

است؛ چه انسان را در سفر «احوالی پیش آید که ضعف و بدخویی و عاجزی خویش بشناسد؛ و چون علت باز یابد، به علاج مشغول تواند شد. و هر که سفر نکرده باشد، در کارها سردانه نباشد.»

وجه سوم سفر برای سیر آفاق و انفس و دیدن عجایب پرو بحر و اقالیم و حیوانات و نباتات و اسرار کشورهاست.

دوم: سفر برای عبادت است؛ چون حج و غزو و زیارت گور انبیاء و اولیاء و اوصیاء.

سوم: سفر برای فراد از اسبابی است که به حال دین مضر است؛ چون جاه و مال و ولایت و شغل دنیا.

چهارم: سفر برای تجلات و طلب دنیاست که شرعاً مباح است. ولی اگر مراد از سفر تفاخر و تجمل بسیار باشد، این سفر در راه شیطان است.

پنجم: سفر تماشا و تفریح است؛ این سفر مباح است.^۱

به نظر غزالی، قبل از آغاز سفر، شخص باید «مظالم بازدهد و ودیعتها باز دهد، و هر که را که نفقه بر وی واجب بود نفقه دهد، وزادی حلال بدست آرد و آقادر برگردد که با همراهان رفق تواند کرد؛ که طعام دادن و سخن خوش گفتن و با مکاری خلق نیکو کردن در سفر، از جمله مکارم اخلاق است.

دیگر آنکه دقتی شایسته به دست آرد؛ و اگر سه تن باشند یکی را امیرکنند که به خلق، نیکوتر بود. و سفر بیش کرده بود.

ستور را بار سبک دارد و بر پشت ستور نایستد و در خواب نشود و چوب بر وی ستود نزند و بامداد و شبانگاه، یک ساعت پیاده برود تا پای سبک کند و ستود سبکباد شود و دل مکادی شاد شود.

عایشه می گوید که «رسول علیه السلام، هر که که سفر کردی، شانه دآینه و مویز و سرمه‌دان با خود بردی؛ و در روایت دیگر، ناخن بری و شیشه [شیشه‌ای؟] نیز هست. و صوفیان حبل (ریسمان) و دلو را فزودند. و چون از سفر باز آمدی، از پیش به‌خانه کس بفرستادی. و نهی کرد از آن که ناگاه، کس در خانه در شود. هدیه و سوغات بردن بر اهل نیز سنتی مؤکد است.»^۲

فتایح میر و سفر و سیاحت غزالی در کیمیای سعادت، مردم را به مسافرت و سیر آفاق و انفس ترغیب می کند و می نویسد در سفر، علم و دانش آدمی فزونی می گیرد و هر کس در طول مسافرت، به خلق و خوی خویش و محاسن و معایب خود پی می برد و از این راه، می تواند به رفع معایب و تقایص اخلاقی خود توفیق یابد. قرن‌ها بعد، ویل دورانت در تأیید نظر غزالی، می نویسد: «اگر پیشداوریهای خود را به جای بگذاریم، مسافرت قسمت عمده قریبیت را تشکیل خواهد داد. به سقراط گفتند که مردی بر اثر مسافرت، به هیچ وجه، بهتر نشده است. وی در جواب، گفت: من این حرف را کاملاً باور می کنم؛ زیرا او خود را با خود حمل کرده است.

۱. دك: كیمیای سعادت؛ پیشین. ص ۳۶۱-۳۵۸.

۲. دك: همان. ص ۳۶۵-۳۶۲.

«اگر چشم و گوش خود را خوب باز کنیم، دنیا بمنزله بهترین کتاب درسی خواهد بود؛ زیرا اینهمه اخلاق عجیب و فرقه‌های متنوع و افکار گوناگون و قوانین مختلف و رسوم شگفت - انگیز، به ما می‌آموزند.» درباره خود چگونه دودی کنیم! و در معتقدات مذهبی و اجتماعی خود متعصب نباشیم.

عقیده شعرا و صاحب نظران:

من همه همت بر اسباب سفر دارم، مرا

اندر حضر نباشد آزاده را خطر

خاری که به من در خلد اندر سفر هند

فخرالدین رازی مسافرت را، مخصوصاً در مواردی که اهل شهر و دیاری قدر آدمی را نمی‌دانند، لازم و ضروری می‌داند:

پایم شکسته نیست به جایی روم کزو
ساکن چرا شوم به زمینی و خطه‌ای

قدر مردم سفر پدید کند
تا به سنگ اندرون بود گوهر

به شهر خویش درون بی خطر بود مردم
به جرم خاک و فلک در، نگاه باید کرد

هر که چون سایه گشت خانه نشین
آنچه اندر سفر بدست آمد
و آنکه در بحر غوطه می‌نخورد
باز، کز آشیان برون نپرد

به شکل باد صبا در جهان مسافر باش
کلیم وار قدم بر فراز طورگذار

از سفرها ماه کی خسرو شود
از سفر بیدق شود فرزین راد

در سفر ساز مهیا بر تنابد پیش از این
— خاقانی

واندر حجر نباشد یاقوت را بها
— عبدالواسع جبلی

به، چون به حضر در کف من دست شب بوی
— فرخی

در مواردی که اهل شهر و دیاری قدر آدمی را نمی‌دانند، لازم و ضروری می‌داند:

هر دم نسیم مشک تقاری به من رسد
کز بودنش مذلت و خواری به من رسد

خانه خویش مرد را بند است
کس نداند که قیمتش چند است

— ادیب صابر

به کان خویش درون، بی بها بود گوهر
که این کجاست ز آرام و آن کجاست سفر
— انوری

تا بش ماه و خور کجا یابد
مرد را در حضر کجا یابد
سلک در و گهر کجا یابد
بر شکاری ظفر کجا یابد

— ابن یمن

بسان خاک زمین، ساکن و مقیم مشو
ز عجز، معتکف سایه گلیم بشو

— از مقامات حمیدی

بی سفرها ماه کی خسرو شود
وز سفر یابید یوسف صد مراد

— مولوی

برو اندر جهان تفرج کن

پیش از آن روزگز جهان بروی

— سعدی

اسدی راه و رسم مسافرت و مراقبتهایی را که مسافران در طول راه باید انجام دهند می آموزد:

نخستین یکی نیک همره بجوی

بدره چون روی هیچ تنها پیوی

پرهیز و مستان ز کس خوردنی

کجا رفت خواهی ببر بردنی

مده اسب تا بر نشیند کسی

چو تنها بوی رنج برده بسی

ز دزدان پرهیز در رهگذار

شود در ره تنگ هرگز سوار

وگر چاره نبود فکن در مفاک

مکن تیره شب، آتش تابناک

هر آبی مخور نازموده نخست

به هر سو مشو تا ندانی درست

به از اسب کشتن زبس تاختن

زیک روزه دو روزه ره ساختن

بر خویش دار اسب و گرز و کمند

بدره خوب جایی گزین، بی گزند

زهر خوردنی سرد پرهیز کن

به بیماری اندیشه را تیز کن

بخوان کسان کدخدایی مکن

ز بهر گلو پارسایی مکن

«در کتاب تاج المآثر تألیف محمد بن حسن نظامی (۶۰۲ هجری) در محاسن سفر، چنین آمده است:

خانه خویش، مرد را بند است

قدر مردم سفر پدید آرد

کس نداند که قیمتش چند است

چون بسنگ اندرون بود گوهر

در جملت، چون تقدیر آسمانی با تدبیر انسانی مساعدت نمی نمود و کارها بر وفق آرزو، تمشیت نمی یافت، گاه تصور «السفر قطعة من السقر» خار ناسردای در راه می انداخت و گاه جاذبه «حب الوطن من الایمان» عنان عزیمت مصروف می داشت.

پیل اگر زادبوم یسار آرد^۱

بندها بگسلد بر آشوبد

در پیرامون مسافرت و آثار و نتایج آن، شعرا و صاحب نظران یکسان سخن نگفته اند. اکثر صاحبان از محاسن آن گفتگو کرده و اقلیتی از ناراحتیهای آن یاد کرده اند:

سفر خزانه مال است و اوستاد هنر

سفر مریی مرد است و آستانه جاه

نه جور اهر کشیدی ونه جفای تبر

درخت اگر متحرک شدی ز جای به جای

— سعدی

که بانوی زشتش بود در سرای

سفر عید باشد بر آن کدخدای

— سعدی

رنجه از راه گرم و سردشوی

کودکی در سفر، تو مردشوی

— سنائی

چو بیند جهان، پیش گیرد هنر

سفر نیست آه، که والا گهر

— اسدی

۱. بعضی از اشعار و مطالب مربوط به «سفر» از امثال و حکم، پیشین، ۲۳، نقل شده است.

۲. سبک شناسی؛ پیشین، ۳۳، ص ۱۰۸-۱۰۷ (به اختصار).

نگیرد قدر باز، اندر نشیمن
جز آن کان اندر آن شهر است و برزن
سر از روزن برون بایدت کردن

— ناصر خسرو

هر آن شگفت که بینی بودش گفتران
و اگر عجایبها بایدت بجوی جهان
هر آن خبر که بود در سفرشودت عیان

— قطران

موسی، حکیم گشت چو افتاد در سفر
اندر سفر، کمال پذیرد همی قمر

— معزی

نگردد سرد، مردم جز به غریت
به شهر و برزن خود در، چه یابی
اگر روز را می دید خواهی

شگفتهای جهان را پدید نیست کران
اگر شگفتیها بایدت پوی زمین
هر آن گمان که بری در سفرشودت یقین

عیسی، سیح گشت، چو راه سفر گرفت
اندر سفر، بلند همی گردد آفتاب

سل عن الرفیق قبل الطريق و عن الجار قبل الدار.

— منسوب به علی (ع)

گوهر به کان خویش نیارد بسی بها
— معزی

عزیز از ماندن دائم، شود خوار
شود طعمش بد، از آرام بسیار
— دقیقی

مردم به شهر خویش ندارد بسی خطر

من اینجا دیر ماندم خوار گشتم
چو آب اندر شمر بسیار ماند

چنانکه قبلاً نیز اشاره کردیم، در دوره قرون وسطی، برخلاف امروز، مسافران با مشکلات و محرومیتها و خطرات گوناگون روبرو می شدند. به همین علت، مردم ناآزموده و راحت طلب سفر را چون «سقر» شمرده اند؛ چنانکه انوری گوید:

خدای گفت: حضر هست بر مثال بهشت

خود سفر هم به نقطه ای سقر است
— خاقانی

هر چند گفته اند: سفر هست چون سقر
— معزی

که باشد سفر قطعه ای از سقر
— ابن یمن

نقطه خون شد از سفر، دل مسن

برتو، سفر مبارک و خوش باد چون جان

بینم به چشم آنچه گوشم شنید

از قدیم، مسافر را بعثت نگرانیها و کثرت کارهایی که باید قبل از عزیمت انجام دهد، چون هجائین خوانده اند: «المسافر کالمجنون»

کسی را عزم ره چون جزم شد پیش

چو محبوسان بود در خانه خویش
— وحشی

کس خطر بی سفر کجا یابد
تابش ماه و خورکجا یابد

ای دل ار چند در سفر خطر است
هر که چون سایه گشت گوشه نشین

سلک درو گهر کجا یابد
 صره سیم و زر کجا یابد
 کام دل از هنر کجا یابد
 — ابن یمن
 دل از خانه نشکبید و زاد و بود
 — اسدی
 در بحر و صدف، خوار بود لؤلؤ شهوار
 — سنائی

وانکه در بحر غوطه می نخورد
 آنکه پهلو تهی کند از کسان
 گر هنرمند گوشه گیر بسود
 به شهر کسان گر چه بسیار سود
 خواریم از آنست کزین شهرم، از ایرا

به شهر خویش هر کس شهریار است.

سخن شعرا در امنیت راهها: فردوسی و دیگر شعرا، سیاست شهریاران را در حفظ امنیت راهها ستوده و مورد تأیید قرار داده اند:

اگر پیرمردی بپردی به دشت
 ز نیک اختر روز و از داد شاه
 — فردوسی
 نهاده بر سر پیوسته طشت زر دارد
 — مسعود سعد

چنان شد که دینار بر سر به طشت
 نکردی به دینار او کس نگاه
 ز عدل توست که نرگس به تیره شب در دشت

کرنهد بر سر به کوه و دشت و وادی طشت زر
 — معزی
 طشت زر بر سر همی تنها رود بازارگان
 — معزی

مرد بازارگان بود ایمن ز دزد راهزن
 در حریم عدل او بی رهبر و بی بدرقه

سفر طبقات متنعم همراه با تشریفات فراوان بود، و معمولاً طبقه اشراف کلیه ضروریات زندگی را با وسایل ثقلیه دوران خود حمل می کردند. ولی طبقات محروم، در جریان مسافرت، رنج فراوان می دیدند و چون غالباً پیاده بودند یا خر لنگی در اختیار داشتند، قادر نبودند وسایل و ضروریات زندگی را همراه خود ببرند.

ابوالحسن علی بن عثمان الجلابی هجویری در کتاب کشف المحجوب، ضمن گفتگو از سفر درویشان، به ضروری ترین وسایل سفر اشاره می کند: «چون درویشی سفر اختیار کنند... وی را اندر آن سفر، از مرقعه و سجاده و عصائی و رکوه و حبلی و کفشی یا نعلینی چاره نباشد تا به مرقعه عورت بپوشد و بر سجاده نماز کند و به رکوه طهارت کند، و به عصا آفتها از خود دفع کند... و اگر کسی آلت بیش از این دارد، چون شانه و سوزن و ناخن پیرای و مکهله، روا باشد...»

اسباب سفر سلاطین: در سلجوقنامه ابن بی بی نیز از مسافرت پرتکلف سلاطین سلجوقی روم سخن به میان آمده است؛ از جمله: «... گنجینه و فراشخانه و طشتخانه و شرابخانه و مطبخ با آلت زر، چون گنج شایگان، با ادواتی که در خور پادشاهان و از لوازم آن باشد...»^۱ چند

۱. اخبار سلاجقه (دم)، [بامتن کامل مختصر سلجوقنامه ابن بی بی] به اهتمام محمد جواد مشکور،

سفر بعد می نویسد: «... چون از خوان برخاست و سوی خوابگاه آمد، اسباب سلاطین از بستر خسروانی و طشت و آفتابه‌های زرین و مجمره مرصع و حمام سفری و غلامان خورشید روی مشک سوی بدید.»^۱

وضع راهها: لیبی از شعرای معروف اواخر قرن چهارم و اوایل قرن پنجم هجری، در اشعار زیر، وضع آشفته راهها را در آن ایام تصویر می‌کند:

کاروانی همی از ری بسوی دسکره شد
گلّه دزدان از دور بدیدند چو آن
آنچه دزدان را رأی آمد بردند و شدند
رهروی بود در آن راه، درم یسافت بسی
هر چه پرسیدند او را همه این بود جواب
نااسنی راهها که لیبی از آن یاد کرده، کمابیش مدت ۱۳ قرن یعنی تا پایان دوره ناجاربه دوام یافت. اوحدی مراغه‌ای در این بیت، تلویحاً به خطراتی که کاروانیان را تهدید می‌کرد اشاره می‌کند:

از پی کساروان تهیدستان
گاه نویسندگان در پیرسون امنیت و آرامش راهها گزافه‌گویی می‌کردند:
«... چنانکه در سبالت گویند، طشت زر بر سر نهاده عورتی را تنها، بیم و ترس نبودی.»
در جای دیگر، می‌خوانیم: «... و هر راهی که به صد سوار قطع توانستی کردن، زن آهستن، طشت زر بر سر می‌نهد و می‌گذرد.»

— عقدالعلی
بعلمت نااسنی راهها نه تنها ذخایر سادی بلکه گاهی کتب و یادداشتهای علما به باد یغما می‌رفت. در سالهای ۴۴۸ تا ۴۵۶ هجری، غزالی ساکن طوس بود و در این مدت، فقط بازدید از شهرگرگان بعمل می‌آورد... کاروان غزالی هنگام مراجعت از گرگان، مورد حمله دزدان قرار گرفت و همراه اسوار کاروانیان یادداشتهای غزالی بوسیله دزدان ضبط گردید. غزالی ناچار در طلب دخترچه‌های خود، به رئیس دزدان مراجعه می‌کند و او ضمن استهزاء چنین معلوماتی که سهولت می‌تواند مورد دستبرد قرار گیرد، یادداشتهای را به غزالی پس می‌دهد.

گاه طالبان علم و مردم بی‌پول، راههای طولانی را پیاده طی می‌کردند. یاقوت حموی، در معجم‌الادباء، می‌گوید: حکایت کنند که ابوزکریا یحیی بن علی بن خطیب تبریزی (۵۰۲-۴۲۱) شارح مشهور دیوان حماسه، موقعی که سنین عمرش از هفده متجاوز بود، نسخه‌ای از کتاب التهذیب ازهری در لغت بدست آورد و آن را در کیسه‌ای نهاد و بر دوش

۱. اخبار سلاجقه دم. [بامتن کامل مختصر سلجوقنامه ابن بی‌بی.] به اهتمام محمد جواد مشکوف. ص ۱۶۶.
۲. دل ۲. شهر ۴. خوب

گرفت و از تبریز به سعرة النعمان شام رفت تا آن را بر ابوالعلائی معری بخواند. چون پولی نداشت تا برای سواری سرکوبی بگیرد، پیاده این راه دراز را پیمود. در راه عرق پشت او در کیسه راه یافت و پاره‌ای از اوراق نسخه تهذیب را که همچنان بر دوش می‌کشید، پوشاند. این نسخه هنوز در یکی از کتابخانه‌های وقتی بغداد باقی است. کسی که از سرگذشت آن بیخبر باشد، گمان می‌کند که آن در آب افتاده، در حالی که چنین نیست و عرق پشت ابن الخطیب تبریزی باعث پوسیدگی برخی از اوراق آن بوده است.^۱

مسعودی در مقدمه کتاب التنبیه والاشراف، می‌گوید: «اگر در تألیف ما خطایی رخ داده یا استمرار غربت و دوری از وطن و سفرهای پیاپی موجب آن شده، عذر می‌خواهیم. بوده که گاهی به شرق و زمانی به غرب بوده‌ایم؛ چنانکه ابوتمام گوید: جانشین خضر کسی است که در وطنی و شهری اقامت دارد؛ وطن من پشت شتران است، قوم من به شام و عشقم به بغداد و خودم در رقه و برادرانم به فسطاطند (فسطاط یعنی قاهره) و هم، سخن او که گوید: چندان سوی غرب رفتم که مشرق را از یاد بردم، و چندان سوی شرق رفتم که مغربها را فراموش کردم. و حادثه‌ها بود که وقتی با آن رویو شدم، سرا زخم‌دار کردگویی با دسته‌های سپاه رویو شده‌ام.»^۲

ابن مهدی که در اسور دیوانی سرآمد اقران بود، می‌گوید: وقتی پدرم در برابر تمام اهل خانه نفسی سرد برکشید، گمان کردیم که بر عمر اندوه می‌خورد؛ هر یکی تسلیه و تسکین می‌کردیم. گفت: والله العظیم که اسف من بر عمر و مال نیست اما اسف من بر آن است که در انواع علوم از کلام و فقه و ادبیات، کتب بسیار بر استادان فاضل خواندم و بیشتر آن کتب، به خط من بود؛ و استادان به خط خویش، اجازه بنوشتند و در آن وقت که از بلاد عجم به بغداد می‌آسیدیم، حرامیان راه قطع کردند و تمامت آن کتب بردند. اکنون حسرت آن می‌خوریم که کاش آن کتب در ترکه من مانده بودی و فرزندان را بکار آمدی.

از آنچه گذشت تا حدی به مشکلات سفر در راههای قرون وسطایی آشنا شدیم.

ابن حوقل ضمن توصیف خصوصیات فارس، می‌نویسد: خاندان آل مرزبان از قدیمترین خاندانهای عجم بوده و یکی از افراد این خانواده برای تأمین آسایش مردم «رابطه‌هایی ساخته و املاکی وقف آن کرده است که گاوانی در آنها مشغول چریدند و گماشتگان او شیر آنها را می‌دوشند و بهره‌گذاران و مسافران همراه با مقداری طعام می‌دهند. در هر قریه یا رابطی که وی را در آن ملکی است، صدرأس گاو یا بیشتر برای همین منظور وجود دارد؛ و این جز گاوانی است که در مزارع خود از آنها استفاده می‌کنند. در همه خراسان و ماوراءالنهر، کسی در احسان و نیکی رسانیدن به عموم نظیر او نیست.»^۳

ابن حوقل ضمن گفتگو از سرزمین خوزستان، می‌نویسد: در عسکر مکرم، پلی بزرگ به

۱. نك: باقوت حموی، معجم الادبا.

۲. ابوالحسن علی بن حسین مسعودی، التنبیه والاشراف. ترجمه ابوالقاسم پاینده [مقدمه مترجم]، ص ۶۰.

۳. صوة الادب، پیشین، ص ۶۰.

اندازه بیست کشتی ساخته‌اند که کشتیهای بزرگ در آن رفت و آمد می‌کنند؛ و من از عسکر مکرّم تا اهواز که ده فرسخ فاصله است، سوار کشتی شدم. در مورد پل عسکر مکرّم، در حاشیه متن عربی کتاب، چنین آمده است: «در وسط عسکر مکرّم، بر روی نهر مسرقان (آب‌گرگر)، پلی زیبا و استوار با گچ و آجر ساخته‌اند؛ بسیار پهن است و دارای بازار و دکانها، و مسجدی زیبا و پاکیزه.»^۱

ابن حوقل در پیرامون فواصل شهرها و سازمانهای گمرکی می‌نویسد: «از اردبیل تا میانج (میانسه) بیست فرسخ است. از میانه تا خونج هفت فرسخ است و «خونج شهری است دارای مرصد (یعنی گمرک خانه) برای نظارت مال‌التجاره‌هایی که از آذربایجان به نواحی ری می‌رود، از قبیل برده و ستور و همه کالاهای تجارتی ازگوسفند و گاو و جز آن. مقاطعه این مرصد، سالیانه صد هزار دینار بطور دائم است و گاه یک میلیون درهم یا مقداری کمتر از آن بدان افزوده می‌شود و در سراسر دنیا چنین درآمدی نظیر ندارد.»^۲

ابن حوقل، ضمن توصیف خراسان، از کارهای خیر مردی به نام ابوالحسن محمد بن حسن ماه، یاد می‌کند و می‌نویسد که پس از عبور از بلخ، به رباط سیله می‌رسیم که بنایی بسیار سودمند است. این رباط پناهگاه مردم در هنگام برف و باران و هجوم دشمن است. بنای آن «بس بلند و استوار و دارای خانه‌های وسیع است تا آنجا که برای اقامت بیش از یک لشکر کفایت کند، و پادشاهی با سپاه خود تواند در آن فرود آید. این مرد را در ماوراءالنهر و خراسان، رباطهایی بهتر از این است؛ از جمله رباطی که در قبادیان ساخته است؛ و نیز از بهترین آنها رباطهای ترمذ است که در آن وظیفه و مقرری برای مسافران و نفقه مستمری برای ساکنان آنها از فقیهان و طالبان دانش تعیین کرده است، و نیز بیمارستانی در ترمذ ساخته و از اسلاک نفیس خود برای تأمین مخارج آن بدانجا وقف کرده است.»^۳

ابن حوقل، ضمن توصیف ماوراءالنهر، از سه‌مان‌نوازی و علاقه فراوان ثروتمندان آنجا در ایجاد مهمانسرا و رباط سخن می‌گوید و می‌نویسد: «غالب توانگران بلاد اسلام ثروت خود را در راه تأمین سرگرمیها و عیش و عشرت خود و رقابتهای تجملی و مذسوم خرج می‌کنند؛ اما غالب توانگران ماوراءالنهر ثروت خود را در ساختن رباطها و راهها و جهاد در راه خدا و ساختن پلها خرج می‌کنند و هیچ شهر یا راهی یا دهی که جای سکونت است خالی از رباطهای متعدد نیست. شنیده‌ام که در ماوراءالنهر افزون بر ده هزار رباط است و در بسیاری از آنها علوفه چارپای مسافر و طعام خود او آماده است.»^۴

پس ابن حوقل از سقاخانه‌های فراوان سمرقند که آب خیراتی با یخ در دسترس همگان می‌گذارند سخن می‌گوید.^۵

پس از حمله مغول، امنیت و آرایش و فعالیت‌های گوناگون اقتصادی در ایران و

۱. همان، ص ۲۵-۲۴ [حواشی] ۲۶۰.

۲. همان، ص ۹۹.

۳. همان، ص ۱۸۸-۱۸۷.

۴. همان، ص ۱۹۶ (به اختصار).

۵. همان، ص ۱۹۶.

دیگر کشورهای خاورمیانه رو به فراموشی رفت. در دوره غازان خان و جانشینان او، تلاش مختصری در راه تجدید حیات اقتصادی بعمل آمد، ولی با ترکتازی تیمور، بار دیگر، امنیت و آرامش از این منطقه رخت بر بست. در دوره شاهرخ، تاحدی مردم از نعمت امنیت برخوردار بودند.

پس از پایان حکومت تیمور و شاهرخ، بار دیگر، کم‌وبیش ناامنی بر راههای ایران سایه افکند و این حال تا استقرار حکومت شاه اسماعیل صفوی، دوام یافت.

خطرات مسافرت در دریا

در دوران قرون وسطی، مسافرت در دریا و در خشکی هر دو مقرون به انواع خطرات بود. در کتاب منشآت شرف‌الدین علی یزدی، نامه‌ای موجود است که نویسنده آن معلوم نیست. مخاطب نامه امیر سید زین‌العابدین است که در سالهای ۸۲۹-۸۲۸ وزارت شاهرخ را به عهده داشته است. نویسنده طی نامه مشروحه به سید سابق‌الذکر شرح بدبختیها و محرومیت‌های خود را در این سفر دریایی می‌نویسد و می‌گوید از بندر وابل با کشتی مکمل که هشتاد نفر کماندار و نفت‌انداز (یعنی گلوله‌انداز) داشت بجانب حجاز روان شدیم. چون شش روز سپری شد، ناگهان «دوازده جهاز راه زنان بیدین» که چهار سردار و عده‌ای از ملائین در آن متمکن بودند، به ما حمله‌ور شدند. سلاح این دزدان سنگ بود، و چون بار چقدانی نداشتند، اندکی از کشتی آنها در آب فرو رفته بود، در حالی که کشتی ما از مواد گوناگون انباشته بود و حرکت آن بکندی انجام می‌گرفت. دو شبانه روز، آتش جنگ شعله‌ور بود. سپس نویسنده سرگذشت خود و همسفران را چنین توصیف می‌کند: «از اطراف، سنگ باریدن گرفتند و فرصت یافته به کشتی در آمدند و فقیر را که از سنگ و تیر چهار جراحت بر سرتن داشت به نیزه زخمی دیگر زدند و جامه‌ای که پوشیده بود از گریبان تا به دامن، چاک کرده بردند که از شتاب تاراج کردن صبر برکنند نداشتند و دیگر مردم را به آب انداختند و آن بیچارگان چندی غرق شدند و بعضی شنا کردند و به کشتی باز آمدند... بعد از دوازده شبانروز، غارتگران از کشتن مردم منصرف شده اموال مسروقه را با خود بردند. مردم غارت شده ناچار در کشتی نشستند؛ بعد از ۱۷ روز به بندر «طاقال» میان بمن و حبشه رسیدند. در طول این مدت، غذای مسافران گندم خاک آلوده‌ای بود که با آب دریا می‌جوشاندند و به هر یک از مسافران اندکی می‌دادند. حاکم این بندر برای مسافران خوردنی و پوشیدنی فرستاد، کشتی را مرت کردند و عازم جزیره هرمز (جرون) گردیدند. در این راه نیز دریا بهم برآمد و مسافران از بیم مرگ هر چه همراه داشتند به دریا ریختند تا کشتی سبک شود. این سفر پر حادثه نیز پایان یافت و مردم سالم در جزیره هرمز پیاده شدند.»

کشتی سازی در هرمز

مارکوپولو ضمن سفرنامه خود، از کشتی سازی در هرمز چنین یاد می‌کند: «کشتیهایی که در هرمز ساخته می‌شود، بدترین نوع کشتی بشمار می‌رود و برای بحریسمایی خیلی خطرناک است، و مردمی که با آن سفر می‌کنند، همیشه در معرض خطرند. علت آن این است که سازندگان در ساختن کشتی هیچ میخ بکار نمی‌برند؛ زیرا چوبی که برای ساختن کشتی بکار می‌رود چنان سخت است که در صورتی که بخواهند میخ در آن فرو کنند، مانند ظروف سفالین از هم می‌ترکد، خود میخ ه

گاهی می‌شکند یا خم می‌شود. بنابراین، دو انتهای الوارها را با کمال دقت با مته سوراخ می‌کنند، بعد میخ‌های چوبی محکمی در آن سوراخها فرو برده و سر میخها را با طناب‌های محکمی بهم می‌بندند. بدینصورت، دماغه کشتی با عقب کشتی به یکدیگر متصل می‌شود. برای محافظت ته کشتیها قیر یا زفت بکار نمی‌برند بلکه با یک نوع روغن ماهی، روغنمالی کرده سپس با تفالیه شاهدانه یا کتان و یا کف، درزها را پر می‌کنند. کشتیها فقط دارای یک دکل، یک سکان و یک عرشه می‌باشد. لنگرشان آهنی نیست، در نتیجه، در هوای طوفانی کشتیها بطرف ساحل رانده شده و با برخورد به سنگ‌های ساحلی خرد می‌شوند.^۱

کشتی‌های شرعی: کشتیهای شرعی قدیم، برخلاف کشتیهای موتور عرص حاضر، فقط در صورتی قادر به حرکت بودند که باد موافقی کشتی را بسوی مقصود براند. این باد موافق را قدما «شرطه» می‌خواندند؛ چنانکه حافظ گوید.

کشتی شکستگانیم ای باد شرطه برخیز
باشد که باز بینیم دیدار آشنا را.

به نظر بار تولد «ویرانی کشور و انهدام فرهنگ و دانش مردمی که

معروض حمله مغول واقع شدند بسیار جالب توجه است، ولی

ضایعات غیر قابل جبرانی که از هر لحاظ بر کشور ایران وارد گردید

با سایر کشورها قابل مقایسه نیست. خوشبختانه، شهرهای تجارته

ایران با تحمل اینهمه ضایعه و تلفات مالی و جانی، باز هم اعتبار

اولیه خود را از نظر تجارت و بازرگانی از دست نداد، و تجار ایرانی با منابع اقتصادی

سالمک چین و هندوستان و کشورهای خاور نزدیک، از راه دریا و زمین، روابط اقتصادی

و تماس بازرگانی برقرار کردند. این تماس اقتصادی در بعضی دوره‌ها به اندازه‌ای وسیع

بود که نظیر آن تاکنون دیده نشده است. از این دوره، مناسبات دوستانه‌ای بین مسلمین و

دیگران موجود آمد.^۲ ولی این وضع دوام نیافت. در عصر مغول و تیموریان، امنیت راهها،

مختل می‌گردید و آن دسته از زمامداران و خانهای مغول که به اصول ایلی و سنن چادرنشینی

پایند بودند برخلاف رجال و زمامداران ایرانی، همواره با ایجاد تمرکز و امنیت مخالفت

می‌کردند و مایل بودند با حفظ آسفتگی اوضاع به قتل و غارت مردم شهرنشین و دهنشین ادامه

دهند. ولی چنانکه ضمن تاریخ سیاسی عصر مغول یادآور شدیم، بسیاری از خانها و رهبران

سیاسی مغول کاملاً متوجه بودند که ادامه آن سیاست به محو کشاورزی و صنعت و سقوط

فعالیتهای اقتصادی منتهی خواهد شد. به همین مناسبت، با سردانی چون جوینی و خاندانش

و خواجه رشیدالدین فضل‌الله و همفکران او، در اعاده امنیت و آراسش و تجدید قوانین و سنن

قدیم، همصدا و همقدم بودند.

راههای ارتباطی در عهد قویلی: مارکوپولو که در نیمه دوم قرن سیزدهم، از بعضی

از کشورهای آسیایی دیدن کرده است، می‌نویسد: «از شهر خانبالیغ (پکن)، چند جاده مهم

جدا شده بسمت ایالات و ولایات می‌رود. در طول این جاده‌ها، بفاصله هر ۲۰ یا ۳۰ میل،

۱. سفرنامه مارکوپولو، پیشین‌س ۴۶.

۲. بارتولد، الخ بیگک زمان دی. ترجمه حسین احمدی پور، ص ۱۱.

مسافرخانه‌هایی هست که برای استراحت مسافرین و تعویض اسبها و وسایط نقلیه تعبیه شده‌اند. در این مسافرخانه‌ها وسایل پذیرایی از هر جهت مهیاست. در هر ایستگاه یا منزل، چهار صد اسب خوب حاضر یراق مهیاست و همینکه مسافر یا مأموری رسید، می‌تواند بلادرنگ، اسبهای خسته خود را با اسبهای تازه نفس عوض کند. این مسافرخانه‌ها حتی در نواحی کوهستانی نیز ساخته شده است. در سراسر قلمرو امپراتوری، بیش از دویست هزار اسب و ده هزار مسافرخانه با اثاثه کامل و مناسب در اختیار مسافران قرار گرفته است.^۱

چاپارخانه‌های عصر تیموری

به قول کلاویخو، از تبریز تا سمرقند، همه جا چاپارخانه وجود دارد و تعداد اسبهای هر چاپارخانه برحسب اهمیت محل، از دویست تا پنجاه یا کمتر تغییر می‌کند. از هر چاپارخانه تا دیگری یک روز یا نیم روز راه است. کلاویخو می‌نویسد: مأمورین و پیکرها بهیچوجه رعایت سلامتی اسبها را نمی‌کنند و در ۲۴ ساعت ۱۰ گاهی ۲۰ فرسخ مغولی راه پیمایی می‌کنند و چه بسا اسبها در طی راه سقط می‌شوند.^۲

در تاریخ طبرستان، ضمن گفتار در توجیه امیر تیمور به مازندران، از طرز رامسازی در آن دوران سخن رفته است: از طرف امیر تیمور، «اشارت شد که امراء به یاساقیان امر کنند تا تبرودهره و اره برداشته در پیش لشکر باشند. و آهنگران را جهت تیز کردن آلات قطع، همراه ایشان گردانیدند تا درختها را بریده و انداخته و جویها—که در آن موضع جاری باشد—بدان سر موضع، پل بسته، آن مقدار راه گشاده و آماده گردانند، که عساکر ظفرپیکر، و قشون، به یاسال عبور توانند کرد.»^۳

مشکلات مسافرت: بطوریکه از مندرجات نامه زیرین، استنباط می‌شود، در دوران قرون وسطی، تنها خطر نامنی راهها مسافرین را تهدید نمی‌کرد بلکه بیم این بود که مأمورین دیوانی از مسافر بیچاره «تمغا و باج و راهداری و سوغاتی و تخته باشی و سلامانه و غیرذلک طلب نمایند. چنانکه در سال ۸۹۱ سید عزالدین مسعود و سید کهمال الدین محمود که مورد عنایت پادشاه وقت بودند، به ایران مسافرت می‌کنند. شاه برای تأمین آسایش این دو سید، به فرزندان و برادران و امراء و وزراء و حکام و داروغگان و مأمورین دیوانی و تمغاچیان و باجداران و مستحفظان طرق در عراقین و فارس و کرمسان و آذربایجان و گیلان و مازندران، دستور می‌دهد که برای آنان احترام تمام قائل شوند.» و داروغگان و عمال و تمغاچیان و باجداران سالک محرومه از جهات ایشان، تمغا و باج و راهداری و سوغاتی و تخته باشی و سلامانه و غیر ذلک طلب ندارند و جهات ایشان را از جمیع تکالیف دیوانی معاف دارند و پیرامون بارهای ایشان نگردند. از منازل مخوفه سلامت بگذرانند و ایشان را تکلیف ملاقات امراء و سند و امضا و نشان گرفتن نکنند، و سواد این نشان چون به مهر حاکم یا قاضی ولایت باشد، معتبر دانند. و ایلیچیان و نایامچیان و آینده و رونده چهارپایان ایشان و کسان ایشان

۱. سفرنامه هادکوپولو، پیشین. ص ۱۵۲-۱۵۱ (به اختصار).

۲. رك سفرنامه کلاویخو، پیشین. ص ۱۸۷ و ۱۶۳.

۳. تاریخ طبرستان و دیوان و مازندران، پیشین. ص ۲۲۷.

را الاغ نگیرند و از فرموده عدول نجویند — فی عشرين ذوالقعدة الحرام سنة احدى و تسعين و ثمانمائه بدارالسلطنة تبریز.^۱

بطور کلی، از عهد مغول و تیموریان بیعد، فقط در دوران قدرت زمامداران عاقل و مال اندیش، مردم از امنیت نسبی برخوردار بودند. تیمور در کتابی که به او منسوب است می نویسد: «یک روز کاروانی متشکل از ۲۵۰ ستردار، از یزد وارد «باداشک» شد. از قافله سالار پرسیدم از اینجا تا یزد چقدر راه است؟ او گفت: ما ۱۳ شبانه روز راه پیمودیم. در طول شصت فرسنگ، در راه ماحتی خار هم یافت نمی شد. ما از یزد با خود پنجه خشک آوردیم و در راه به شتران دادیم و به این ترتیب این راه طولانی را طی کردیم.»^۲

پس از حمله مغول، مخصوصاً در اواخر دولت ایلخانان، بعلت ضعف حکومت مرکزی، امنیت راهها بیش از پیش مختل گردید. محمد نخجوانی در جلد دوم دستورالکاتب، مکرر، به وضع اسف انگیز راههای ارتباطی و خطراتی که متوجه قوافل و کاروانهای تجاری بود اشاره می کند و از جمله می نویسد: «چون جمعی از مخالفان ما روی به انهزام نهاده اند... و جمعیتی ساخته و سر بدزدی و حرامیگری برآورده اند و بر تجار و قوافل می زنند و صامت و ناطق غارت می کنند، واجب آمد، به تدارک ایشان قیام نمودن. بدرالدین حسن برسر ایشان فرستاده شد تا به هر جا که یکی را از ایشان یا جمعی را دریابد، به هر نوع که تواند — اما بالاسروالتیید و اما بالقطع والقتل — دفع واجب شناسند و به هیچ حال، بر جمعی که دعاد فوج مسلمانان را بر خود حلال و مباح دانند ابقا نکند. اسرا و صحرائشینان و لشکریان سمد و معاون او باشند.»^۳

نخجوانی در نامه دیگری، از ماهیت یک جامعه فئودالی و غیر متمرکز، پرده بر می گیرد و به منظالمی که بطور مستمر، در چنین جوامعی رخ می دهد اشاره می کند: «در این وقت، چون عرضه داشتند که پنجاه سوار از متعدیان در نواحی ارومیه مجتمع شده؛ به هر چند روز، به دیهها و سزارع رعایا می روند و هر چه می خواهند، می کنند و به ظلم و عدوان، از مردم ضعیف، گندم و جو و سایر حیویات و حواجی می ستانند و به چوب و شکنجه خطاب می کنند، بدین سبب، بهاء الدین ایبک فرستاده شد تا مجموع آن جماعت را گرفته و بند کرده اینجا آورد تا بعد از استرداد حقوق مظلومان، هر یک را بسزا و جزایی که درخور آن باشند برسانند و موجب اعتبار سایر ظلمه و مفسدان گردد.»^۴ در نامه دیگری، می نویسد: «چون جمعی از قطاع و سراق در صحاری مرند به حرامیگری و دزدی و مفسدی مشغولند و صادر و وارد را تردد بدان راه منقطع شده و تجار و قوافل راه، راه به اجانب «دزمار» انداخته سه روزه راه به یک هفته می آیند، حاجی نجم الدین فرستاده شد تا دمار از روزگار ایشان برآرد، صحرائشینان با او موافق و متفق بوده قمع و قهر و قلع و استیصال ایشان واجب دانند.»^۵

۱. مجله راهنمای کتاب، خرداد و تیرماه ۱۳۵۱، ص ۳۱۲ پیوست.

۲. هم تیمور جهانگشا. کرد آورده مارسل بریون. اقتباس ذبیح المنصوری، ص ۸۷.

۳. دستورالکاتب، پیشین، ص ۱۲۳، ص ۲۴۱.

۴. همان، ص ۳۲۷ (به اختصار).

۵. همان، ص ۳۳۲ (به اختصار).

پس از پایان حکومت تیموریان، تنها در عهد شهریاران عاقل آق قویونلو و قره قویونلو، امنیت نسبی در کشور برقرار بود. در دوره صفویه، مخصوصاً در عصر شاه عباس که تجار و بازرگانان خارجی بقصد سودجویی و کسب اطلاعات از خصوصیات زندگی اجتماعی و اقتصادی ایرانیان به ایران روی آوردند، شاه که شخصاً به مسائل اقتصادی دلبستگی داشت، حکمرانان را بر آن داشت که در حفظ امنیت راهها کمال مراقبت را مرعی دارند و در صورتی که کالای بازرگانان را بسرقت می بردند، خود حکام غرامت بازرگانان را می پرداختند. این سیاست اقتصادی، کم و بیش، تا عهد شاه سلیمان اجرا می شد، و اکثر سیاحان و بازرگانان اروپایی از این سیاست شهریاران صفوی به نیکی یاد کرده اند؛ ولی از عهد شاه سلطان حسین تا استقرار حکومت نادری، امنیت و آراش از ایران رخت بر بست.

در آیین شاه طهماسب صفوی در قانون سلطنت، در بند پنجاه و سوم، در مورد راهها می نویسد: «و در امنیت طرق و شوارع... چه در شوارع و چه در معورها، از کیسه بر و شب دزد و رباینده اثر نگذاشته، براندازند.» بند پنجاه و چهارم: و هرچه گم شود یا به تاراج رود یا دزدان برند، پیدا سازند والا خود از عهده بیایند. بند پنجاه و پنجم نیز چون ارزش اقتصادی دارد نقل، می کنیم: و اسوال غایب و متوفی از هر دین و مذهب باشد «تحقیق نمایند؛ اگر وارث داشته باشد به آنها گذارند؛ و اگر وارث نباشد به امین معتمد سپارند. هرگاه صاحب حق پیدا شود، به او وصول یابد... مبدا سیر چشمی از میان برخیزد»^۱

شمیر بجای حقوق راهداری: «شاه عباس چون با همراهان خود در نزدیکی شهر تبریز به کاروانسرای شبلی رسید، با گروهی از راهداران ترک، که در آنجا دره ای را نگهداری می کردند و از کاروانها حق راهداری می گرفتند، نزدیک شد. پس خود با چندتن از سران سپاه، که لباس عادی به تن داشتند، بجانب ایشان رفت، و چون از جواز عبود و پول (اهدای خواستند به ذوالفقارخان اشاره کرد که پیش آید و به مأمورین ترک حق العبور دهد. اما هنگامی که راهداران ترک به کار گرفتن پول سرگرم بودند، سرداران ایران شمشیرها کشیدند و جملگی را هلاک کردند»^۲

لورنس چاپمن، عضو چهارمین هیأت کمپانی مسکوی که در سال ۹۴۷ هجری در دوره سلطنت شاه طهماسب اول، به ایران آمده است، راجع به وضع راهها و احوال مردم، چنین می نویسد: «من به گیلان هم رفتم. باید می دیدم که چه بندری در آنجا برای کشتیهای ما وجود دارد و بفهمم چه نوع کالاهایی و تا چه مقدار در آنجا خوب بفروش می رسد. برای رسیدن به آنجا راه را آنچنان دشوار و برای مسافرت خطرناک دیدم که قلم از شرح آن عاجز است... شهر لاهیجان را که بهترین محل همه این نواحی باشد دیدم. لنگرود و رودسر که اخیراً شاه طهماسب اول تسخیر کرده چنان ویران گردیده و مردم آن چنان غارت شده اند که کسی قدرت

۱. ذک: «آیین شاه طهماسب صفوی» (رساله). با مقدمه ای از محمد تقی دانش پزده، مجله پردیسهای تاریخی سال هفتم، شماره ۱، ص ۱۲۶.

۲. زندگانی شاه عباس اول، پیشین، ج ۱۵، ص ۲۱.

خرید یک «کرسی»^۱ را ندارد. مهمترین کالاهایی که می‌توان خریداری کرد ابریشم خام است که در تابستان، هر من لاهیجان آن ۳۸ شاهی به فروش می‌رسد که کمی بیش از ۴ لیور است.

وضع راهها در عهد صفویه

«فخرالدین نای، پسر خواجه شمس‌الدین سرابی، گفت که در تجارت به‌نواحی کرمان بودیم. نوکران اسیر زاده مبارزالدین محمد یزدی در پیش کاروان آمدند و کاروان را باز داشتند و سبالی و جوجه طلب کردند. ما طبقی از شکر راست کردیم و ده طاقه صوف بر آن نهادیم و در نظر میرزاده بردیم؛ باشد که با ما مساهله کند. و راضی بودیم که پنجه‌زاد دیناد زد بدهیم و از نوکران او خلاص باییم. میرزاده چون به ما نظر فرمود، پرسید که شما از کجایید؟ گفتیم: ما سراویانیم (یعنی اهل سراب هستیم). گفت: شیخ صفی‌الدین را دیده باشید؟ گفتیم: همه مرید شیخیم و توبه و تلقین از او برگرفته‌ایم. چون این بشنید، ما را از سر پا بعزت در حضور خویش بنشانند. بعد از آن، فرمود آنچه آورده‌اند در محل قبول ما آمد لیک آن را خرج راه کنید. آنگاه جوازنامه بنوشت و بداد که نوکران و غیر هم زحمت اینها ندهند.»^۲

شتر جمازه: در سفرنامه کاترینوزنو، در عهد اوزون‌حسن، ضمن بحث از مناسبات سلطان قاهره با سلطان عثمانی، می‌نویسد که در ناحیه ارزنجان «سفیر سلطان قاهره با یازده جمازه نزد سلطان عثمانی آمد و تیری که بر نوک آن نامه‌ای بسته بودند به‌وی تسلیم کرد. بزودی پاسخ نامه را نوشتند و به‌او دادند و سفیر و همراهان بر جمازه سوار شدند و رفتند و در یک روز مسافتی عظیم پیمودند؛ زیرا جمازه چنان تندرو است که بیش از هر چهارپای بی‌هیچ درنگ راه می‌نوردد.» در کتاب انجیلی، جمازه تیزتک‌ترین چارپایان در سفرهای طولانی خوانده شده است.^۳

پیتر و دلاواله هنگامی که در بغداد بود و می‌خواست مقدمات سفر خود را به ایران فراهم کند، با یک قاطرچی ایرانی وارد گفتگو و مذاکره می‌شود. وی در مکتوب اول خود، می‌نویسد: «این قاطرچی می‌خواست از پاشا دستخطی بگیرد تا به‌استناد آن، بتواند باتفاق همراهان و با بار و متاع و کالاهای خود، آزادانه عبور کند و بعلاوه یکی از چاوشهای پاشا نیز او را تا سرحد همراهی، و در مقابل هرگونه حمله و یورش که ممکن بود از جانب سربازان بطور انفرادی یا دسته جمعی به کاروان صورت گیرد، حفاظت کند.»^۴

«تمام شب را بسرعت و بدون توقف راه پیمودیم. قاطرها و اسبهایی که در اختیار داشتیم بسیار راهوار و چالاک بودند. پس از شش روز در هارونیه، بار افکندیم و توقف کردیم؛ ولی در مدت شب، بکرات، دزدانی که با استفاده از تاریکی برای سرقت اشیاء

۱. Kersey، منظوره بارچه پشمی است.

۲. توکل بن اسماعیل (ابن بزرج)، صفوة الصفا، ص ۲۰۸.

۳. سفرنامه‌های ولیزیان در ایران، بهشتین، ص ۲۲۵-۲۲۴ (به اختصار).

۴. سفرنامه پیتر و دلاواله، بهشتین، ص ۲۰.

این و آن، سینه خیز بسراغ ما می آمدند آسایش قافله را مختل می کردند. اشیاء زیادی - بسرقت رفت و به چادر ما نیز دستبرد زدند، ولی وقتی نقاش متوجه امر شد، با تپانچه بطرف یکی از آنها که از زیر چادر می خواست مجدداً داخل شود شلیک کرد تا او و دیگر یارانش خیال هرگونه دستبرد تازه ای را از سر به در کنند. صبح روز هفتم، پس از پرداخت باج محلی، آماده حرکت شدیم. در طی راه، از کوههای خشک و بدون سبزه گذشتیم.^۱

پیترو در صفحات بعد، از مشکلات مسافرت در ایران، در فصل زمستان، سخن می گوید: «در مدت مسافرت، لازم بود همیشه لباس و حتی چکمه خود را که آسترپوستی داشت به تن داشته باشیم؛ و اتفاق افتاد که حتی برای مدت هشت روز لباسی را از تن بردم نیاددم. و علاوه بر آن، دائماً پتوی سنگینی که اگر سرمای چندین طاقتفرسا حکمروایی نمی کرد حمل آن بسیار مشکل بنظر می رسید، به دور خود پیچیده بودم؛ زیرا شدت سرما طوری نبود که بگذارد انسان لذت لباس عوض کردن را بچشد. و از این گذشته، واقعاً فرصت این کار نبود، چون مجبور بودیم صبحهای زود از خواب برخیزیم تا بتوانیم بموقع خود را به جان پناهی برسانیم و ضمناً غذایی نیز تهیه کنیم. زیرا بعد از اینهمه راه پیمایی روزانه و خوردن غذایی مختصر و سرد بر روی اسب، احتیاج زیادی به صرف غذای گرم داشتیم.»^۲

پیترو با تمام مشکلاتی که در جریان مسافرت خود تحمل کرده است، می نویسد: «بمحض رسیدن به ایران، هرکس متوجه برتری شایانی که این سرزمین از لحاظ خوبی و صفای مردم و تمدن و فرهنگ و هرگونه کیفیات دیگر به ترکها داد، می شود و من بجزرات می توانم بگویم این خطه به هیچ وجه، کمتر از سرزمینهای سیحی نیست و یا اگر باشد، فقط از لحاظ خانه سازی و غذاهای لذیذ است. دیگر به چادرها احتیاجی نبود، زیرا در تمام طول راه، کاروانسراهای بزرگ و مناسبی که از طرف پادشاهان با شخصیتهای دیگر ساخته شده و در اختیار مردم قرار گرفته، وجود داشت که برای یتوته در آن وجهی پرداخت نمی شد. اتاقهای این کاروانسراها خالی بود، و در بعضی از آنها اتاقی وجود نداشت و فقط برای حفاظت از بادویاران، سقف بزرگی زده بودند؛ و مردم توقع بیشتری ندارند. اما من که انتظار وضع راحت تر و جای تمیزتری را داشتم و البته این نظر در کاروانسرا که دائم در معرض رفت و آمد است تأمین نمی شد، تا سرحد امکان، به خانه های خصوصی می رفتم... با پرداخت مختصر وجهی، انسان می توانست آسایش بیشتری داشته باشد. درکنگاور، خانه قشنگ و تمیزی یافتیم و در آنجا موفق به خوردن اغذیه لذیذ و میوه هایی از قبیل انار و سیب و انگور تازه شدیم.»^۳

پیترو در پایان توصیف دوران اقامت خود در همدان، می نویسد: امروز شهرهای ایران «همه جا آباد و پر جمعیت و برای مسافرت مطمئن است، و از دستبردها و حمله دزدان که در ترکیه انسان دائماً گرفتار آن است، خبری نیست. برعکس اگر از فردی چیزی ربوده

۱. همان، ص ۵-۴ (به اختصار).

۲. همان، ص ۱۸.

۳. همان، ص ۲۰-۱۹.