

این علوم را آموخته‌ام و بدون آنها زحماتم بهدر خواهد رفت. رئیس دزدان خندید و گفت: اگر به این که ما این انبان را از تو گرفته‌ایم، زحماتت بهدر خواهد رفت، چگونه ادعا می‌کنی که این علوم را یاد گرفته‌ای! با وجود این، توپره را به‌غزالی پس دادند، اما آواز این قول رئیس دزدان درس عبرت گرفت و چون به‌طوس برگشت سه سالی از وقت خود را صرف مطالعه و تکرار و فراگرفتن دروس خود کرد تا دزد نتواند او را از علومش محروم کند.^۱

ناصر خسرو علوی در دیوان اشعارش، به مسافرت‌های پرماجرایی خود و مصائب و مشکلاتی که در راه کشف حقیقت تحمل کرده است، اشاره می‌کند:

برخاستم از جای و سفر پیش‌گرفتم
نرخانم یاد آمد و نزگلشن و منظر
... از سنگ بسی ساخته‌ام بستروبالین
وز ابر بسی ساخته‌ام خیمه و چادر
گاهی به نشیبی شده هم‌گوشه ماهی
گاهی به سرکوهی برتر زدو پیکر
گاهی به زمینی که زاو آب چو سرس
گاهی به جهانی که در او کاخ چواخگر
که جبل به‌گردن بر، مانند شتریان
جوینده همی گشتم ازین بحر بدان بر
رشیدالدین وطواط، در بخش سوم کتاب خود، از مشکلات سفر سخن می‌گوید: «مسافرت از اوطان و مهاجرت از اقران، کاری مشکل و دایمی معضل است... پیغمبر (ص)... فرموده است کبی: السفر قطعة من النار؛ و گاه خبر داده: الحر یؤذی و البر یقتل... و طوایف علما و طبقات حکما را در این معنی، نظماً و نثرأ، نکت فراوان و ملح بیکران است... الغریبة کلها کربة و الفرقة کلها حرقة.

... مرد در شهر خویش با نیروست دیده هم در میان چشم نکوست.^۲

عنصرالمعالی در قابوسنامه، مختصات مسافرت‌های قرون وسطایی و وضع طبقات ممتاز و بینوا را تا حدی روشن می‌کند: «... و در آن قافله، از او منعم تر کس نبود، و فزون از صد تا اشر زبیر بار او بود. و اندر عماری نشسته بود، خرامان و تازان در بادیه همی شد، با ساز و آلتی که در حضر باشد؛ و بسیار قوم از درویش و توانگر با او همراه بودند. چون نزدیک عرفات رسیدند، درویشی همی آمد، برهنه پای و آبله کرده و تشنه و گرسنه. وی را دید بدان نازوتن آسانی؛ رو بدو کرد و گفت: وقت مکافات، جزای من و تو هر دو یکی خواهد بود؟»^۳

درویش با این بیان ساده به اختلاف طبقاتی، و نظام ظالمانه اقتصادی دوران خود اعتراض می‌کند.

در کتاب عتبة الکتبه، ضمن منشورها و فرامین که به نام اشخاص صادر شده است، به مصادر امور و زمامداران هر استان در (عهد خوارزمشاهیان) غالباً تأکید شده است که در حفظ امنیت راهها و مبارزه با دزدان و راهزنان سعی و کوشش نمایند. از جمله در این فرمان، می‌نویسد: «... و چنان سازد که مدارج و مناهج مسلمانان... در آن ولایت از دزد و راهزن

۱. مجتبی مینوی، نقد حال، ص ۲۷-۲۶۹.

۲. نامه‌های رشیدالدین وطواط، با مقدمه قاسم توپسرکالی، ص ۱۳۷-۱۳۶.

۳. قابوسنامه، پیشین، ص ۲۱.

و اهل غیث و فساد پاک باشد، و مردمان در کف امان و سلامت می‌توانند گذشتن و با دزدان و راهزنان در اقامت حدود و تقدیم حکم سیاست مجابا و مدارا روا ندارند، و اتفاق و موافقت و مشاورت قضات اولوالالباب آنچه مفروض است دربارهٔ ایشان بجای آرد؛ کما قال - الله تعالی: انما جزاء الذين يحاربون الله و رسوله و يسعون في الارض فساداً ان يقتلوا او يصلبوا او تقطع ايديهم و ارجلهم من خلاف...»

سعدی به دلهره و نگرانی تجار و سرمایه‌داران در راههای ناامن قرون وسطی اشاره می‌کند - آنجا که می‌گوید:

سعدیا سرمایه‌داران از خلل ترسند و ما
گر برآید بانگ دزد از کاروان آسوده‌ایم
در کتاب التوسل الی التوسل که در دورهٔ علاءالدین تکش خوارزمشاه نوشته شده
است، در مورد مراقبت از راههای ارتباطی، چنین تعلیم می‌دهد.

«و بفرماید تا در حراست راههای آن اقطاع و تنظیف آن، از قطاع هیچ دقیقه سهم نگذارند... و خوب ناسی آن فرزند را به اعزاز و تبجیل ابناء السبیل تسجیل کنند و در حمایت جان و مال ایشان، حسن رعایت مبذول دارند و جایز نشمند که فتنه شایع و مال مسلمانان ضایع شود؛ چه که رهگذریان، پیکان رایگان و بی‌مزد، و ثناگویان بی‌عوض باشند. شکر و ثناء ایشان در اقطاع آفاق گیتی بدرقهٔ نام خوب و ذکر جمیل شود. و هیچ مردم کامل عقل و صائب رأی، از پیکان رایگان اندک حمایت دریغ ندارد و با ثناگویان بی‌طمع، به لطف عنایتی مضایقتی نکند.»^۱

در جای دیگر از کتاب التوسل مخصوصاً به اهمیت امنیت راهها در حسن جریان امور اقتصادی و سیاسی اشاره شده است. «... و فرمودیم تا در حفظ و حراست راهها بروفق عقل و کیاست، احتیاط و سیاست بجای آرد و تنظیف آن از دزدان و مفسدان واجب دارد و حفظ مسالک از لوازم ضبط مملکت داند و باز دگانان و ابناء و سبیل را به بیچ سبیل، ناخوشدل و مشوش خاطر نگذارد؛ چنانکه اسوال و دماء ایشان از نهب و غارت مأسون باشد؛ چه ایشان پیکان رایگان و ثناگویان بی‌طمع باشند. ذکر خوب از حکایت منتشر شود و نام بد از شکایت ایشان سایر گردد.»^۲

لسترنج در جغرافیای تاریخی سرزمینهای خلافت شرقی، ضمن نظری کلی به راههای
توصیف خصوصیات اجتماعی و اقتصادی شهرهای ایران، از
ایران بعد از اسلام
راههای اصلی و فرعی که بلاد مختلف هر استان را به استان دیگر

پیوند می‌داد، بتفصیل سخن می‌گوید و با استناد به نوشته‌های اصطخری، ابن حوقل، مقدسی، ناصر خسرو، ابن رسته، قدامه، حمدالله مستوفی و دیگران، وضع طبیعی، جغرافیایی و اقتصادی و معابر هر منطقه را برای علاقه‌مندان روشن می‌کند. از جمله، راجع به راههای خراسان، می‌نویسد: «راههایی که از خراسان و قهستان می‌گذشت یکی شاهراه بزرگ خراسان بود که از آن طرف بسطام، داخل خاک خراسان می‌شد. و از آنجا تا نیشابور دو شاخه می‌گشت: راه شمالی یعنی

۱. التوسل الی التوسل، پیشین، ص ۳۶.

۲. همان، ص ۱۳.

راه کاروانی از بسطام به جاجرم می‌رفت و جلگه جوبین را طی کرده از «آزادوار» می‌گذشت و به نیشابور می‌رسید. تمام این راه را حمدانته مستوفی و قسمتی از آن را اصطخری و ابن حوقل وصف کرده‌اند. راه جنوبی که کوتاه‌تر از راه شمالی بود، راه چاپاری بود که به نیشابور منتهی می‌شد.

یک منزل بعد از نیشابور، در دزباد (قصرالریح) راه خراسان دو شاخه می‌شد: راه راست یعنی راه جنوب خاوری به هرات می‌رفت.. و راه سمت چپ، از دزباد، به شمال خاوری پیچیده. به مشهد و طوس می‌رفت؛ سپس از راه «مزدران» به سرخس در معبر رود تجند می‌رسید. از سرخس، شاهراه خراسان، کویر را طی کرده به سرو بزرگ و از آنجا پس از عبور مجدد از کویر در آمل به ساحل جیحون منتهی می‌شد و چون راه از خراسان خارج می‌شد، منتهای آن بخارا بود.^۱

«در منطقه گرگان و طبرستان، راههای زیاد وجود نداشت زیرا کوههای طبرستان مانع از آن بود که راهی از آنجا بگذرد. اصطخری و مقدسی راهی را که از ری به سمت شمال می‌رفت و از کوهها می‌گذشت، اسم برده‌اند. این راه از اسک و بلور می‌گذشت و به آمل منتهی می‌شد. راهی که از آمل به سمت باختر در استداد ساحل می‌گذشت، ابن حوقل و اصطخری منزلگاههای آن را تا ناتل و چالوس و از آنجا تا سرحد گیلان (دیلم) یاد کرده‌اند.»^۲

راه کویر: ابن حوقل و مقدسی درباره راه کویر و مشکلات آن، مطالب جالبی نوشته‌اند: «راهزنان آن از هر بیابانی بیشترند و از هر جا راهزنی رانده شود به اینجا پناه می‌آورد، و هیچ شهر و دهکده‌ای در این خاک نیست مگر در سه جا.»^۳ مقدسی می‌نویسد: «این بیابان چون دریاست از هر سوی آن می‌توانی طی طریق کنی بشرط آنکه راه را بشناسی و حوضهای آب و گنبدکهای آن حوضها را. از نظر دور نداری—این حوضها را در قرن چهارم در استداد راههای کویر ساخته بودند و میان هر دو حوض یک روز راه فاصله بود. مقدسی طی هفتاد روز از این سوی کویر به آن سوی رفته و از گردنه‌های هولناک و شوره‌زارهای خطرناک و نقاط گرمسیری و سردسیری آن سخن رانده است.»^۴

ناصر خسرو و دیگر سیاحان، کمابیش، همین مطالب را تأیید کرده‌اند. ناصر خسرو به خطر ریگ روان و اهمیت «علائم» اشاره می‌کند و می‌گوید: «هر که از نشان بگذرد، از میان آن ریگ بیرون نتواند آمدن.»^۵

راههای فارس: «مهمترین راههای فارس، از شیراز به ساحل دریا می‌رفت. زیرا سیراف و جزیره کیش و هرمز که متوالیاً، در طی ازنه، مهمترین بنادر خلیج فارس گردیدند، مقصد و منتهی‌الیه تمام راهها بودند؛ چنانکه امروز راههای کاروانی و پستی، به بوشهر که مقام

۱. جغرافیای تاریخی سرزمینهای خلافت شرقی، پیشین. ۴۵۸-۴۵۷ (به اختصار).

۲. همان. ۴۰۷-۴۰۶ (به اختصار).

۳. همان. ۲۴۶.

۴. همان. ۲۴۷.

هرمز قدیم را گرفته است، منتهی می‌شود.

راه دوم راهی بود از شیراز بطرف جنوب که در زمان قدیم به سیراف منتهی می‌شد. پس از خراب شدن سیراف، کاروانها راهی دیگر که در نیمه راه از این جاده منشعب می‌گردید و به سمت جنوب خاوری می‌رفت، اختیار کردند. این راه تازه به بندر مقابل جزیره کیش منتهی می‌شد و همان است که حمدالله مستوفی بتفصیل آن را شرح داده است.^۱ مقدسی از یک راه فرعی مهمی گفتگو کرده که از دارابگرد در جادهٔ هرمز، به سمت جنوب باختری می‌رفت و به سیراف می‌رسید.

راه باختری که باز به ساحل می‌رفت، در قسمت بالا، راه کنونی شیراز به یوشهر را طی می‌کرد؛ بدینقرار که از کازرون و دریز گذشته به توج می‌رسید که شهر مهم تجارتی قرن چهارم بود؛ و از آنجا به بندر جنابه می‌رفت... راهی که از شیراز به سمت شمال باختری به ارجان و خوزستان می‌رفت، بیش از همه راههای دیگر، در کتابهای جغرافیایی شرح داده شده است. این راه، پس از خروج از شیراز، اول: به سمت شمال باختری متوجه شده از جویم می‌گذشت و به نوبنجان می‌رسید، و از آنجا از گنبد ملغان می‌گذشت و به ارجان می‌رسید و پس از پل بزرگی که روی رودخانهٔ طاب بود، گذشته در سرحد فارس به پستانک می‌رسید.

در قرون وسطی، از شیراز به اصفهان، سه راه بود، از یکدیگر جدا؛ که غربیترین آنها در جویم، از طریق ارجان، بطرف راست منشعب می‌شد و به بیضا، واقع در جلگه سرو-دشت، می‌رفت و از آنجا به کورد و کلارو و سپس به سمیرم و اصفهان می‌رسید.^۲

آنچه جغرافی‌نویسان قرن سوم و چهارم دربارهٔ راههای کرمان ثبت کرده‌اند، بمراتب، از شرحی که راجع به فارس داده‌اند کمتر است، و فواصل راههای کرمان را فقط برحسب منزلگاه ثبت کرده‌اند که مقیاس دقیق و منجزی نیست. بسترنج در جغرافیای تاریخی خود، با استناد به آثار اصطخری، مقدسی، حمدالله مستوفی، ابن خردادبه و قدامه، راههای اصلی و فرعی کرمان و فارس و کاروانسراها و منزلگاههای، این منطقه را مشخص کرده است.

«راههای سیستان همه در زرنج مرکزیت پیدا می‌کرد. راه کویر از نرماشیر که از سنج عبور می‌کرد، به زرنج منتهی می‌شد. از زرنج به شمال راهی که به هرات منتهی می‌شد، از کرکویه می‌گذشت و از آنجا از روی پل هیرمند عبور نموده به جوین، در کنار رود فره، می‌رسید. سه منزل شمال فره، شهر سفزار (سبزوار هرات) اولین شهر خراسان واقع بود.»^۳ ناگفته نماند که راه دریایی خلیج فارس، برای بازرگانانی که با هندوستان و چین دادوستد داشتند، حائز اهمیت فراوان بود.

چنانکه اشاره کردیم، در دورهٔ قرون وسطی، جمعیت زیادی از طرز مسافرت مسافری و سوداگران، تشکیل کاروانی بزرگ می‌دادند و تحت نظم و قواعد معینی، به راه‌پیمایی و طی طریق می‌پرداختند. در کاروانهای مهم، عده‌ای

۱. همان، ص ۳۱۷.

۲. همان، ص ۳۱۷-۳۱۸ (به اختصار).

۳. همان، ص ۳۷۶.

سوار و پیاده مسلح، برای حفظ امنیت و مبارزه با دزدان، با مسافران همراهی می کردند. می گویند استاد ابونصر فارابی غیر از مقام علمی و فلسفی، از خداوندان موسیقی دوران خود نیز بود. او در سفر شام، به کاردانسالار، از سر خیرخواهی، گفت که اگر زنگهای گردن شتران را برحسب کوچکی و بزرگی آنها به ترتیبی که می گویم آویزان کنی، در نتیجه تغییر آهنگ، بر سرعت حرکت شتران افزوده خواهد شد. کاروان سالار چنین کرد که او گفته بود؛ و در نتیجه این تدبیر، کاروانیان ساعتها قبل از موقع مقرر به مقصد رسیدند.

فردوسی و دیگر شعراء، در وصف کاروانهای قرون وسطی سخن بسیار گفته اند:

شتر یود بر دشت، ده کاروان به هر کاروان بر، یکی ساروان

به دستور فرمود تا ساروان هیون آرد از دشت صد کاروان

— فردوسی

هر چه پرسیدند اورا همه این بود جواب کاروانی زده شد کار گروهی سره شد

— لیبی

سعدی، مکرر، در آثار خود به مشکلات مسافرت در عصر خود اشاره می کند:

چو پیروز شد دزد تیـــــره روان چه غم دارد از گریه کاروان،

— گلستان

«... یاد دارم که شبی در کاروانی، همه شب، رفته بودم و سحر بر کنار ریش خفته...»

— گلستان

پیاده سروپا برهنه با کاروان حجاز از کوفه بدر آمد و همراه ما شد و معلومی نداشت...
خواجه حافظ به مسافران تن آسای اعلام خطر می کند:

کاروان رفت و تو در خواب و بیابان در پیش

و که بس بیخبر از غلغل چندین جرسی

مرا در منزل جانان چه جای عیش، چون هر دم

جرس فریاد می دارد که بریندید محملها

کاردان سالار معمولاً هدایت و رهبری کاروان را به عهده می گرفت. سعدی در هزلیات خود،

با زبانی طنزآمیز، به مسؤولیت کاروانسالار اشاره می کند:

تیز در ریش کاروانسالار گر بدان ره رود که خر خواهد

ناامنی راهها: سعدی در گلستان، به وضع آشفته راهها در قرون وسطی، اشاره می کند

و ضمن حکایتی، با کلک توانای خود، ناراحتیها و محرومیتهای گوناگون مسافران را در آن

ایام، با استادی تمام، تصویر می کند:

«شبی در بیابان مکه، از غایت ییخواهی، پای رفتنم نماند؛ سر بنهادم و شتران را

گفتم دست از من بردار.

پای مسکین پیاده چندرود

کز تحمل ستوده شد بختی

تا شود جسم فرهیگی لاغر

لاغری مرده باشد از سختی

گفت: ای برادر، حرم در پیش است و حرامی از پس. اگر (فتی)، جان بردی و اگر خفتی مردی.

خوشست زیر مغیلان به راه بادیه خفت شب رحیل، ولی ترک جان بپاید گفت. «معمولاً آسایشگاه مسافران، کاروانسراهایی بود که در طول راهها احداث کرده بودند. به کاروانسرا، خان (باطسرا)، خان خرک، فندق، تیم، خوان، خان التجار، کاروانگاه نیز می گفتند.»^۱

چنانکه اشاره شد، در عصر میانگین (قرون وسطی) از بیم حمله دشمنان و دزدان، مسافرتها دسته جمعی و با کاروان صورت می گرفت؛ یعنی بازرگانان، مسافران عادی و وزیرین، مأموران سیاسی، داعیان و مبلغان مذهبی و جهانگردان و محققان، جملگی با ستوران و زاد و توشه ای که از پیش فراهم کرده بودند تن به قضا می دادند و پس از تنظیم وصیت نامه و انجام پیش بینیهای لازم، راه سفرهای دور و دراز را پیش می گرفتند. فرخی می گوید:

با کاروان حله برقم ز سیستان
با حله تنیده زدل بافته زجان
سعدی به مسؤولیت خطیر سلاطین در حفظ امنیت راهها، اشاره می کند و با جسارت بسیار می گوید: «اگر سلطان دفع دزدان نکند، به باذی خود، کادوان می زند.»

در دوره طاهریان، سامانیان و غزنویان، مادام که شهریاران لایق زمام امور را درکف داشتند، امنیت راهها تأمین می شد. در دوره سلاجقه نیز مادام که خواجه نظام الملک اداره امور را در دست داشت، راهها امن بود سلاجقه آسیای صغیر و کرمان نیز در دوران قدرت، در حفظ امنیت راهها کوشا بودند. در تاریخ سلاجقه کرمان، می خوانیم که ملک قادرد در دوران حکومت بیست و چهار ساله خود، غیر از فعالیتهایی که در راه بهبود نسبی زندگی اقتصادی مردم بعمل آورد، کوشید تا راههای ارتباطی پیش از پیش از امنیت برخوردار شوند. «در راه سیستان و دره قاورد، در چهار فرسنگی اسفند، در بندی ساخته دری از آهن درآویخت و مرد بنشانند از سر دره تا فهرج بم که ۲ فرسخ است، در هر صد گام، میلی به دو قامت آدمی چنانکه در شب از پای آن میل، میل دیگر می توان دید، بنا نهاد تا خلایق و عباد الله در راه، تفرقه و تشویش نکنند و در سر دره که ابتدای اسباب از آنجاست، خانی و حوض آب و حمام از آجر ساخته و دو مناره، مابین کرک و فهرج، بنا کرده یک مناره چهل گز ارتفاع و دیگری بیست و پنج گز، و در تحت هر مناره کاروانسرا و حوض، و از طرف یزد، در ده فرسنگی یزد، چاهی ساخت و مرد بنشانند و آن راه، الحال چاه قاورد می گویند.»^۲

در جای دیگر، صاحب تاریخ سلاجقه درباره این میلهها گوید: «در شهر جمادی-الاول سنه ۲۰۰، که راقم این صحیفه بسیستان رفته... آثار خیرات قاوردی را برای العین مشاهده نمود... حقا که چیزی فوق آنچه قاورد در بیابان کرک نموده مقدور بشر نیست که

۱. لغتنامه دهخدا، پیشین. ماده «کاروانسرا».

۲. تاریخ سلاجقه کرمان، پیشین. ص ۸۴ (به اختصار).

بمعل آورد - ان آثار ناتدل علینا - فانظروا بعدنالی الآثار.^۱

اسفندیار کاتب، در آغاز قرن هفتم هجری، در تاریخ طبرستان، از دستبرد دزدان، بدین عبارت، شکایت می‌کند: «فوجی از احزاب غار و اصحاب نار بر ما زدند و آن اسب و غلام و ثقل و حطام با ما نگذاشته، بعد شاق بسیار، به خدمت پدر رسیدم. از تشویش و اضطراب ولایت، نه از خدمت او تمتع صورت بست و نه آنکه برآمد دسی زتم.»^۲

همو، در کتاب خود، از کیفر شدیدی که در حق دزدان و راهزنان معمول می‌داشتند، سخن می‌گوید: «... راهزن و مبتدع را در پای پیل می‌فرسود انداخت، و گاو دیگی بود بر صورت گاو ساخته، ارزیر دروسی گذاختند، آدمی دروسی افکندند، و درازگوشی بود از آهن به سه پایه، بعضی را از پا بیابویخته، آنجا می‌داشتند تا هلاک شود، و درخت چهار میخ را برو راست کرده بودند. و این عقوبات جز جادو و داهزن را نکردند.»^۳

چون امنیت راهها، و قلع و قمع دزدان و راهزنان، موجب رشد فعالیت‌های اقتصادی و افزایش درآمد دولت می‌شد، زمامداران سال‌اندیش، در حفظ امنیت راههای بازرگانی، سعی فراوان می‌کردند.

مسئولیت کاروانسالار: تجار و بازرگانان و زایرین و جهانگردانی که به جان و مال خویش دلبستگی داشتند، خود را در پناه حمایت کاروانسالار قرار می‌دادند و دولت بموجب حکمی، سردی شجاع و جلد راکه واجد شرایط باشد، با صد مرد مسلح کماندار همراه کاروانهای مهم می‌کرد و از او می‌خواست که با دزدان و متهمان و حرامیان و راهزنان به مبارزه برخیزد. مردم مسافر و بازرگانان نیز مکلف بودند «... از سخن و صواب دید او بیرون نیایند و اوامر و نواهی او را در باب رکوب و نزول مطیع و منقاد باشند و جماعت سواران و سلاحداران که در کاروان باشند، به وقت دفع دزدان و حرامیان، با او و نوکران او متفق بوده، بهیچ حال، افراد و استبداد نجوبند...»^۴ ضمناً کلیه مسافران مکلف بودند، بابت این فداکاری، مبلغی که معهود و مشخص است به کاروانسالار تسلیم کنند و بهیچوجه، بهانه و عذری نیاورند.

از فصل هژدهم دستورالکاتب، بخوبی پیداست که از ۶ تا ۷ قرن پیش، بازرگانان برای حل و فصل اختلافات و مشکلات خود، از شخصی به نام «ملک التجار» استمداد می‌جستند، و او ظاهراً مکلف بود که «... به ضبط احوال تجار اشتغال ننموده، مجموع مهمات و مصالح ایشان را در محاکم شریعت و دیوان بزرگ، به عرض رسانیده بر مقتضای شرع و عدل، ساخته گرداند و نگذارد از هیچ آفریده بر ایشان ظلم و زیادی رود و حقوق ایشان بر هر کس که ثابت گردد مستخلص گردانیده تسلیم کند، و عذر و دفع ناسوجه نشود.»^۵

۱. همان، ص ۱۱.

۲. تاریخ طبرستان، پیشین، ص ۶.

۳. همان، ص ۲۶.

۴. دستورالکاتب فی تعیین المواقب، پیشین، ص ۱۲۵.

۵. همان، ص ۱۵۹.

در کتب تاریخی و آثار ادبی و سفرنامه‌های گوناگونی که از قرون وسطی به یادگار مانده، مکرر، به مشکلات سیروسفر در آن دوران اشاره شده است:

در کتاب سیرت جلال‌الدین هنکبرنی، به مشکلات سفر در زمستان در هفت قرن پیش، اشاره شده است: «در این زمهریرهای مهلک و سرماهای قاتل، نوعی که بود، روزی می‌گذشت. شعر:

در آن شیب و بالا ز نسرم و درشت زماهی شکم دیدم از ماه، پشت.

راهی برسم بخیلان، از صادر و وارد روی درهم کشیده... در یک جانب، کوهی از بلندی همچنان آسمان گشته و بتندی شاخ حمل و ثور را شکسته... آب ارس ابر وارمی غرید و برق شکل می‌بارید و باد سرد مواجهه خنگ می‌کرد... الحق، سوار را از پشت چهارپای در می‌ربود و چهارپای را از زیر بار بیرون می‌کشید... خداوند عالم، خلدالله سلطانه، از شدت سرما، اضطرابها بی‌نمود و بر کثرت این برقه‌ها نفرین می‌فرمود.»^۱

در کتاب مهمان‌نامه بخارا، خواننده، ضمن مطالعه سرگذشت مؤلف و مسافرت‌های او در آغاز قرن دهم، با خطرات و مشکلات فراوانی که مسافران را تهدید می‌کرد آشنا می‌شود «بالاخره فضل‌الله هم در کشتی نشست و خود را به ساحل رسانید، ولی شتران او در سیحون غرق شدند. پس از گذشتن از آب سیحون... در خارج قلعه غوجان که از قلاع ترکستان است نزول کردند و از آنجا بیابان میان ترکستان و سمرقند را طی کردند و منازل و مراحل کنار سیحون را هشت دوزه طی کردند... و در رباطی که چاه آبی داشت نزول کردند... روز پنجشنبه، ۲۸ ذی‌حجه، از راه آب کوهک، وارد سمرقند گردیدند. مصائب و سختیهای راه، سرما و برف و بادهای سخت، دو بار عبور از سیحون که بار اول یخ زیر پای فضل‌الله شکست و او در آب افتاد و بار دوم، شترهای او غرق شدند، و ناراحتیها و رنجهای فضل‌الله بر اثر مرض و سایر اتفاقات و سوانح، روح فضل‌الله را آزرده کرد و باعث پشیمانی او شد. خود او گوید: «این سفر پرخطر، هرچند متضمن احراز ثبوت اخروی و موجب حصول مقاصد دنیوی می‌تواند بود، فاما سزاوار آن بود که گنج عزلت و کنج وحدت را مبدل به این تشویش و غوغا نمی‌ساختم و در گوشه فراغ، به درس و تصنیف می‌پرداختم. هرات را در عین عافیت گذاشتن و روی همت بجانب ترکستان برافراشتن و در آنجا انواع زحمت و الم کشیدن و زهراب مفارقت احباب و تلخی امراض و عذاب چشیدن، با وجود بقاء اختیار و قدرت در ترجیح هرات بر ترکستان، از شیمه خردمندی بسیار دور بود و از راه دانش و عقل بعید می‌نمود.»^۲

با مطالعه این سرگذشت و آثاری از این قبیل که از قرون پیش به یادگار مانده، می‌توان به خصوصیات و جنبه‌های خوب و بد سفرهای آن دوران پی برد.

در تاریخ طبرستان و دیوان، ضمن توصیف حرکت امیر تیمور در مازندران، از راهی

۱. شهاب‌الدین محمد سوی، سیرت جلال‌الدین هنکبرنی، به تصحیح مجتبی مینوی، ص ۱۰۶.

۲. فضل‌الله بن روزبهان خنجی، مهمان‌نامه بخارا. به اهتمام دکتر منوچهر ستوده، (سرگذشت مؤلف)، ص

که به امر امیر تیمورگورکانی در جنگل احداث کرده‌اند سخن به میان آمده است: «اشارت شد که امرا به یاساقیان امرکنند تا قبر و دهه و اده برداشته، در پیش لشکر باشند. و آهنگران را جهت تیزکردن آلات قطع، همراه ایشان گردانیند، تا درختها بریده و انداخته و جویها - که در آن مواضع جاری باشد - بدان سر موضع پل بسته آن مقدار راه گشاده و آماده گردانند که عساکر ظفر پیکر، قشون به یاسال عبور توانند کرد.»

وسایل حمل و نقل در قرون وسطی

در آثار منظوم و منثور شعرا و ادبای ایران، مکرر، به وسایل حمل و نقل مردم در دوران بعد از اسلام اشاره شده است. چون این وسایل طی صدها بلکه هزاران سال کارگشا و یاور آدمیان بوده،

بیمناسبت نیست که اندکی از خصوصیات و طرز بهره‌برداری از آنها، سخن گوئیم: اسبان و استران: در دوره قرون وسطی، اسبان و استران و دیگر چهارپایان نه تنها در فعالیت‌های روزمره اقتصادی و اجتماعی بلکه در کارهای رزمی، مقام و ارزش فراوانی داشتند. چنانکه شجاع، نویسنده کتاب انیس الناس، فصل شانزدهم کتاب خود را به «آداب شناختن اسبان و شرط آن» اختصاص داده و در ۴ صفحه، از خصوصیات اسبان نیک و بد، سخن گفته است. به نظر او «جوهر اسب و آدمی یکی است، و قیمت هر یک از این دو جنس، بقدر جوهر او. بدان که جهان به مردم آبادان و قایم است، و مردم به حیوان. و بهترین حیوانات اسب است... اسب و جامه را نیک‌دار تا اسب و جامه ترا نیک دارند.

و معرفت نیک و بد اسب، دشوارتر است از معرفت آدمی؛ چه مردم را از طور کلمات و طریق سلوک و چهره، توان دانست و آن اسب معلوم نگردد الا بعد از آزمایش و تجربه.»^۱ بعد، مؤلف از انواع و اقسام اسبان و خصوصیات بدن این حیوان و طرز نگهداری و تغذیه آن و انواع بیماریهای اسب، بتفصیل، سخن می‌گوید.

در دوره قرون وسطی، عده‌ای از مردم به نام «سکاری»، از راه نگهداری اسب و قاطر و دیگر چهارپایان باربر و کرایه دادن آنها به مسافران اسرار معاش می‌کردند:

گروهی خداوندۀ چاپدای گروهی خداوند کشت و سسرای
- فردوسی

خاقانی و دیگر شعرا به نقش اقتصادی چهارپایان اشاره کرده‌اند:

خر کسی را به عروسی خواندند خرنی فیز ندانم بدرست
گفت من رقص ندانم بسزا کاب نیکو کشم و هیزم چست
بهر همالی خوانند مرا - خاقانی

بارگوناگونست بر پشت خوران هین به یک چوب، خران را تو مران
- مولوی

خری کو شصت من برگیرد آسان زشصت و پنج من نبود هراسان
- از امثال و حکم

۱. تازیخ طبرستان (دومیان و مازندران)، پیشین، ص ۲۲۷.

۲. شجاع، انیس الناس، به کوشش ابرج افشار، ص ۳۳.

شتر را چو شور و طرب در سر است

اگر آدمی را نباشد خراسانست

— سعدی

در حدود هزار سال پیش، فردوسی، ابوالفضل بیهقی، فرخی، منوچهری و دیگر شعرا و نویسندگان از انواع مرکوب آن دوران یاد کرده‌اند:

«در وقت بیامدم و جامه در پوشیدم و خری ذین کرده بودند؛ برنشتم و براندم.»

— تاریخ بیهقی

مرکبان دارم خوشرو که به راهم بکشند

دلبران دارم خوشرو که بدیشان نگرم

— فرخی

ره بروش شکن و شاددل و تیز عنان

خوش رو سخته سم و پاک تن و جنگ آغاز

— منوچهری

به دیبا بیاراسته ده شت

رکابش همه سیم و پالانش زر

— فردوسی

غره نگرده به عز پیل و عماری

هر که بدیدست ذل اشتر و پالان

— ابوحنیفه اسکافی

آن یکی خرداشت پالانش نبود

یافت پالان، گرگ خر را در ربود

— مولوی

اسب خواستن: «اصطلاحی بوده است قدیم، و در کتب نثر و نظم، از آن بسیار آمده است که هر کس را در دربار پادشاه به مقاسی یا شغلی یا لقبی سرافراز می‌کردند، هنگام بیرون آمدنش، حاجب فریاد می‌کرده است که اسب فلان را بیاورید (و آن منصب و شغل یا لقب را یاد می‌کرده است) بیهقی، در موقع عزیمت سلطان محمود با دو پسر، از نیشابور که محمد را امیر خراسان می‌کند و برمی‌گرداند و خود با مسعود، بسوی ری می‌رود، آورده است: «امیر محمد را آن روز، امیر خراسان خواند و اسب امیر خراسان خواستند، و وی سوی خراسان و نیشابور بازگشت. [ص ۱۲۶].»^۱

در کتاب کلیله و دمنه (باب پادشاه و برهمنان) و در دیگر آثار منظوم و منثور فارسی، از «جمازه بختی» سخن به میان آمده است. «بختی نام جنسی است از شتر خراسانی و مادرش شتر عربی و پدرش شتر دوکوهانه (فالج) که شتری درشت و قوی هیکل است. و بیسراک شتر دوکوهانه‌یی است که پدرش شتر عربی و مادرش دوکوهانه است.»^۲

سیصد اشتر ز بختیان جوان

شد روانه بیزیر گنج روان

— نظامی

چون شتر جمازه شتری تیز رو بود، برای رسانیدن اخبار و اطلاعات تازه، بکار می‌رفت و در

۱. مهابت‌شناسی، پیشین، ج ۱ ص ۴۳۵.

۲. کلیله و دمنه، پیشین، [حواشی]، ص ۳۵۲.

آثار شعرا، در وصف این حیوان قانع و راهوار، سخنهاى بسیار گفته شده است:

اندك خور بسیار دو	هایل هیونی تیزرو
در پویه و در تاختن	از آهوان برده گرو
دل بر تحمل کرده خوش	هامون گذار کوهوش
نهر روز تا شب خارکن	تا روز هر شب بارکش
خیره زبس نیرنگ او	سیاره در آهنگ او
از حد طایف تاختن	در تاختن فرسنگ او

— منوچهری

که بگشادند اکلهای جمازان به نشترها

فروغ برقها گویی زایسر تیره تاری

— منوچهری

بریشان گونه گونه سازشاهی

پس آنکه سی جمازه ساخت راهی

— ویس و رامین

جمازگان بیابان نورد که کوهان

به کوهسار و بیابانی اندر آوردیم

— انوری

هیون: نیز مانند جمازه بختی شتری دو کوهانه و تیزرو بود.

هیونی بر آن سو برافکنند زود

بگفت آنچه اندر دل اندیشه بود

— فردوسی

بیامد بنزدیک توران خدای

هیونی فرستاد و بگذارد پای

— فردوسی

پیاده چه دانی که خون می خورد

تراکوه پیکر هیون می برد

— سعدی

فروشته دولب چولفچ زبانی

نشستم بران بیسراک سماعی

توگویی یکی محملی مولتانی'

یکی جعد مویی هیونی سبکر و

— منوچهری

ناگفته نماند که استفاده از شتر، از دیرباز، در مناطق خشک و کویری ایران معمول بود، و هم اکنون کم و بیش، از این حیوان صبور و قانع بهره برداری می کنند. سرجان مالکم، ضمن توصیف طبع، می نویسد که مردم این سرزمین «از امیر تا فقیر، تجارت گوسفند و شتر می کنند. مخصوصاً تربیت شتر در آن صفحات بسیار می شود و اهالی آنجا هم می فروشند و هم به کرایه می دهند. امیر طبعی همیشه از هزار شتر بیشتر در کرایه داد.»'

عماری: «آنچه بر پشت فیل نهند و در آن نشینند و آن منسوب است به «عمار» واضع آن.

— غیاث اللغات.

۱. همان. [حواشی]. ص ۳۶۰.

۲. قادیخ ایران، [ملکم]. پیشون ج ۲، ص ۸۳.

محمل: صندوقمانندی که برای نشستن سوار، آن را به روی پشت شتر و فیل می‌گذارند و آن را هودج و کجاوه و عمادی هم گویند.

زگوهر یم‌گشته افروخته معماری یک اندر دگر دوخته

— فردوسی

عماری به پشت هیونان مست چنان چون بود ساز و آیین بیست

— فردوسی

بندگان تو با معماری و مهد خادمان تو با کلاه و کمر

— فرخی

پس آنکه بود چون شاهانه آیین فرستادش معماریهای زرین

— ویس و دامن

و فزون از صد شتر در زیر بار او و او در معماری نشسته بود.

— منتخب قابوسنامه [ص ۲۱]

و لشکر بر سلاح و برگشتوان و جامه‌های دیبای گوناگون با معماریها و سلاحها بدو رویه بایستادند.

— تاریخ بیغی [ص ۲۹۰]

و سعد را به معماری اندر، به سیستان فرستاد.

— تاریخ سیستان

لیلی چو ستاره در معماری مجنون چو فلک به پرده‌داری

— نظامی

به آب سرشکم بشوید تن بسازندم از برگ نسرین کفن

گل اندر معماری من گسترید معماریم چون غنچه گل برید

— سلمان ساوجی^۱

معماری دار، معماری کش، ساریان، کجاوه کش به کسانی اطلاق می‌شد که معماری را از جایی به جای دیگر می‌بردند.

ببستند اسبان جنگی در او هم اشتر معماری کش و راه جوی

— فردوسی

ده و دو هزار اشتر بارکش

معماری کشان ششصد و شصت و شش

— فردوسی

هودج: «چیزی است چون سبیدی بزرگ و ساینانی بر سر آن که بر پشت اشتر نهند و بر آن نشینند و آن مانند کجاوه و پالکی جفت نیست؛ کجاوه‌ای که در آن زنان نشینند و معماری شتر»

— غیاث‌اللفات

۱. لغت‌نامه دهخدا، پیشین. ماده «معماری».

همی اشتر و اسب و هودج گذشت
— فردوسی
مهار شتر در کف کساردان
— سعدی

ز ایوان شاه جهان تا بسه دشت
تو خوش خفته در هودج کاروان

همانطور که شتران در مناطق خشک و کویری ایران، از هر چهارپایی پر توانترند و به قول سعدی «خار می خورند و بار می کشند»، در آسیای میانه و مغولستان نیز، در قرن هفتم هجری، اسبان قوی و مقاومی وجود داشتند که به قول سفیران پاپ در دربار خانان مغول، «مناسب راه بریدن در استپهای زمستانی بودند... با سم برف را می کاویدند و علف و ریشه گیاهان را می خوردند. در سراسر آسیای میانه و مغولستان، از اینگونه اسبان سخت جان استفاده می کردند.

فاصله یامها یا چاپارخانه ها، از هم کما بیش، بسته بوجود آب و در حدود سی میل بود. با رسیدن به هر کدام از این یامها، اسب تازه نفس بدیشان داده می شد. چون به یابانهای خشکتر می رسیدند، اسبان قویتری بدیشان می دادند که یک روز راه را بی توقف بپیمایند. بدینگونه، راهی برابری هزار میل را در سه ماه و نیم بریدند.»^۱

دلجان: «نوعی وسیله تقایه عمومی برای حمل مسافر. از اوایل قرن ۱۸ میلادی، در اروپا متداول گردید. دلجانهای اولیه معمولاً با ۴ یا ۶ اسب کشیده می شد و در مسافتهای معینی، اسبها را عوض می کردند. دلجانها بین ۱۲ تا ۱۸ ساعت در روز در حرکت بودند و روزانه تقریباً بین ۴ تا ۶۵ کیلومتر راه طی می کردند. دلجانها بین ۸ تا ۱۴ مسافر با وسایل سفر آنها را حمل می کردند و اغلب بسته های پستی نیز با این دلجانها فرستاده می شد. در اوایل قرن ۱۹، دلجان متداولترین وسیله حمل و نقل مسافر بود.»^۲

کجاوه یا کجابه: «جایی باشد که بجهت نشستن سازند و بر شتر بندند و به عربی هودج خوانند.»^۳

«علی بن موسی الرضا به نیشابور آمد. هر دو بهم در کجابه ای بودند بر یک اشتر

— تذکره الاولیاء [ص ۳۸].»^۴

چنانکه گفتیم، در دوره قرون وسطی، نه تنها در ایران بلکه در کلیه کشورهای جهان کمابیش سفرهای طولانی، توأم با خطرات و حوادث ناگوار بود (مگر در موارد استثنایی).

مسافرت در قرون وسطی

پس از آنکه برادران پولو از طرف قویلیای عازم روم شدند، خان برای اینکه پولو و همراهانش از هر جهت تأمین داشته باشند، لوحه ای زرین که بمنزله جواز عبوری بود به آنان داد. «فایده این لوحه این بود که مسافران با تمام همراهانشان می توانستند در قلمرو

۱. درواکه دیلتس، سفیران پاپ به دربار خانان مغول. ترجمه مسعود رحب نیا، ص ۹۵.

۲. دایرة المعارف فادسی، پیشین. ماده «دلجان».

۳. برهان قاطع، پیشین. ماده «کجاوه».

۴. محمد معین، فرهنگ فارسی، ماده «کجا».

وسیع امپراتوری سلامت سفر کنند. والیان و حکام بمحض دیدن آنها، موظف بودند، منزل به منزل آنان را با نگهبانانی چند بدرقه نمایند و به هر جا که وارد می شدند، آذوقه و علوفه و مسکن و سایر مایحتاج آنها را از هر جهت تأمین کنند. با وجود تمام این تسهیلات، پولو و همراهان با شکل‌های طبیعی بسیاری از قبیل سرما، برف و بوران، یخ و طغیان رودخانه‌ها مواجه می شدند که باعث کندی سفرشان می شد. روی هم، سه سال تمام طول کشید تا توانستند به یکی از بنادر ارمنستان که در ساحل شمالی خلیج اسکندرون می باشد، برسند.^۱ تا قبل از عصر ماشینیسم، طبقه اشراف و فئودالها غیر از اسب، شخصی را به نام «غاشیه کش» همراه خود داشتند. غاشیه و زین پوش را معمولاً روی زین می کشیدند تا از گرد و غبار و باران محفوظ بماند و غاشیه کش داشتن نوعی تشخص بود. چنانکه شاعر با لحنی اعتراض آمیز به دولت‌مندان تهی مغز می گوید: همه تفاجر آنها به جود و دانش بود همه تفاجر اینها به غاشیه است و جناغ - منجیک ترمذی

یزهقی گوید: ابوالقاسم رازی را دید بر اسب قیمتی برنشسته و ساختی گران افکنده ززاندود و غاشیه پر نقش و نگار.

گاه مراد از غاشیه پر دوش کشیدن، امتثال امر و اطاعت کردن است.^۲

انوری در دو بیت زیر، مقام و ارزش چهارپایان را در قرون وسطی، نشان می دهد:

مرا آن دوست گفت کاخر کجایی
چرا بیشتر نزد ما نیایی

بتشویر، گفتم که از بی ستودی
به بیگانگی می کشد آشنایی

خر، در آن ره طلب که گم کردی
گرد هر شهر هرزه می گردی

— سنائی

عمرولیث را با معماری به بغداد بردند: نرشخی در تاریخ بغداد می نویسد: امیر اسمعیل، بخواش خلیفه، ناگزیر عمرولیث را به بغداد فرستاد و «از شرم روی به وی نمود؛ و کس فرستاد که اگر حاجتی داری، بخواه. عمرولیث گفت: فرزندان مرا نیکودار. و این کسانی را که مرا می برند وصیت کن تا ایشان مرا نیکو دارند. امیر اسماعیل همچنان کرد و او را در عمارت نشانده به بغداد فرستاد.»^۳

بطور کلی، در دوره قرون وسطی، مسافرت با اسب و قاطر و الاغ وسایل نقلیه قدیم از جهاتی بهتر و راحت تر از مسافرت با گاری و دلیجان و معماری بوده؛ زیرا اگر انسان چند ساعتی به این وسایل نقلیه لرزان و غیر مجهز می نشست «در حین حرکت گاری، آنقدر به چپ و راست و پیش و پس و بالا و پایین انداخته می شد که وقتی به منزل می رسید، دیگر رمق نداشت که از جا حرکت کند... اگر کسی چندان استطاعتی نداشت، باید بالای دلیجان بنشیند که هیچ روپوشی نداشت و متصل، دستخوش باد و باران و برف باشد.

۱. سفرنامه مادکوپولو، پیشین، ص ۸.

۲. رک: لغت نامه دهخدا، پیشین، ماده «غاشیه».

۳. تاریخ بغداد، پیشین، ص ۱۲۶.

بعضی اوقات، می‌شدگاری در وسط برف یا گل‌گیری می‌کرد. آنوقت، همه مسافرین باید پیاده شوند و هن‌وهون بکنند و زور بزنند تا گاری را دوباره راه بیندازند و خودشان هم از نفس بیفتند.^۱ وضع اراابه‌ها: ابن بطوطه که در نیمه اول قرن هشتم سفر تاریخی خود را شروع کرده است، در توصیف اراابه‌های شهر قرم (واقع در کریمه) می‌نویسد: «ارابه‌ها هر کدام چهار چرخ بزرگ دارند و بوسیله دو یا چند اسب کشانده می‌شوند، و گاهی بنا به اقتضای وضع اراابه و سبکی و سنگینی آن، بجای اسب، گاو یا شتر به آن می‌بندند. راننده روی یکی از اسبها می‌نشیند و این اسب را زین می‌گذارند. راننده شلاقی به دست دارد که برای راه بردن اسبها پیوسته می‌جنباند و چوب بزرگی، برای جلوگیری از انحراف اراابه بکار می‌رود. روی اراابه چیزی قبه مانند می‌گذارند و چادری روی آن می‌کشند. کسی که داخل آن است می‌تواند هر طور دلش بخواهد، بخوابد یا به خوردن و نوشتن بپردازد. اراابه‌های باری نیز اتاقکی شبیه آن دارند که در آن مقل است. من برای خودم، اراابه‌ای تهیه کردم که سقف آن نمدپوش بود و با کنیزم در آن نشستم...»^۲

يك اراابه مجلل: ابن بطوطه، در سفرنامه خود، از حرکت خاتون و اراابه زیبای او سخن می‌گوید سراپای اراابه خاتون با روپوش کبود رنگ عالی، تزیین شده و پنجره‌های آن باز بود. داخل اراابه، قبه‌ای دارد که از تفره مذهب یا از چوب مرصع ساخته شده است. اسبهای اراابه با پوششهای ابریشم زریفت تزیین گردیده و راننده که «قشی» نامیده می‌شود، بر یکی از اسبها سوار می‌شود.

یکی از خانمهای مسن که اولو خاتون (خانم بزرگ) نامیده می‌شود در طرف راست خاتون می‌نشیند، و زنی دیگر در طرف چپ او قرار می‌گیرد، و شش کنیز کوچولوی خوشکل و باکمال از پیش‌رو و دو تن دیگر از پشت سر می‌نشینند. هر کدام آنها در حدود ۵۰ کنیز دارند که سواره حرکت می‌کنند. پیشاپیش اراابه‌ها حدود ۲۰ تن از زنان مسن سوار بر اسب بین اراابه خاتون و پیشخدمتها حایل می‌شوند. و بدنبال همه، در حدود صد تن غلام بچه در حرکت می‌باشند. پیشاپیش پیشخدمتها صد تن از بزرگان ممالک سوار بر اسبند و نیز در حدود صد تن پیاده چماق بر دست و شمشیر بر کمر، بین عمده سوار و پیشخدمتها حرکت می‌کنند، ترتیب هر یک از خاتونها در رفت و آمد بهمین قرار است که توصیف کردیم.^۳

هدف مردم از سفرها: به نظر حجة الاسلام غزالی، سفر پنج قسم است:

اول: سفر دطلب علم که این سفر فریضه است و هر کس برای فرا گرفتن علم از شام تا یمن سفر کند و کلمه‌ای بیاموزد، سفر او ضایع و باطل نباشد. سفر برای علم، بر سه وجه است: وجه اول، سفر برای آموختن علم شرع است.

وجه دوم، سفر برای خویشتن شناسی است. هر کس رنج سفر را بر خود هموار کند تا از این راه خویشتن را بشناسد و صفات مذموم خود را اصلاح کند، کاری مهم انجام داده

۱. مجتبی مینوی داستانها و قصه‌ها. ص ۱۱۰.

۲. سفرنامه ابن بطوطه، پیشین. ص ۲۲۲-۲۲۳ (۱۰۰ اختصار).

۳. دك: عمان. ۲۳۳.