندیشیدند اما به بعد کیفیت در سفر و وسایل آن نیز نگاه ویژه‌ای داشته‌اند. بنابراین مشاهده می‌شود که وسایل نقلیه اشراف از اسب گرفته تا کالسکه، درشکه، تخت‌روان، چادر، آفتابگردان، چتر، فانوس، عصا، همه و همه از سوی بزرگان مملکت از شاه و شاهزادگان گرفته تا وزراء، رجال و ثروتمندان به صورتی زیبا و هنرمندانه مورد تزیین و آرایش قرار می‌گرفت. اصولاً ایرانیان در امر نمایان ساختن موقعیت و جایگاه خود توجه و علاقه زیادی به تجمل‌گرایی و به کار بردن ابزار و وسایل تزییناتی داشته‌اند. فوروکاوا در همین خصوص می‌نویسد: «ایرانی‌ها اصولاً تجمل‌دوست هستند و به مایه چشم و هم‌چشمی با یکدیگر خواستار چیزهای ساخته شده از زر و سیم و وسایل زیتنی می‌شوند» (فوروکاوا، ۱۳۸۴: ۱۳۲). استفاده از وسایل و اشیاء زیتنی و تجملاتی در جهت هرچه باشکوه‌تر کردن اسباب و آلات سفر از سوی مقامات و بزرگان و اشراف بسیار مورد توجه بوده و در درجه اول اهمیت قرار داشت. آنان این زینت‌سازی و آراستن را در همه وسایل و اسباب مسافرت به کار می‌بستند. اسب‌های سواری آنان بیشتر از سایر وسایل مسافرت مورد زیباسازی و زینت‌بخشی قرار می‌گرفتند. معمولاً دم، یال و سر اسبان، و همین‌طور اسباب و وسایل آنان همچون زین، دهنه یا لگام، سینه‌بند و کفل‌بند مورد تزیین و ترصیع واقع می‌شدند. اولیویه (Olivier) می‌نویسد: «تجملات زیاد دربارهٔ ستام^۱ اسب به افراط در ایران متعارف است... ایرانی‌ها در ستام اسب، طلا؛ نقره و جواهرات عالی‌قدر را با هم بکار می‌برند» (اولیویه، ۱۳۷۱: ۱۶۰). اسبان شاهان و شاهزادگان قاجار اگرچه معمولاً به رنگ سفید بودند که یکی از بهترین، خوش‌نماترین و گران‌قیمت‌ترین رنگ‌ها برای اسب بود اما با این وجود باز هم مورد تزیین و آرایش قرار گرفته و قسمت‌های مخصوصی از بدن آنها را رنگ می‌کردند. دروویل دربارهٔ اسب‌های فتحعلی‌شاه می‌نویسد.

اسبان شاه را از دور می‌توان شناخت زیرا پائین تنه و قسمتی از پهلو و شکم و شانه‌ها و ران آنها را با حنا به رنگ حنائی در می‌آوردند. ضمناً خط فاصل قسمت‌های رنگ شده با رنگ طبیعی بدن اسبان را کنگره کنگره می‌کنند (دروویل، ۱۳۸۷: ۱۶۷).

دم اسب‌های سفید و سلطنتی ناصرالدین شاه را با استفاده از ماده اصیل حنا و یا در مواردی جوهر قرمز به رنگ سرخ و یا ارغوانی و قهوه‌ای در می‌آوردند و یا با قرار دادن قالب که طرح‌هایی در آن تعبیه شده بر روی بدن اسب‌های سفید و مالیدن حنا بر روی آن، اشکال زیبایی از قبیل منگوله و غیره ایجاد می‌کردند (پولاک، ۱۳۶۸: ۲۴۶). برای تمایز شاه از سایر مقامات به غیر از اسبان مخصوص پادشاه، هیچ مقام دیگری اجازه نداشت که دم اسب خود را به رنگ قرمز درآورد و در صورت انجام این کار مورد تنبیه و مجازات قرار می‌گرفت (ویلس، ۱۳۶۳: ۴۰). پال‌های اسبان سلطنتی را نیز آراسته و با رنگ به شکل زیبایی تزیین می‌کردند و بویژه بر سر اسبان مخصوص پادشاه نیز پره‌های زیبایی از رنگ قرمز قرار داده و حالت کاکل به آن می‌دادند تا بر زیبایی‌اش بیفزایند. زین و یراق اسبان مخصوص سواری شاه نیز از تزیینات، تجمل و آرایش زیبا و فوق‌العاده‌ای برخوردار بود. فووریه درباره زین و یراق مجلل و جواهرنشان ناصرالدین شاه می‌نویسد: «اسبی را که آن را با زین و یراق قیمتی آراسته بودند در آن طرف ارس منتظر مقدم شاه بود... دهانه و سینه‌بند و کفل‌پوش اسب نیز همه غرق در طلا بود» (فووریه، ۱۳۸۹: ۱۱۵).

معمولاً اشراف و اعیان نیز به تاسی و تقلید از شاه و مقامات در تزیین زین و لگام اسب‌های خود سنگ تمام می‌گذاشتند. زین و یراق اسبان بیشتر آنها طلاکوب و یا نقره کوب بوده است (ماساهارو، ۱۳۷۳: ۱۶۱). آنان اغلب از فلزات گران‌بها و قیمتی همچون طلا، نقره، الماس و انواع و اقسام نقش‌های زرین گل و بوته در زین و یراق و دهنه اسبان خود استفاده می‌کردند. ممتحن‌الدوله می‌نویسد: «...زین و یراق اسبها از گردن‌بند و کله‌گیر مرصع بود. گاهی تمام فیروزج و گاهی یاقوت و زمرد و مخصوصاً گوی دم اسب هم مرصع بود» (ممتحن‌الدوله شقاقی، ۱۳۵۳: ۶۰). بسته به میزان ثروت و دارایی آنها و اینکه چقدر بخواهند تشخیص و منزلت خود را به نمایش بگذارند از این جواهرآلات در تزیین و ترصیع زین و لگام اسبان خود بهره می‌بردند و یا آنها را با دانه‌های ریز و درشتی از الماس، یاقوت، مروارید و غیره می‌آراستند تا حدی که برق می‌زده و چشم هر رهگذری را خیره می‌نمود. اشراف و اعیان معمولاً از زین‌های زیبا، مزین، مجلل و گران‌بهای فرنگی استفاده می‌کردند. در بعضی موارد بر روی این زین‌ها یک یا دو طپانچه مرصع از فلزات گران‌بها نیز حک می‌کردند (مستوفی، ۱۳۸۴/۲۹۶: ۱). رکابی که

اشراف برای اسبان سواری خود استفاده می‌کردند نیز از جنس و نوع فلز اعلا بود، این در حالی بود که مرکب نوکران و خدمتکاران آنها و یا مرکب دیگر طبقات فرودست دارای چنین تزیینات و تجملاتی نبوده است.

در حالی که اشراف از زین‌های فرنگی سگک‌دار استفاده می‌کردند، نوکران، قاطرچی‌ها، نگهبانان و دیگر ملازمان بجای سگک، تنگ مرکب خود را از حلقه‌های آهنی عبور می‌دادند و می‌بستند (جکسن، ۱۳۸۳: ۱۳۳). اما علاوه بر این خیلی از افراد پایین جامعه اصولاً بعلت فقر توان استفاده از زین را در سواری‌های خود نداشتند. آنان یا از حصیر، نمد، جل و یا هر نوع زیراندازی که در اختیار داشتند استفاده می‌کردند، آن را بجای زین بر پشت مرکب خود - ائم از قاطر و یا الاغ - انداخته و به راه می‌افتادند. یا اینکه آنان کیسه یا جوالی را که پر از کاه برای چهارپایان بود را هم به عنوان زین استفاده می‌کردند و هم در موقع توقف سفر و استراحت در منزلگاه‌ها یا کاروانسراها بعنوان نازبالش یا تختخواب و تشک برای استراحت و خواب استفاده می‌کردند (ویلز، ۱۳۶۸: ۵۲؛ جکسن، ۱۳۸۳: ۱۲۵).

درشکه و کالسکه از جمله وسایل حمل و نقل مسافران در دوره قاجار بود که معمولاً توسط مقامات و اشراف و اعیان مورد استفاده قرار می‌گرفت. مجلل‌ترین کالسکه‌ها در ایران به ناصرالدین‌شاه و همین‌طور به شاهان بعدی تعلق داشت. یکی از بهترین کالسکه‌های ناصرالدین‌شاه به سفارش معیرالممالک در وین ساخته شده بود. اطرافش دارای هشت آینه بزرگ و داخل آن از مخمل و اطلس آبی زردوز پوشیده بود. دو طپانچه که نام شاه با حروف برجسته طلا روی لوله آنها خوانده می‌شد، درون قاب‌های مخمل در دو طرف نشیمن قرار داشت. دور تا دور اطاق کالسکه از سمت بیرون با گل و برگ برنز، مطلقاً و مزین، و در بالای طاق کالسکه تاجی مطلقاً نیز نصب شده بود... هشت اسب قزل که دمشان را با جوهر قرمز رنگ کرده و پرهای زیبا به سرشان زده بودند، با داشتن یراق‌های مطلقاً کالسکه را می‌کشیدند (معیرالممالک، ۱۳۹۰: ۹۴). کالسکه شاهزادگان و مقامات ارشد حکومت قاجار نیز اگرچه به عظمت و زرق و برق کالسکه شاه نبود اما چندان نیز نازل‌تر نبود. کالسکه هشت نفره، زیبا و مجلل شاهزاده ظل‌السلطان شش اسب یراق طلا داشت که آن را حمل می‌کردند (دیولافوا، ۱۳۷۸: ۳۳۶؛ اسپاروی، ۱۳۸۷: ۳).

از دیگر وسایل مورد نیاز برای مسافرت در آن روزگار پوشش یا حفاظی برای جلوگیری از نفوذ نور خورشید و گرما و سرما و حفاظت در مقابل باران بوده است. چادر و چادرپوش، آفتاب‌گردان و سایبان، و چتر از جمله وسایل مسافرتی بود که برای این هدف قابل استفاده بوده

است. مقامات و اشراف و اعیان معمولاً چادرپوش‌های بسیار بزرگ، اعلا و مجلل استفاده می‌کردند. در راس همه شاه از بزرگترین و عالی‌ترین انواع و اجناس چادرپوش‌ها استفاده می‌کرد که به آن سرپرده سلطنتی می‌گفتند. چادرپوش مخصوص پادشاه هم از حیث کمی و هم از جهت کیفی متفاوت‌تر از سایرین بوده است. قسمت بیرونی یا به اصطلاح آن روزگار «پوش» خارجی آن از چرم، کتان و دیگر پوشش‌هایی بود که علاوه بر مقاومت در مقابل باران و نور خورشید، بتواند اقتدار و عظمت سلطنت را نیز منعکس نماید. برای همین هدف، رنگ قرمز را برای آن انتخاب کرده و با قبه‌های زردوزی شده می‌آراستند. قسمت یا پوش داخلی آن نیز تزئین شده و زیبا بود. پولاک می‌نویسد: «چادر داخلی را با زری نقش‌دار مجلل یزد روکش کرده و آن را با سلیقه تمام با منگوله می‌آراستند» (پولاک، ۱۳۶۸: ۸۰). دور تا دور این چادرپوش سلطنتی نیز معمولاً با تجیرهای به رنگ سرخ نیز احاطه می‌گردید و بدینوسیله آن را از سایر چادرهای اطرافیان و ملازمان مجزا می‌نمود (معیرالممالک، ۱۳۹۰: ۵۹). هیچکدام از دیگر مقامات کشوری و لشکری اجازه استفاده از رنگ قرمز را نداشتند و رنگ چادرپوش اغلب آنان سفید بوده است. تنها فردی که از این قانون استثنا گردید غلامعلی خان ملیجک ملقب به عزیزالسلطان نورچشمی شاه بود که هم چادرپوش قرمز استفاده می‌کرد و هم اسبان خود را به رنگ و سبک و سیاق اسبان شاه درآورده بود. نزدیکترین چادر به سرپرده قرمز سلطنتی چادر امین‌السلطان صدراعظم بود که اگرچه از جهت اهمیت دومین چادر محسوب می‌شد ولی رنگ آن همانند چادرهای دیگر مقامات سفید بود (فووریه، ۱۳۸۹: ۱۱۶).

چادرپوش‌های مقامات، رجال مملکتی و سایر اشراف و اعیان نیز معمولاً بزرگ و جادار و شیک و مجلل بوده است. البته آنان هر از چند گاهی نیز از سر تشخص و به‌عنوان انعام و یا هدیه به زبردستان خود چادرپوش‌های مزین و مجللی همچون چادرپوش قلمکار اعطاء می‌نمودند (غفاری، ۱۳۶۱: ۲۹). رجال و بزرگان در طی سفر معمولاً دو دسته چادرپوش و اسباب کامل برای خود داشتند که در اصطلاح آن روزگار به آنها «پیشخانه» و «پسخانه» می‌گفتند. پسخانه همان چادرپوش و دستگاهی بود که ارباب فعلاً در آن اقامت ورزیده بود و پیشخانه چادرپوش و اسباب اقامتی دیگری بود که خدمتکاران پیشاپیش می‌فرستادند تا در منزلگاه بعدی نصب و برقرار گردد تا زمانی که ارباب به منزلگاه جدید می‌رسد، اسباب استراحت و پذیرایی از هر حیث آماده باشد (معیرالممالک، ۱۳۹۰: ۱۰۸).

پر واضح است که نوکران و خدمتکاران مجاز به استفاده از چادرپوش و اسباب پیشخانه ارباب نبوده و به ناچار شب را در زیر سقف آسمان به روز می‌آوردند (انه، ۱۳۷۰: ۱۳۳). یک

سفر، آداب و وسایل آن؛ بررسی تمایزات ... (غفار پوربختیار) ۶۷

چادرپوش اربابی علاوه بر ویژگی‌هایی همچون جادار بودن، بادوام بودن جنس پوشش و جلوگیری از نفوذ نور آفتاب و باران که ضرورت داشته است، معمولاً از نظر تزیینات و زیبایی نیز بایستی شیک و مجلل باشد. آنان گاهی چادرپوش‌های بزرگی که از اطلسی گل‌دار بود بر می‌افراشتند (امین‌لشکر، ۱۵۳). داخل بعضی از چادرها را با پارچه‌های قلمکاری می‌پوشاندند که بر روی آنها تصاویر زیبایی از مجالس شکار همچون تصاویر شیرها و گوزن‌هایی که از چنگ شکارچی می‌گریزند و یا تصاویر حیوانات، پرندگان و گل‌های رنگارنگ و زیبا نقاشی کرده بودند و یا طاووسی که دم زیبای خود را گسترده و یا مرغان گوناگونی که بر شاخسارها و گل‌ها مشغول پرواز بودند (فووریه، ۱۳۸۹: ۲۵۱).

گاهی اشراف و اعیان در مسافرت خود به‌خصوص سفرها و گردش‌های کوتاه بجای چادرپوش از سایبان‌هایی تحت عنوان آفتاب‌گردان استفاده می‌نمودند تا از زحمت و صدمه تابش آفتاب به آنها جلوگیری نماید اما آنان در همین آفتاب‌گردان‌ها نیز کوشش می‌کردند تا تشخیص و جایگاه والا و اشرافی خود را نشان دهند. آفتاب‌گردان چادر کوچکی بود تقریباً نصف یک چادر یا یک خیمه بزرگ که داری سه طرف بوده و بر روی دو دیرک قرار می‌گرفت که با طناب و میخ به زمین کوبیده می‌شد و طرف چهارم آن همیشه باز بود (فلاندن، ۱۳۵۶: ۲۷۲). آفتاب‌گردان مخصوص شاه از بهترین نوع و جنس پوشش و چرم، و همانند چادرپوش یا سراپرده مخصوص سلطنت به رنگ قرمز بوده و دیگر مقامات یا رجال اجازه استفاده از آفتاب‌گردان قرمز را نداشته‌اند. اما باز هم ملیجک تنها کسی بود که اجازه یافت تا همانند شاه از آفتاب‌گردان به رنگ قرمز استفاده کند (اعتمادالسلطنه، ۱۳۸۹: ۴۴۶ و ۱۸۳). آفتاب‌گردان سایر رجال و شخصیت‌ها معمولاً از چرم سیاه رنگی ساخته شده و هنگامی که اشعه نور خورشید به درون آن نفوذ می‌کرد با کمک ریسمان باریکی که به آن وصل بود و با یک حرکت به سادگی جهت آن را تغییر می‌دادند (بروگش، ۱۳۷۴: ۶۸). معمولاً هم چادرپوش‌ها و هم آفتاب‌گردان‌های شاه، مقامات و یا اعیان و اشراف را در جایی که از نظر آب و هوا، مناظر و چشم‌انداز عالی و مطلوب باشد، نصب می‌نمودند. در ساحل رودخانه‌ها، در کنار و یا دقیقاً بر روی نهرها و جویبارها و در سایه‌سار درختان از جمله این مکان‌ها بودند که خدمتکاران، چادرپوش یا آفتاب‌گردان ارباب خود را در آنجا برمی‌افراشتند.

یکی دیگر از وسایل مسافرت اعیان و اشراف چتر بوده است. رجال و مقامات ایران معمولاً نه تنها در موقع بارندگی بلکه در هوای آفتابی نیز از چتر استفاده می‌کردند تا نور پر حرارت خورشید به آنها آسیبی نرساند. اغلب مواقع چتر توسط خواجه‌ها و خدمتکاران بر سر ارباب و

یا بانوان حرم او برافراشته می‌گردید اما گاهی نیز به هنگامی که اشراف سوار بر اسب بودند خود چترشان را بر سر می‌گرفتند. چتر سلطنتی ناصرالدین‌شاه نیز همچون چادرپوش و یا آفتابگردانش به رنگ قرمز بود (ممتحن‌الدوله، ۱۳۵۳: ۱۵۳) شاهی همچون ناصرالدین‌شاه که وسواس زیادی در حفظ سلامت خود داشت نه تنها در هنگام سواری بلکه گاهی در درون آفتاب‌گردان نیز چتر را بالای سر می‌گرفت (عین‌السلطنه، ۱۳۷۶: ۷۹۴/۱). بعضی مواقع اعیان و اشراف از چترهای مرصع و مجللی استفاده می‌کردند و یا اینکه آنها را به یکدیگر به‌عنوان پیشکش و تقدیمی می‌دادند. مثلاً شاهزاده کامران‌میرزا نایب‌السلطنه چتری مرصع به جواهرآلات که آویزه‌های از زمرد به دور آن آویخته بودند به‌عنوان پیشکش به ناصرالدین‌شاه تقدیم نمود (امین‌لشکر، ۱۳۷۸: ۲۱۶؛ مستوفی، ۴۵۵/۱).

از دیگر وسایل مسافرت که حجم و یا زیبایی آن جایگاه اشرافی مسافران را نشان می‌داد، فانوس بوده است. علاوه بر تعداد نوکران و ملازمان فانوس‌کش، آن چیزی که در نشان دادن و حفظ جایگاه اجتماعی اشراف در طی مسافرت‌هایشان اهمیت داشته است، حجم و نوع فانوس‌هایی بوده است که در هنگام شب برای آنان روشنایی فراهم می‌آورد. در دوره قاجار حجم و اندازه فانوس‌های همراهان، ملاک و معیار مناسبی برای تشخیص سلسله مراتب اداری و یا موقعیت اجتماعی افراد بود و هرچه فرد مسافر از شان و منزلت بالاتری برخوردار بود، طبعاً اندازه فانوس‌هایی که او را همراهی می‌کردند نیز بزرگ و بزرگتر می‌گردید (ویشارد، ۱۳۶۳: ۱۲۵؛ بروگش، ۱۳۷۴: ۸۵؛ کارلاسرنا، ۱۳۶۳: ۶۱). آلمانی می‌نویسد: «بزرگ و کوچکی فانوس باید با شخصیت هدایت‌شونده متناسب باشد، بدین معنی که هرچه شخصیت افراد والاتر باشد فانوس راهنما بزرگتر انتخاب می‌شود» (آلمانی، ۱۳۷۸: ۱۵۷/۲). بزرگی و عظمت این فانوس‌ها که گاهی قطر دایره سیلندری آنان به نیم و بلندی آن به یک ذرع می‌رسید از مقام و موقعیت اجتماعی صاحب آن حکایت داشت و البته مردمان عادی و یا فرودست نیز در آن روزگار بدون اینکه قانونی در این خصوص وجود داشته باشد خودشان رعایت کرده و از همراه بردن فانوس بالاتر از جایگاه و موقعیت اجتماعی خود اجتناب می‌ورزیدند (مستوفی، ۱۳۸۴: ۲۲۷/۱).

۷. نتیجه‌گیری

این پژوهش که براساس نظریه تمایز اجتماعی پیر بوردیو جامعه‌شناس فرانسوی انجام گرفته است نشان می‌دهد که در دوره قاجار اشراف و اعیان جامعه از طریق امر مسافرت و آداب و وسایل سفر می‌توانستند ضمن تاکید ورزیدن بر هویت و منزلت طبقاتی‌شان، تشخص و تفاخر

خود را نیز به دیگر افراد و اقشار منعکس کنند. بورديو در نظريه تمایز معتقد است که اشراف و طبقات فرادست جامعه چون نیازهای اساسی و اولیه‌شان رفع شده بود، دیگر چندان به دنبال انتخاب از روی ضرورت و نیازمندی نبودند بلکه آنان در پی سلیقه‌ای زیباشناختی بوده و از طبع و ذائقه‌ای هنردوستانه و تجملاتی برخوردار بوده‌اند. برعکس افراد و طبقات فرودست و پایین که حتی در رفع نیازهای اولیه خود ناتوان مانده بودند بیشتر به دنبال انتخابی از نوع ضرورت‌پسندانه که مبتنی بر ویژگی‌هایی همچون ارزان بودن کالا، سادگی، دوام و استحکام بسیار و در کل با هدف رفع نیاز باشد، بوده‌اند. یافته‌های این پژوهش حاکی از آن است که در دوره قاجار اقشار و طبقات فرودست به مسافرت و آداب و وسایل آن نگرشی ضرورت‌پسندانه داشته و به عنوان امری که می‌تواند نیاز آنها را رفع نماید می‌نگریستند. بنابراین هرگونه مرکوب و یا وسیله و اسبابی که بتواند در عین سادگی و ارزان‌قیمت بودن آنها را به مقصد برساند و در برآورده شدن مقصود مفید باشد، از نظر آنان ارزش داشته و برای‌شان کافی بود. این در حالی بود اقشار فرادست و اعیان و اشراف به مسافرت به چشم فرصتی برای بازتاب هویت و منزلت اجتماعی و نشان دادن تمایز اجتماعی خود به دیگران بوده است. بنابراین آنان در طی سفر هم از بعد کمی و هم از حیث کیفی به دنبال رسیدن به این هدف بوده‌اند. همراه داشتن ملازمان و همراهان بسیار، استفاده از مرکوب‌های اعلا و گران‌قیمت همچون اسب و آراستن هنرمندانه آنها، استفاده از زین و یراق‌های مجلل و زیبا، بهره بردن از چادر پوش‌ها و آفتابگردان‌های بزرگ، رنگارنگ و مجلل، چترهای مرصع و زیبا و فانوس‌های بزرگ و درخشان از جمله شیوه‌ها و اقداماتی بود که اعیان و اشراف برای ابراز تشخص و نشان دادن تمایز اجتماعی خود به دیگران به آنها متوسل می‌گردیدند.

پی‌نوشت

۱. لگام مخملی مزین به زر و سیم

شیوه ارجاع به این مقاله

پوربختیار، غفار. (۱۴۰۱). سفر، آداب و وسایل آن؛ بررسی تمایزات اجتماعی مسافرت در جامعه ایران عصر قاجار (قبل از مشروطیت). *تحقیقات تاریخ اجتماعی* 12(2)

doi: 10.30465/shc.2023.42961.2411

کتابنامه

- آلمانی، هانری رنه د(۱۳۷۸)، از خراسان تا بختیاری، ترجمه غلامرضا سمیعی، ج ۲، تهران: طاوس.
- اسپاروی، ویلفرد(۱۳۸۷)، فرزندان درباری ایران، ترجمه محمدحسین آریا لریستانی، چاپ دوم، تهران: قلم.
- اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان(۱۳۸۹)، روزنامه خاطرات اعتمادالسلطنه، مقدمه و فهارس از ایرج افشار، چاپ هفتم، تهران: امیرکبیر.
- امین الدوله، میرزاعلی خان(۱۳۷۰)، خاطرات سیاسی امین الدوله، به کوشش حافظ فرمانفرمائیان، چاپ سوم، تهران: امیرکبیر.
- امین لشکر، میرزا قهرمان(۱۳۷۸)، خاطرات امین لشکر، به کوشش ایرج افشار و محمد رسول دریاگشت، تهران: اساطیر.
- انه، کلود (۱۳۷۰)، گل های سرخ اصفهان: سفرنامه کلود انه، ترجمه فضل الله جلوه، تهران: نشر روایت.
- اورسل، ارنست(۱۳۵۳)، سفرنامه اورسل، ترجمه علی اصغر سعیدی، بی جا: بی نا.
- اولیویه، جی. بی(۱۳۷۱)، سفرنامه اولیویه، ترجمه محمدطاهر میرزا، تصحیح و حواشی از غلامرضا وهرام، تهران: اطلاعات.
- براون، ادوارد(۱۳۸۴)، یک سال در میان ایرانیان، ترجمه مانی صالحی علامه، تهران: اختران.
- بروگش، هینریش(۱۳۶۸)، سفری به دربار سلطان صاحبقران، ترجمه مهندس کردبچه، چاپ دوم، تهران: اطلاعات.
- بروگش، هینریش(۱۳۷۴)، در سرزمین آفتاب، ترجمه محمد جلیلود، تهران: نشر مرکز.
- بزرگامید، ابوالحسن(۱۳۶۳)، از ماست که بر ماست(خاطرات و مشاهدات)، چاپ دوم، تهران: دنیای کتاب.
- بصیرالملک شیبانی، میرزا طاهر(۱۳۷۴)، روزنامه خاطرات بصیرالملک، به کوشش ایرج افشار و محمدرسول دریاگشت، تهران: دنیای کتاب.
- بل، گرتروود(۱۳۶۳)، تصویرهایی از ایران، ترجمه بزرگمهر ریاحی، تهران: خوارزمی.
- بورديو، پییر(۱۳۹۰)، تمایز(نقد اجتماعی قضاوت های ذوقی)، ترجمه حسن چاوشیان، تهران: نشر ثالث.
- بون ویتز، پاتریس(۱۳۹۰)، درس هایی از جامعه شناسی پییر بورديو، ترجمه جهانگیر جهانگیری و حسن پورسفیر، تهران: آگه.

سفر، آداب و وسایل آن؛ بررسی تمایزات ... (غفار پوربختیار) ۷۱

پوربختیار، غفار (۱۴۰۱)، پوشاک و نقش آن در انعکاس تمایزات اجتماعی در ایران عصر قاجار بر اساس نظریه تمایز بوردیو، جامعه‌شناسی تاریخی، دوره ۱۴، شماره ۱، بهار و تابستان ۱۴۰۱، صص ۱۴۴-۱۱۵.

پوربختیار، غفار (۱۳۹۹)، قلیان و قلیان‌کشی و نقش آن در تمایزات اجتماعی ایران در عصر ناصرالدین-شاه قاجار، تاریخ اسلام و ایران، سال سی‌ام، شماره ۴۷ (پیاپی ۱۳۷)، صص: ۸۵-۶۱.
پولاک، یاکوب ادوارد (۱۳۶۸)، سفرنامه پولاک، ترجمه کیکاووس جهانداری، چاپ دوم، تهران: خوارزمی.

تانکوانی، ژ. ام (۱۳۸۳)، نامه‌هایی درباره ایران و ترکیه آسیا، ترجمه ع. ا. سعیدی، تهران: چشمه.
جاویدان ساعی‌پور، مینا (۱۳۹۸)، نگاهی به باورها و آداب سفر در دوره قاجار، نامه انسان‌شناسی، سال شانزدهم، شماره ۲۹، صص: ۱۳۵-۱۰۱.

جاویدان ساعی‌پور، مینا (۱۳۹۹)، گردشگری و سفر در دوره قاجار با تکیه بر آداب، رسوم و فرهنگ سفر، تهران: آرون.

جکسن، آبراهام والتاین ویلیامز (۱۳۸۳)، سفرنامه جکسن (ایران در گذشته و حال)، ترجمه منوچهر امیری و فریدون بدره‌ای، چاپ چهارم، تهران: علمی و فرهنگی.

جنکینز، ریچارد (۱۳۸۵)، پی‌یر بوردیو، ترجمه لیلا جوافشانی و حسن چاوشیان، تهران: نشر نی.
جونز، سر هارفورد (۱۳۸۶)، روزنامه سفر خاطرات هیئت اعزامی انگلستان به ایران، ترجمه مانی صالحی‌علامه، تهران: ثالث.

دروویل، گاسپار (۱۳۸۷)، سفرنامه دروویل، ترجمه جواد محبی، تهران: گوتنبرگ.
دوبد، بارون کلمنت اگوستوس (۱۳۷۱)، سفرنامه لرستان و خوزستان، ترجمه محمدحسین آریا، تهران: علمی و فرهنگی.

دیولافوا، ژن (۱۳۷۸)، سفرنامه مادام دیولافوا، ترجمه فره‌وشی (مترجم همایون سابق)، تهران: قصه‌پرداز.
رایس، کلارا کولیور (۱۳۸۳)، زنان ایرانی و راه و رسم زندگی آنان، ترجمه اسدالله آزاد، تهران: کتابدار.
روششوار، کنت ژولین دو (۱۳۷۸)، خاطرات سفر ایران، ترجمه مهران توکلی، تهران: نشر نی.

سایکس، سر پرس (۱۳۳۶)، سفرنامه ژنرال سر پرس سایکس یا ده هزار میل در ایران، ترجمه حسین سعادت نوری، چاپ دوم، تهران: کتابخانه ابن سینا.

سیاح محلاتی، محمدعلی (۱۳۵۶)، خاطرات حاج سیاح یا دوره خوف و وحشت، به‌کوشش حمید سیاح، چاپ دوم، تهران: امیرکبیر.

عین السلطنه، قهرمان میرزا (۱۳۷۶)، روزنامه خاطرات عین السلطنه، به‌کوشش مسعود سالور و ایرج افشار، ج ۱ و ۲، تهران: اساطیر.

۷۲ تحقیقات تاریخ اجتماعی، سال ۱۲، شماره ۲، پاییز و زمستان ۱۴۰۱

غفاری، محمدعلی (۱۳۶۱)، تاریخ غفاری: خاطرات و اسناد محمدعلی غفاری نایب اول پیشخدمت باشی، به-کوشش منصوره اتحادیه (نظام مافی) و سیروس سعدوندیان، تهران: نقش تاریخ ایران.

فلاندن، اوژن (۱۳۵۶)، سفرنامه اوژن فلاندن به ایران، ترجمه حسین نورصادقی، چاپ سوم، تهران: کتابفروشی اشراقی.

فوروکاوا، نوبیوشی (۱۳۸۴)، سفرنامه فوروکاوا، ترجمه هاشم رجب زاده و کینیچی ئەاورا، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.

فووریه، ژوانس (۱۳۸۹)، سه سال در دربار ایران، ترجمه عباس اقبال آشتیانی، چاپ دوم، تهران: دنیای کتاب.

کارلاسرنا، پاره (۱۳۶۳)، مردم و دیدنی‌های ایران، ترجمه غلامرضا سمعی، تهران: نشر نو.

کرزن، جورج ناتانیل (۱۳۸۰)، ایران و قضیه ایران، ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی، ج ۱، چاپ پنجم، تهران: علمی و فرهنگی.

گرنفل، مایکل (۱۳۸۹)، مفاهیم کلیدی پیر بردیو، ترجمه محمد مهدی لیبی، تهران: افکار.

گروته، هوگو (۱۳۶۹)، سفرنامه گروته، ترجمه مجید جلیلود، تهران: مرکز.

گوینو، ژوزف آرتور دو (۱۳۸۳)، سه سال در آسیا: سفرنامه کنت دو گوینو، ترجمه عبدالرضا هوشنگ مهدوی، تهران: قطره.

ماساهارو، یوشیدا (۱۳۷۳)، سفرنامه یوشیدا ماساهارو، ترجمه هاشم رجب زاده، تهران: آستان قدس رضوی.

مستوفی، عبدالله (۱۳۸۴)، زندگانی من یا تاریخ اجتماعی و اداری دوره قاجاریه، ج ۱، چاپ پنجم، تهران: زوار.

معیرالممالک، دوستعلی خان (۱۳۹۰)، یادداشت‌هایی از زندگانی خصوصی ناصرالدین شاه، تهران: نشر تاریخ ایران.

ممتحن الدوله شقاقی، میرزا مهدی خان (۱۳۵۳)، خاطرات ممتحن الدوله، به کوشش حسین قلی خان شقاقی، تهران: امیرکبیر.

ویشارد، جان (۱۳۶۳)، بیست سال در ایران، ترجمه علی پیرنیا، تهران: نوین.

ویلز، چارلز جیمز (۱۳۶۸)، ایران در یک قرن پیش، ترجمه غلامحسین قراگوزلو، تهران: اقبال.

ویلس، چارلز جیمز (۱۳۶۳)، تاریخ اجتماعی ایران در عهد قاجاریه، ترجمه سید عبدالله، به کوشش جمشید دودانگه و مهرداد نیکنام، تهران: زرین.