

تاری دیده به شود به دوا  
قد خمیده راست شد به عصا  
قد خمیده را چه خواهی کرد  
... خوابیده را چه خواهی کرد



مجلس شورای ملی تهران  
سید علی آقا میرزا  
سید محمد علی آقا میرزا  
۱۳۰۳ هجری قمری  
۱۳۰۳ هجری قمری

تشریفات اصلاح سروصورت ناصرالدینشاه

**چراغ:** هرگاه از نظر تاریخی سرگذشت روشنایی را از آغاز زندگی بشر مورد مطالعه قرار دهیم به این نتیجه می‌رسیم که: نخستین وسایل تأمین روشنایی، آتش یا شاخه‌های افروخته و مشعل بود. چراغ شمع و فانوس بتدریج، بعدها پیدا شد. چراغهای اولیه کاسه‌ای سنگی بود که در آن روغن می‌ریختند و با قتیله‌ای روشنش می‌کردند. شمع مومی، پس از آن پیدا شد. سپس فانوس اختراع گردید. انواع مختلف این وسایل تأمین روشنایی هنوز هم بین اقوام مختلف متداول و

سرگذشت روشنایی  
در ایران

مرسوم است.<sup>۱</sup> چنانکه گفتیم، چراغهای قدیم معمولاً از دو قسمت قتیله و دوغندان تشکیل می‌شد. در روغندان، روغن کرچک می‌ریختند. بهترین چراغها قندیل بود که از سقف می‌آویختند. شمع انواع مختلف داشت؛ از شمعهای کوچک برای روشن کردن اتاقهای معمولی و از شمعهای بزرگ، برای روشن کردن سالنها و طنبی‌ها استفاده می‌کردند.

مشعل، عبارت از قتیله‌ای بود که در مخزن روغنی قرار می‌دادند. با اینکه از مشعل دود فراوان متصاعد می‌شد، از لحاظ روشنایی، قابل توجه بود. بطوریکه از سفرنامه ناصر خسرو برمی‌آید، در مناطق بادخیز، مشعل و یا شمع را در آگینه یا شیشه قرار می‌دادند تا خاموش نشود. بطوریکه از دایرةالمعارف فلامی برمی‌آید، در عهد حجر قدیم، روغن را در سنگ و صدف و جز اینها مشتعل می‌کردند. در مصر و شرق زمین، از ایام بسیار قدیم، چراغهای قتیله‌ای با روغندان سفالی معمول بود. در یونان در قرن ششم قبل از میلاد، مشعلهایی با روغندان فلزی یا سفالی نیز بکار می‌رفت. بعضی از انواع ابتدایی چراغ، از قرون وسطی تا قرن ۱۰ میلادی، در اروپا بکار می‌رفت، و در قسمتهایی از مشرق زمین، هنوز هم بکار می‌رود. چراغها معمولاً دود می‌کرد، زیرا قسمت مرکزی قتیله‌های گرد، از هوای کافی برای احتراق کامل استفاده نمی‌کرد. در اواخر قرن ۱۸، قتیله مسطح تهیه شد که از دود چراغ کاست. در همین اوان، آرگان قتیله گرد میان تھی را اختراع کرد و همولوئه چراغ را در کار آورد. از اواسط قرن ۱۹، چراغهای نفت‌سوز معمول شد که هنوز هم در جاهایی که دسترسی به گاز و برق نباشد و نیز در بسیاری از چراغهای اطمینان و جز آن بکار می‌رود.<sup>۲</sup> (چراغ اطمینان معمولاً در معادن مورد استفاده قرار می‌گیرد.)

در منابع تاریخی و ادبی ایران بعد از اسلام، مکرراً از چراغ و شمع و دیگر وسایل روشنایی بخش، سخن به میان آمده است.

در بوهان قاطع، در وصف چراغ، چنین می‌خوانیم: چراغ «قتیله‌ای باشد که آن را با چربی و روغن و امثال آن روشن کرده باشند.

در قدیم، چراغ عبارت از ظرفی بود دارای روغن و قتیله. اکنون عوض روغن نفت بکار می‌برند.»

در چراغ، بیه، روغن کرچک یا روغن بزرگ یا نفت یا قطران می‌ریختند و قتیله را نیز از کتان یا لباسهای کهنه ترتیب می‌دادند:

باز شمعی به جای او بنهاد	گر چراغی ز پیش ما برداشت
پس در او کرد اندکی روغن	کهنه را در چراغ کرد سبک
گشت چون روی دلبران روشن	تا همه مجلس از فروغ چراغ

— رودکی

از چراغهایی که بدینسان فراهم می‌شد، دودی نامطلوب برمی‌خاست. با این حال، عاشقان و طالبان علم از دود چراغ خوردن باکی نداشتند. سعدی در گلستان می‌گوید: «دود چراغ

۱. دك. دایرةالمعارف فلامی، ماده «درشناسی».

۲. همان، ماده «چراغ».

بمغایده خوردن، کار خردمندان نیست.» امیر خسرو دهلوی معتقد است:

کسی دارد از علم عالم، فراغ که او چون قلم، خودد دود چراغ  
 «چراغ از روغن نورگیرد، و باز از زیادتی روغن بمیرد.»<sup>۱</sup> «چراغ از بهر تاریکی نگهدار»<sup>۲</sup> سعدی در  
 ناپدید این معنی، مردم را به صرفه‌جویی دعوت می‌کند و از اسراف و زیاده‌روی بر حذر می‌دارد:  
 الهی کوروز روشن شمع کافوری نهد روزی کش به شب روغن نباشد در چراغ



انواع چراغ

انواع چراغ: یکی از وسایل روشنایی در روزگار قدیم، پیه‌سوز بود و آن نوعی ظروف سفالین یا فلزی بود که در آن، پیه یا روغن کرچک یا روغن برزک می‌ریختند و روشن می‌کردند و آن دارای قتیله‌ای از پنبه بود. چراغدان و پیه‌دان، در قرون وسطی معمول بود.

چو صد شمعدان چید مجلس — روز برافروخت نرگس دو صد پیه‌سوز  
 مردنگی یا مردنگ: «فانوس شیشه‌ای را می‌گفتند که بالا و پایین آن باز بود و شمع و چراغ را داخل آن می‌گذاشتند تا از باد مصون بماند.»<sup>۳</sup>

روشنایی شهرها: در دوران شکفتگی تمدن اسلامی، اکثر بازارها و کوچه‌های مهم شبها روشن بود. در ایران و بین‌النهرین، برای روشن کردن معابر، از چراغهای نفتی و درسوریه و مصر از چراغهای روغنی استفاده می‌کردند. این چراغهای سسی شبک را گاه به دیوارهای خانه‌ها و گاه به تیرهای چراغ نصب می‌کردند. «ابن جبیر، ضمن توصیف جریان مسافرت خود، می‌گوید: «جمعی از اهالی دمشق عادت داشتند که شبها با استفاده از چراغهای پر نور، در صحن مسجد، به گردش و تفریح بپردازند. مردم دمشق این قبیل اشخاص را از روی طعن و طنز «زحمتکشان!» خطاب می‌کردند. آنان دو به‌دو، از یک طرف صحن به‌جانب دیگر می‌رفتند.» سپس ابن جبیر

۲۱. امثال حکم، پیشین، ج ۲، ص ۶۰۹.

۳. فرهنگ فارسی، پیشین، ج ۲، ماده «مردنگی».

می‌گوید: «نور این چراغها چنان زیاد و خیره‌کننده بود که خاطره‌های چراغانی لیلۃ‌القدر، یعنی شب ۲۶ ماه رمضان در اشیبیلیه و غرناطه در ذهنم تجدیدگردید.» در ری، قاهره، اسکندریه و تبلیس و بسیاری از بلاد بزرگ، بعضی از بازارهای تاریک را هنگام روز نیز با چراغ روشن می‌کردند و در شهرهای کوچک و قصبه‌هایی که از روشنایی عمومی بی‌نصیب بود، برای حرکت شبانه، مردم ناگزیر بکمک فانوس، راه خود را روشن می‌کردند.<sup>۱</sup>

**انواع چراغ:** این بطوطه ضمن سفرخود در روم، از انواع چراغ در آن سرزمین سخن می‌گوید: پس از نماز مغرب، مرا به‌خاتقاه بردند. زاویه‌ای نیکو بود که در آن بساطهای رومی گسترده بودند. چراغهای عراقی متعدد بود، و پنج عدد پیه سوز در مجلس وجود داشت. پیه‌سوز چراغ مسی سه پایه‌ای است که بر سر آن چیزی جلاس مانند از مس کارگذاشته‌اند و در وسط آن، لوله‌ای قرار دارد که قتیله از میان آن می‌گذرد و ظروف پیه‌سوز، را از پیه مذاب پر می‌کنند و در ظرف مسی پر از پیهی که در کنار چراغ نهاده‌اند یک عدد مقرض برای چیدن سر قتیله می‌گذارند و شخصی به‌نام چراغچی مواظب اصلاح آن است.<sup>۲</sup>

**چراغ فانوسی:** پیترو در سفرنامه خود، اطلاعاتی در پیرامون چراغهای عهدصفویه در اختیار ما می‌گذارد. وی در مکتوب چهارم خود، می‌نویسد: «چون تاریک شده بود، چهار چراغ به‌مجلس آوردند. این چراغها به‌شکل فانوسهای آهنی گردی بود که معمولاً در کنار پنجره‌های خانه‌های قدیمی رم می‌افروزند. در وسط آنها قتیله‌ای در داخل چربی قرار گرفته بود که می‌سوخت و پیش از مشعلهای ما از خود شعله و روشنایی بیرون می‌داد. این فانوسها را در ایران بر سر چوب می‌آویزند و در جلو و عقب اشخاص چون مشعل حمل می‌کنند. البته فقط متنفذین و بزرگان دارای چنین وضعی هستند و مشعلداران در خیابان و موقع مسافرت شبانه، راه آنها را روشن می‌کنند و هر موقع سه چهار مشعلدار با هم دیده شود، علامت این است که شاه و یا حداقل حرم او در راه هستند.

چهار عدد از این فانوسها را خارج از دیوانخانه در هوای آزاد جلو نمای عمارت قرار دادند و در داخل اتاق نیز از این سر تا آن سر، مشعلدانه‌های طلا و نقره بروی زمین گذاشتند که در آنها بتناوب، شمعیهای مومی و روغن چراغ می‌سوخت.»<sup>۳</sup>

بکار بردن نفت در چراغ بوسیله آگسز رواج یافت. با استفاده از نفت و لوله چراغ، مشکل روشنایی منازل تا حدی رفع شد. استفاده از گاز برای روشنایی نخستین بار، در اواخر قرن ۱۸، در انگلستان و پاریس، عملی گردید<sup>۴</sup> و بتدریج، استفاده از چراغ برق، سراسر اروپا و آسیا را فراگرفت. تا قبل از ظهور تمدن جدید، قرن‌ها بشر از چراغهای روغنی و نفتی بهره‌برداری می‌کرد. **شمع:** شمع ظاهراً در دوره صفویه، بهترین و مناسبترین وسیله روشنایی بود. در زمان شاه عباس، برای پذیرایی از پیترو دل‌واله، جهانگرد ایتالیایی، ضمن ۲۴ قلم مواد مختلف غذایی که

۱. زندگی مسلمانان در قرون وسطا، هیشین. ص ۲۵۴.

۲. رک، سفرنامه ابن بطوطه، هیشین. ص ۲۸۲.

۳. سفرنامه پیترو دل‌واله، هیشین. ص ۲۳۵.

۴. رک، دایرة‌المعارف فارسی، هیشین. ماده «روشناسی».

برای او و همراهانش فرستاده‌اند پنجاه عدد شمع گچی بزرگ و دوازده من پیه مخصوص برای تأمین روشنایی به کاربرد از آنان تسلیم کردند.

شمعهای گچی بزرگ و بلندی که در آن ایام معمول بود هر یک یک کیلوگرم و نیم وزن داشت و دوسه شب می‌سوخت و نیم‌سوخته آنرا بیشتر در راهروها و اتاقهای خصوصی بکار می‌بردند.

پیه مخصوصی را نیز در پیه دانه‌های نقره می‌ریختند و قتیله آن را روشن می‌کردند و روی قالی برابر حاضران یا روی سفره، پیش روی میهمانان، می‌نهادند.<sup>۱</sup>

نه تنها در شرق بلکه در اروپا نیز تا قرن هیجدهم، مردم از فقدان نور سالم و بی‌دود، رنج می‌بردند. پیرروسو می‌نویسد: «همه ما در کتابهای تاریخ، شرح جشنهای با عظمت سلاطین را قبل از دوران

### مشکل نور و چراغ در قرون وسطی

انقلاب فرانسه خوانده‌ایم، و همه ما در ضمن مطالعه این وقایع، منظره کاخهای پادشاهان و تالارهای وسیع آن را در نظر مجسم کرده‌ایم که گروهی از اعیان و نجبا با لباسهای فاخر، در این مجالس در حرکت و تفرج می‌باشند؛ و نیز نمایشات اوپرا و مجالس رقص درباری و شباهتها و غیره را بنظر آورده‌ایم... اما هرگز از خود پرسیده‌ایم که در این جشنها چگونه مجالس روشن می‌کردند؟ خوب است منظره تالار آیینه‌کاخ ورسای را در نظر مجسم کنیم که نور لرزان تعداد بیشماری شمع متعفن و پر دود، آن را روشن می‌سازد و هر لحظه پیشخدمتهای درباری مجبورند کثافات شمعها را جمع و قتیله آنها را مرتب سازند و در نتیجه، سایه‌های مدعویین همچون اشباح افسانه‌ها بحرکت درمی‌آید.

تا زمان انقلاب فرانسه، وسیله عادی و معمولی روشن کردن منزل، استفاده از شمعهای پیهی بود و شمعهایی که با موم زنبور عسل درست می‌شد، از جمله اشیاء تجملی بشمار می‌رفت. عده‌ای هم از چراغهای روغنی استفاده می‌کردند که در واقع همان پیه‌سوز عهد عتیق بود.

اما در خصوص روشنایی کوچه‌ها باید بدانیم که این کار در شهر پاریس از سال ۱۶۶۷ بوسیله شمعدانهای روپوشیده شروع شد و از سال ۱۷۴۵ فانوسهای منعکس‌کننده نور را جانشین آنها ساختند. در سال ۱۷۶۹ سه هزار و پانصد عدد از این فانوسها در شهر وجود داشت و همه مردم در مقابل این افراط بسیار در مصرف نور، از خود بیخود می‌شدند.<sup>۲</sup>

بالاخره، چند تن از پژوهندگان درصد برآمدند از چراغ روغنی بهره‌برداری کنند. برای این کار، قتیله را در داخل روغن غوطه‌ور ساختند و به آن، شکل استوانه‌ای دادند. این قتیله با استفاده از هوا نورافشانی می‌کرد. این چراغ کامل نبود و با لوله چراغ شیشه‌ای که در حقیقت عامل جریان هوا می‌شد و نقش دودکش شفافی را انجام می‌داد، چراغ جدید کامل شد و برای اولین بار، در سال ۱۷۸۴، در تئاتر «کمدی فرانسه» از این چراغ بهره‌برداری شد.

مردم از این چراغ استقبال کردند و این نوع چراغ تا زمان پیدایش چراغ گاز، در تمام جهان متداول بود. نخستین پژوهندگان که سعی می‌کردند از چوب یا تقطیر زغال، گاز بدست

۱. روز زندگانی شاه عباس اول، بهشون، ج ۴، ص ۴۶.

۲. تاریخ صنایع و اختراعات، بهشون، ص ۲۴۸-۲۴۷ (به اختصار).

بیاورند، در این راه با مشکلات و مخالفت‌های گوناگون کهنه‌پرستان مواجه شدند. «با این حال، در سال ۱۸۱۴ کوچه‌های شهر لندن، بوسیله چراغ‌گاز روشن شد و در سال ۱۸۱۷ اولین چراغ‌های گاز در آمریکا، در شهر بالتیمور و در پاریس پیدا شدند.»<sup>۱</sup>

# فصل هشتم

راهها و وسایل نقلیه

[www.Bakhtiaries.com](http://www.Bakhtiaries.com)



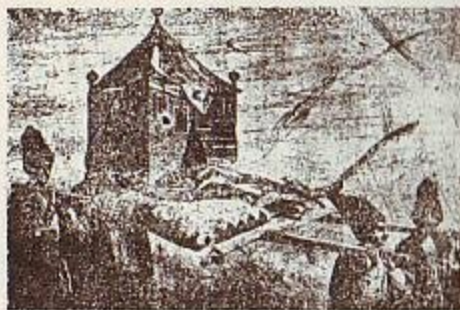
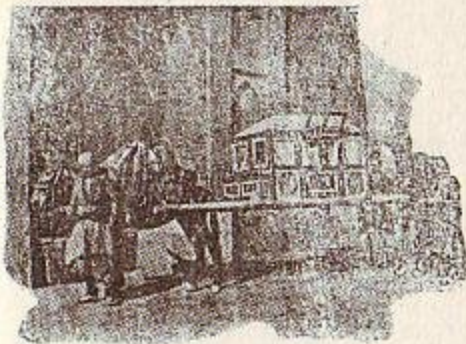
مردان با یک اسب در نزدیکی کابل



قطار بخار در نزدیکی کابل

[www.Bakhtiarries.com](http://www.Bakhtiarries.com)

مستقله باغچه  
خیابان باغچه و لوم





نظری به قبل  
از اسلام

ایران از قدیمترین کشورهای است که به راهسازی و امنیت راهها توجه کرده است. چنانکه در جلد اول دیدیم، متجاوز از چهار صد سال قبل از میلاد، شوش بوسیله شبکه‌ای از راههای ارتباطی، به تمام استانها و کشورهای تابع شاهنشاهی هخامنشی مرتبط می‌شد، و چا پارها با سرعت کم نظیری، نامه‌ها و پیامها را از مرکز به استانها ابلاغ می‌کردند. در اوستا، کتاب باستانی، مکرر، به اراه اشاره شده؛ و یکجا، مزد پزشک معالج حاکم ولایت را معادل «یک اراده چهار حیوان بسته» معین می‌کند. گزنفون و پلوتارک نیز از اراده و گردونه‌های چهار اسب سخنان گفته‌اند. از راههای معروف دوره هخامنشی، راه شاهی است که از شهر افسس یونانی تا شوش ادامه داشته و کاروانها در ۱۱۱ روز، این راه را می‌پیمودند، و مسافرین در نود روز، ولی چا پارها که با وسایل بهتری مجهز بودند، در زمانی کمتر، این راه را طی می‌کردند و در طی راه، به گفته هردوت، مسافرخانه‌های خوبی وجود داشته است. در دوره اشکانیان و ساسانیان نیز، شبکه راههای ارتباطی وجود داشته و کاروانهای تجاری، بشرحی که در جلد اول دیدیم، به فعالیتهای اقتصادی خود ادامه می‌دادند.

فردوسی در اشعار خود، از عماریهها و هودجهای روی بسته که زنان بزرگان در آن می‌نشستند، سخن می‌گوید؛ از جمله از زبان بیژن به افراسیاب، می‌گوید:

یکی نوعمادی بد اندر میان  
کشیده بر او چادری پرنیان  
در جای دیگر می‌گوید:

بیاورد پس خسرو خسته دل  
هزار اشتر و اسب و آستر هزار  
ز دیبا و دینار کردند بار  
سپاه ایستاده رده، خیل و فیل  
عماری به‌سماه نو آراسته  
پس پشت او اندرون خواسته

در جای دیگر، فردوسی ضمن گفتگو از اسوا و خسرو پرویز، می‌گوید:

ده و دو هزار اشتر بارکش  
عماری کش و گامزن شصت و شش

از دوره ساسانیان، پلهای زیادی بجای مانده که اغلب آنها هلالی شکل و دهانه آنها بین ۱۱ الی ۱۴ متر است. از جمله، در نزدیک شوش، در دزفول، پلی روی کارون زده شده بود که طول

آن یک کیلومتر و دارای ۶۲ دهانه بود. از این قرائن، پیداست که در دوره ساسانیان، به خطوط ارتباطی و راهها، توجه می‌شده است. پس از حمله اعراب همین که آرامش نسبی برقرار گردید، بار دیگر راههای ارتباطی و مسأله «امنیت» مورد توجه قرار گرفت.

پس از آنکه حوزه قدرت مسلمین وسعت گرفت، از قرن سوم هجری بپید، فکر مطالعه و تحقیق در اوضاع اقتصادی و اجتماعی ملل تابع، در بین اعراب و ایرانیان قوت گرفت. به همین مناسبت، عده‌ای از

### جهانگردان ایرانی و عرب

سیاحان و جهانگردان عرب و عجم در این راه دشوار قدم گذاشتند و به مسافرت و مطالعه در اوضاع اقتصادی و اجتماعی دنیای آن روز همت گماشتند. دکتر «سامی الدهان» در مقدمه‌ای که بر سفرنامه ابن فضلان (فرستاده‌المقتدر خلیفه عباسی، به کشورهای ترک و خزر و روس و اسلاو در سال ۳۰۹ هجری ۹۲۱ میلادی) نوشته، منذکر شده است: که از آغاز قرن سوم هجری، تصنیفات جغرافیایی و شرح خصوصیات راهها و کشورهای مختلف رو به فزونی گذاشت، و مؤلفین اسلامی دریاب کشورها و تقسیمات جغرافیایی آنها قلمفرسایی نمودند؛ مثلاً الکندی، و ابن خردادبه، و قداسة ابن جعفر، و یعقوبی و ابن الفقیه عمدانی و ابن رسته و ابن حوقل و اصطخری و امثال آنها به توصیف کشورهای شرقی و غربی از چین تا اندلس پرداخته و از طرز زندگی و آداب و رسوم و عقاید مردم آن نقاط و همچنین از اوضاع کشورها و خصوصیات راهها، محصولات، چگونگی مالیاتها و جز اینها مطالبی در سفرنامه‌های خود نوشتند.<sup>۱</sup>

مندرجات و مطالب این سفرنامه‌ها، از جهت دقت و ارزش تاریخی، اجتماعی و اقتصادی یکسان نیست، و با وجود نقص وسایل نقلیه و آشنا نبودن سیاحان عرب به اصول نقشه برداری جدید، بعضی از سیاحان در راه تحقیق و کشف مطلب مورد نظر خود، کوشش فراوان بخرج داده‌اند. «ابن خردادبه در اواسط قرن سوم هجری، در حدود کوهستان جبل در ایران عامل برید و اخبار بود. و مقدسی می‌گوید که برای انجام مسافرتها و جهانگردیهای خود بیش از ده هزار درهم خرج کرده است. ابن حوقل می‌نویسد که بجز صحرای بزرگ، تمام مناطقی را که درباره آنها مطالبی نوشته بازدید کرده است. باید توجه داشت که بیشتر جغرافیدانان از ابن حوقل و مقدسی مطالبی نقل و اقتباس کرده‌اند. بطور کلی، در این کتابها در بیان احوال و عادات و لباس ملتها به اختصار برگزار شده و از جزئیات چیزی ذکر نشده است. می‌توان گفت که در این کتابها بیش از هر چیز از موضوع خراج و رابطه مناطق مختلف با پایتخت خلافت سخن رفته است.»

بازرگانان این دوره بمنزله سفرای اقتصادی اسروزی بودند، و در اطراف جهان به کار حمل و نقل کالاها و معاملات تجاری اشتغال داشتند، و بر نقاط دوردست دریاهای چین و کرانه‌های دریای بالتیک و اندلس و اقیانوس اطلس و جزایر اقیانوس هند دست یافتند و در همه جا از خود آثاری باقی گذاشتند.

۱. ر. ک. سفرنامه ابن فضلان. ترجمه ابوالفضل طباطبائی (مقدمه ناشر من عربی). ص ۱۳. از «ز» به پید.

## وضع راهها و خصوصیات شهرها و کشورهای اسلامی

از قرن سوم هجری بعد، در اثر سکون و آرامشی که در جهان اسلامی پدید آمد، فعالیت‌های اقتصادی و سیاسی در سراسر منطقه نفوذ مسلمین بسط یافت و آمدورفت بازرگانان و هیأت‌های سیاسی و مذهبی و تلاش جهانگردان و اهل تحقیق، سبب گردید که کتب و آثار گوناگونی از این دوره بیادگار بماند و کمایش ما را از وضع راههای ارتباطی و احوال اجتماعی و اقتصادی مردم در شهرها آگاه سازد. «یعقوبی از محققین و دانشمندان قرن سوم، در مقدمه کتاب البلدان می‌نویسد: از آغاز جوانی، کوشش خود را برای کسب اخبار بلاد و مسافتات میان شهرها بکار بردم. مسافرت بسیار کردم، در سفرهای پی در پی با هر کس ملاقات می‌نمودم از موطن و شهر او، وضع زراعت و ساکنین بلاد از عرب و عجم، لباس، مذهب، زبان و عادات اهالی پرسش می‌کردم و اظهارات اشخاص طرف اعتماد را ضبط می‌نمودم.

اصطخری دانشمند ایرانی، مطالب کتاب خود را بر اساس مشاهده عینی، دقت نظر و شنیدنیها با رعایت اعتبار و اختصار بیان کرده است: این حوقل در کتاب خود، ضوۃ‌الادعی، راجع به اصطخری می‌نویسد: ابواسحق فارسی را ملاقات نمودم. او آن نقشه را برای سرزمین هند ترسیم کرده و آن را بهم آسینخته است و نقشه فارس را خوب ترسیم نموده است. من آذربایجان را در این صفحه کشیدم و او آن را پسندید و نقشه الجزیره را تحسین نمود. او نقشه مصر را خوب نکشیده بود، و نقشه مغرب او بیشتر دارای اشتباه است» او به من گفت: زادگاه تو را دانستم، می‌خواهم اشتباهات مرا در این کتاب اصلاح کنی. من هم آنها را اصلاح کردم و به او نسبت دادم.

اصطخری، مانند سایر جغرافیدانهای قرن چهارم، کشور اسلامی را به بیست اقلیم جغرافیایی تقسیم و توصیف نموده است؛ و سپس راجع به ربع سکون، دریاها، مساحت کشورها، اوصاف جزیره العرب و خلیج فارس و (اقیانوس هند)، مغرب (شامل اندلس و جزیره سیسیل)، مصر و شام و دریای روم (مدیترانه) الجزیره، عراق، ایران جنوبی و میانه و شمالی (به انضمام ارمنستان و دریای خزر) و هند بحث نموده است. راههای ارتباطی، مساحتها، محصولات تجاری و صنعتی نقاط مختلف، نژادها، و ادیان آنها را توضیح داده است. بیشتر اطلاعات او بر اساس شواهدات و تحقیقات شخصی بوده و بسیار شایان توجه است.

سعودی نیز از محققان و جهانگردان بنام جهان اسلامی است. وی در مقدمه مروج الذهب، می‌نویسد: «این کتاب را از دهها کتاب تاریخی موجود در زمان خود، نقل نموده‌ام... مروج الذهب در موضوعات مختلف، از جمله خلقت جهان، داستان پیامبران، اوصاف دریاها، خشکیها و عجایب آنها، تاریخ سلسله قدیم، ایران، یونان، سریان، رومان و فرنگ، ادیان و مذاهب، و عادات و تقویمهای قدیم و ساختمانهای عظیم بحث می‌کند.

سعودی در کتاب الغنیة و الاشراف، در باب هیأت و نجوم و جغرافیا، فصول سال و ورزش بادها و شکل و مساحت زمین و حدود هفت اقلیم و نیز راجع به تاریخ ملت‌های گذشته، زبان ایشان و سالهای قمری و شمسی و مطالب دیگر بحث نموده است.

دیگر از جهانگردان، و جغرافیدانان معروف، مقدسی آخرین نماینده مکتب کلاسیک و

به نظر اسپرنگر: بزرگترین جغرافیادانی است که بشر شناخته است.

مقدسی نیز مانند اصطخری و ابن حوقل، همواره در سفر بوده و خود می نویسد: در کشورها و اقالیم اسلامی گردش کردم، با دانشمندان ملاقات نمودم و پادشاهان را خدمت کردم، با قضات همدم شدم و نزد فقها درس خواندم، با ادبا و قراء آمیزش داشتم، بر بالای منبرها خطابه خواندم، و بر فراز منارها اذان گفتم، در دشتهای و کوهها و صحراها سرگردان شدم، در دریاها با خطر غرق رویوگر دیدم، در زندانها بسر بردم، به کار تجارت اشتغال ورزیدم، در مجالس داستان سرایان (قصاصین) حضور یافتم، و با همه گونه اشخاص معاشرت کردم، و در هر کجا، بوسایل مختلف، راجع به مذهب، زبان، نژاد، اخلاق اجتماعی مردم، و طرز مالیات بندی و اصول خراج، تحقیقات نمودم و صحیح آنها را ثبت کردم، و در این راه، رنج بسیار بردم و در برابر سختی و غربت و مذلت پردبار بودم... و سعی کردم خلاف آنچه را که دیده ام یا از اشخاص طرف اعتماد شنیده ام نقل نکنم.

در جای دیگر می نویسد: مطالب کتاب را به سه نوع تقسیم کردم: اول آنچه دیده ام، دوم آنچه از مردم طرف اعتماد شنیده ام، سوم نقل آنچه که دیگران نوشته اند... کتابخانه پادشاهی نبود که ندیدم و مذهب و ملت نبود که ندانستم. با پارسیان و اهل اطلاع معاشرت کردم و اطلاعات مورد نیاز را از ایشان بست آوردم.<sup>۲</sup>

این بود نمودار مختصری از تلاش محققان و جغرافیادانان قرون وسطی در راه کشف اوضاع شهرها، راهها و خصوصیات اقتصادی و اجتماعی بلاد اسلامی در قرون وسطی.

در دوره بعد از اسلام، تغییر مهمی در وسایل ارتباطی و جاده ها روی نداد؛ منتها در هر دوره ای که تمرکز بیشتر و قدرت حکومت مرکزی فزونی تر بود، امنیت راهها بیشتر تأمین می شد و کاروانیان با میل و رغبت، به مسافرت تن می دادند. در این دوره، مانند ادوار پیش، مردم فقیر پیاده و یا با حیوانات سواری و بارکش، فواصل بین شهرها را طی می کردند و طبقات مرفه و محتشم با زن و فرزند در کجاوه ها، عماریه ها و هودجه ها با پرده های آویخته، راه سفر پیش می گرفتند. امنیت راهها چندان تأمین نبود؛ مخصوصاً مناطق کوهستانی محل مناسبی برای استقرارزدان بود تا از آنجا با وسایلی که در دست داشتند به جان مسافرن بیفتند و گرانها ترین اسوال آنها را بغارت برند. بهمین جهت، از قدیم، مسافرت انفرادی یا با عده ای محدود خطرناک بود و معمولاً افراد و خانواده ها برای اینکه از امنیت بیشتر برخوردار شوند با کاروانها همراه می شدند و هر کاروان قافله سالاری داشت که رهبری و اداره کاروان با او بود.

جمع کردن خیمه ها و اردو و حرکت آن و همچنین توقف و بر پا کردن اردو بوسیله کوس و جرس به اطلاع مردم می رسید و معمولاً قبل از حرکت، بوسیله کوس به مسافرن اخطار می کردند که بار و بونه را جمع کنند تا پس از نواختن کوس رحیل، همه آماده حرکت باشند، و قبل از حرکت قافله، قافله سالار ماسوری جهت دیده بانی در جلو می فرستاد تا در صورت مشاهده خطر

### وضع راههای ایران در دوره بعد از اسلام

اطلاع دهد. حرکت کاروان، پس از آمادگی مسافرت، با صدای کوس صورت می‌گرفت. معمولاً در معیت کاروانهای مهم، عده‌ای سوار مسلح در حرکت بودند تا مردم را از دستبرد و شیخیون دزدان در امان دارند. هرکس از قافله جدا می‌ماند یا راه راگم می‌کرد، همواره در معرض خطر مرگ بود.

اغلب شعرا و گویندگان، بمناسبت، به‌مشکلات و خطراتی که سفرهای آن روزگار، در پیش داشته، اشاره کرده‌اند؛ چنانکه حافظ می‌گوید:

کاروان رفت و تو در خواب و بیابان در پیش

ره چه جویی، ز که پرسی، چه کنی، چون باشی

سعدی می‌گوید:

خواب نوشین و یامداد رحیل باز دارد پیاده را ز سیل

علاوه بر سواران مسلح نیزه‌دار که منوچهری در این بیت به آنها اشاره کرده:

زنوک نیزه‌های نیزه‌داران شده وادی چو اطراف سنابل

اغلب خود کاروانیان مسلح بودند تا در صورت بروز خطر، در مقام دفاع برآیند. در بعضی موارد، که کاروان از جهاتی اهمیت داشت، از اسرا و حکومت‌های سر راه مدد می‌خواستند؛ چنانکه در جوامع الحکایات، عوفی می‌نویسد: کاروانی از جانب بصره و اهواز بسوی سیستان روان بود. برای حمایت کاروان، از پادشاه سیستان کمک خواستند و او پنجاه سوار ماسور کرد تا کاروان را به‌سمن برساند. وگاه، با دادن رشوه و باج، خطر را دفع می‌کردند:

در بعضی از جاده‌ها، در فواصل معین، کاروانسراهایی مجهز به وسایل لازم ساخته بودند تا مسافرین با خیال راحت در آن زندگی کنند. بعضی از این کاروانسراها را حکام و مأمورین و برخی را خیرخواهان زمان برای آسایش خلق ساخته بودند که مجاناً در اختیار مردم می‌گذاشتند. کسانی که در کاروانسراهای داخل شهر اقامت می‌کردند و کالاهای خود را در آنجا پیاده می‌کردند معمولاً مبلغ معینی بعنوان حق توقف یا بارانداز می‌پرداختند. در هر کاروانسرا چند اتاق بالنسبه بزرگ برای پذیرایی بزرگان ساخته بودند، ولی بطور کلی، اتاقها کوچک بود و گاه در زمستان، مسافرین در طویله‌هایی که جنب کاروانسرا ساخته بودند اقامت می‌کردند. بعضی از اتاقها پنجره‌ای بطرف آخر داشت تا صاحب اسب بتواند از وضع مرکوب خود با خیر باشد. اتاق کاروانسراهایی که موقوفه نداشت بدون ائانه بود و مسافر، خود باید فرش و سایر لوازم زندگی را همراه داشته باشد و مواد غذایی را، به اقتضای فصل، از کاروانسرادار یا دهاتیها بخرد. هر کس اول وارد کاروانسرا می‌شد حق تقدم داشت و می‌توانست از بهترین حجره‌ها استفاده کند و بین غنی و فقیر از این جهت امتیازی نبود. شبها، در کاروانسرا رامی‌بستند و معمولاً یک یا چند نفر برای پاسبانی و مراقبت در داخل کاروانسرا یا روی برچها به‌دیده‌بانی مشغول بودند.

در قدیم، منازل بین راه را یک نفس، طی می‌کردند و فاصله منازل یکسان نبود و معمولاً از ۶ تا ۱۲ ساعت طول می‌کشید و علت این اختلاف، وجود یا عدم آب در بین راه بود. اغلب کاروانها شبها حرکت می‌کردند تا روز به منزل برسند و فرصت برای کارهای لازم داشته باشند. از قادیخ بیهقی بر می‌آید که گاهی سلاطین بر معماری که بر ماده پیل زده بودند می‌نشستند و سفر می‌کردند.

سه‌مترین کاروانها، آنهایی بودند که بسوی مکه می‌رفت. در این کاروانها امیرالحاج که نماینده خلیفه بود پیشاپیش قافله حرکت می‌کرد و همراه او عده‌ای مراقب و سوار مسلح بودند که در عقب مسافرین و زابرین می‌رفتند و برحسب موقعیت اجتماعی و اقتصادی که داشتند در هودجها یا روی اسب و شتر می‌نشستند. وسایل آسایش برای طبقات مرفه از هر جهت تأمین بود و عده‌ای غلام و چهارپا، ائانه و وسایل زندگی آنها را حمل می‌کردند. چون کاروان به منزل می‌رسید، غلامان بیدرنک، خیمه‌های مجال را برپا می‌کردند و فرشها را می‌گستراند و نردبانی به‌عماری وصل می‌کردند تا بزرگان براحتی در خیمه و بارگاه نزول اجلال کنند. مردم متوسط و محروم یا راه سفر را پیاده می‌پیمودند و یا هر چند نفر یک رأس حیوان باری داشتند که بنوت بر آن می‌نشستند.<sup>۱</sup>

حمل و نقل بارها و خصوصیات آن در قرون وسطی: کاروانسراها «در دوره قرون وسطی، مقاطعه کارانی بودند که، هزاران چهارپا در اختیار داشتند و از آنها در مناطق مختلف استفاده می‌کردند. فی‌المثل از شتر در بیابانهای خشک و از قاطر در مناطق کوهستانی یا مرطوب نظیر سواحل بحر خزر استفاده می‌شد.

سکاریها بار را معمولاً به دو قسمت می‌کردند و در پشت حیوان قرار می‌دادند. سواد مایع مانند عسل، قطران، زفت، قیر و نفت و روغن و عسل را در شکمهایی که از پوست بز و گوسفند تهیه کرده بودند، می‌ریختند. چوب پنبه، پشم و دیگر کالاهای را هر یک بنوعی بسته بندی کرده و محکم با ریسمان می‌بستند. پارچه‌ها و اشیاء گرانبه را در کیسه‌های مخصوص بسته‌بندی می‌کردند. انواع میوه‌ها، انگور و غیره در سبدهایی که از ترکه درختان درست شده بود قرار می‌دادند.<sup>۲</sup>

کاروانسراها: «در دوره قرون وسطی، در ممالک اسلامی، صدها هزار کاروانسرا وجود داشت. این کاروانسراها، مانند هتل‌های امروزی، پناهگاه و توقفگاهی برای مسافرین بود. بعضی از آنها دولتی بود و برخی دیگر به‌اشخاص تعلق داشت. بعضی از این کاروانسراها موقوفه بود و مردم برای غذا و مسکن و نگهداری چهارپایان چیزی نمی‌پرداختند. ولی در برخی دیگر، مسافرین ناگزیر بودند مبلغی بپردازند.

کاروانسراها معمولاً حصار و برج و بارو و یک یا چندین در داشت که هنگام شب می‌بستند. ولی همینکه مراقبین از ورود کاروان با خبر می‌شدند، بیدرنک، در کاروانسرا را می‌گشودند. معمولاً هر کاروانسرا حیاط وسیع و مشجری داشت که در آن یک حوض و چند چاه برای تأمین آب مردم و چهارپایان حفر کرده بودند. در اطراف کاروانسرا، بناهای متعددی برای حفظ و نگهداری مسافرین، کالاهای مختلف و چهارپایان پیش‌بینی شده بود.

ساختمانهایی که مخصوص مسافرین بود، دو یا سه طبقه بود، و در هر طبقه اتاقهای کوچکی بود که پنجره آن بطرف ایوان و حیاط کاروانسرا باز می‌شد. در این اتاقها از ائانه و ضروریات زندگی اثری نبود و هر مسافر ناگزیر بود لحاف، پتو، ظروف مطبخ و جز اینها را همراه

۱. دك: حمید بربروی، «مقاله»، مجله دانش.

۲. زندگی مسلمانان در قرون وسطی، هشتمین: ص ۳۹۸ - ۳۹۷.

بیاورد. مسافرینی که از این جهات غیر مجهز بودند، می‌توانستند لوازم زندگی را کرایه و یا خریداری نمایند؛ زیرا معمولاً در مغازه‌هایی که در استداد معبر سرپوشیده کاروانسرا وجود داشت، اثاثه منزل، کیسه و خورجین، چراغ سفر و مواد سقطفروشی برای عرضه به مسافرین یافت می‌شد.<sup>۱</sup>

فاصله کاروانسراها از هم به اندازه یک روز راه بود؛ یعنی معمولاً پس از ۹ ساعت حرکت با شتر، از کاروانسرای به کاروانسرای دیگر می‌رسیدند.

اغلب کاروانسراها به دست سلاطین یا فئودالها ساخته می‌شد و بیاری آنها از گزند دزدان و اشرار مصون می‌ماند. چه آنها بطور مستقیم و غیر مستقیم، از استقرار امنیت و وجود راه‌های بازرگانی استفاده می‌کردند.

گاه بر بالای در کاروانسرا نام بانی آن را می‌نوشتند. بطوریکه ابوالفداء نوشته، در راه بین سیواس و قیصری، ۲۴ کاروانسرا وجود داشت. کاروانسراهای مهم بوسیله برج‌هایی که در اطراف داشت دیده‌بانی و مراقبت می‌شد. در داخل کاروانسراها و همراه با کاروانها همیشه عده‌ای افراد مسلح بودند.

گاه کاروانهایی با صدها شتر با خیال راحت حرکت می‌کردند. بطوری که ابن‌فضلان می‌نویسد: کاروانی که او بعنوان سفیر خلیفه‌المقتدر همراه آن بود پنجهزار مسافر داشت. ولی این نوع کاروانها، استثنایی بود. معمولاً هر کاروان ۱۵۰ تا ۲۰۰ شتر و اسب داشت. با کاروانها نه فقط تجار بلکه صنعتگران، نمایندگان سیاسی، استادکاران، دانشمندان، نقاشان، سیاحان و مردم عادی نیز مسافرت می‌کردند.

کاروانسراهایی که در داخل شهرها می‌ساختند، نظیر مهمانخانه‌های اسروزی، کم‌ویش، مجهز به وسایل زندگی بود و گاه عده‌ای رقاصه در آنجاها می‌رقصیدند و مردم را مشغول می‌کردند. بطوریکه اشاره شد، اکثر کاروانسراها بدست اسرا و متنفذین زمان برای گرفتن عوارض و دوشیدن تجار و مسافرین ساخته می‌شد. بهمین جهت، گاه تجار برای آنکه در طی راه مجبور به دادن کرایه و عوارض گوناگون نشوند، کالای خود را در اولین بازار به‌شترین عرضه می‌کردند.<sup>۲</sup>

برای آنکه خوانندگان بیشتر بخصوصیات کاروانسراها در دوران قرون وسطی واقف گردند شرح زیر را از تاریخ یزد عیناً نقل می‌کنم.

به حکایت قادیخ یزد، در دوران حکومت امیر زاده محمد درویش، در نزدیکی دروازه سهریچرد «کاروانسرای عالی با هشتاد وثاق و چهار صغه ساز داد و آب در میان آن در پایاب جاری کرد، و مقابل درگاه شمال آن، حماسی معتبر و مسلخ مرتفع و حیاض و قلتین نیکو بساخت و قریب صد دکان پرکنار کاروانسرا عمارت کرد و در سال تسع و عشر و ثمانمانه شاه نظام‌الدین... بنامد و تمام پیش صغه مسجد جامع، به کاشی تراشیده تزیین داد و سوره «انا فتحنا» تمام به کاشی ساز کرد.» سپس می‌نویسد امیر جلال‌الدین چقماق، در محله دهوک، کاروان-

۱. همان. ص ۳۹۹-۳۹۸ (به اختصار).

۲. قادیخ سلاجقه آسیای صغیر، بهمن.