

تجارت داخلی ایران در عصر سلطنت شاه عباس صفوی

زهرا قاسمی

مدرس دانشگاه آزاد اسلامی واحد آباده

و چه از حیث بنا و ساختمان بسیار مطلوب تر از عثمانی می‌داند.^۷ علاوه بر کاروانسراهای بین‌راهی، در شهرها و حومه‌ی آن‌ها نیز کاروانسراهای متعددی وجود داشت که بعضاً بسیار بزرگ و شگفت‌انگیز بودند. شاردن از کاروانسرائی به نام (کاروانسرای شاهی) در شهر قزوین نام می‌برد که دارای دوپست و پنجاه حجره بود.^۸

کاروانسراها نه فقط مسافرخانه‌یی برای پذیرایی از مسافران، بلکه علاوه بر این پناهگاهی خوب و مطمئن بود که آن‌ها را از غارت دزدان و حمله‌ی جانوران و هوای سرد محفوظ نگاه می‌داشت و تجارت می‌توانستند برخی معاملات کوچک خود را در آن انجام دهند.

کاروانسراهای بین راه رایگان بود و از بابت اقامت مسافران و تجارت کرایه‌یی اخذ نمی‌کردند و مسافران می‌توانستند بدون پرداختن وجهی تا هر وقت که بخواهند در آن‌ها اقامت کنند. اما کاروانسراهای شهری که دارای اتاق‌های مجهز به قفل بودند و بیش‌تر برای نگهداری مال التجاره‌ها مورد استفاده قرار می‌گرفتند، مبلغ مختصری به عنوان کرایه از تجارت دریافت می‌کردند.

آن‌چه، حمل و نقل کالا و مسافر در راه‌های این دوره را میسر می‌کرد، امنیت قابل ستایشی بود که برقرار گشته بود. اغلب جهانگردان اروپایی امنیت راه‌های ایران دوره‌ی سلطنت شاه عباس اول را ستوده‌اند. مولف سفرنامه برادران شرلی، ضمن ستایش امنیت موجود در ایران عنوان می‌کند که شاه عباس از بدو جلوس، مملکت خود را به طوری مطیع و امن کرده است که شخص می‌تواند در تمام مملکت مسافرت کند بدون اینکه حربه یا اسلحه‌یی باخود داشته باشد.^۹

دلوااله امنیت موجود در ایران را بسیار بهتر از کشور عثمانی می‌داند و در این باره می‌گوید: «امروز نقاط ایران همه جا آباد و پرجمعیت و برای مسافرت مطمئن است و از دستبرد و حمله‌ی دزدان که در ترکیه انسان دائماً گرفتار آن است، خبری نیست.»^{۱۰}

شاه عباس اول، چون در ابتدای سلطنتش دریافت که راه‌ها از بین رفته و آمد و شد خلایق دشوار گشته است، حکام ولایات را مأمور کرد که در هر ولایتی «قاطعان طریق» چه جماعت هستند، سپس به نابودی آن‌ها اقدام کنند.

به فرمان او، هر قسمت از راه‌های کشور را به مأمورین مخصوصی به نام «راهدار» سپردند و مقرر شد مال هر کس از تجارت و مترددین و سکنه هر بلاد، دزد و حرامی ببرد، پیروی نموده، پیدا کرده و به صاحبش برساند و الا خود از عهده بیرون آیند.^{۱۱}

به دستور شاه عباس، راهدارانی که در وظایف خود کوتاهی کرده و یا با راهزنان هم‌دست می‌شدند، به شدیدترین وجهی مجازات می‌گشتند؛ چنان‌چه به سال (۱۰۱۷ ه.ق / ۱۶۰۸ م) راهداران قم را به سبب

□ شاه عباس اول صفوی، با دوراندیشی خاص خود، می‌دانست که توسعه‌ی بازرگانی بدون ایجاد امنیت و گسترش راه‌های ارتباطی مناسب و شبکه‌یی از کاروانسراهای مجهز ممکن نیست. لذا تمام سعی او برقراری ثبات سیاسی و ایجاد مرکزیتی بود که به نظر می‌رسید بدون آن، امنیت پایدار ممکن نمی‌شود.

در قدم دوم، شاه عباس سعی کرد، وضع راه‌های کشور را سرو سامان داده و با ایجاد شبکه‌یی از کاروانسراها در طول راه‌های اصلی، حمل و نقل کالا و مسافر را تسهیل کند. در این راستا، تلاش‌های قابل‌ذکری در زمینه‌ی راه‌سازی و توسعه کاروانسراهای بین‌راهی صورت گرفت. به گونه‌یی که امروزه وجود کاروانسراهای شاه عباسی در برخی از نقاط کشور موید این امر است. به دستور شاه عباس از (فرح آباد مازندران) تا (ساری) جاده‌یی سنگ فرش به طول چهار فرسنگ کشیده شد و در فواصل این راه - هر جا که لازم بود - بر رودخانه‌ها و نهرهای بین‌راه پل‌های عالی و محکم احداث کردند.^۱

حکام ایالات و مقامات محلی نیز با تأسی جستن از ولی نعمت خود به کار تسطیح و ترمیم جاده‌ها و احداث پل‌ها و کاروانسراهای شهری و بین‌راهی روی آوردند؛ چنان‌که فیگوتروا از اقدامات الله‌وردی‌خان حکمران فارس در ایجاد پل‌هایی بر روی رودخانه‌ی کر سخن می‌گوید^۲ که باعث تسهیل در عبور و مرور مسافران به اصفهان و بالعکس شده بود.^۳

پل الله‌وردی‌خان (سی و سه پل) در اصفهان نیز به اهتمام او ساخته شد.^۴

اهتمام در ساختن راه‌ها و برقراری امنیت باعث تسهیل در حمل و نقل کالا و مسافر و نیز کارایی قابل ستایش (چاپار) در دوره شاه عباس اول شد، به گونه‌یی که در اواسط دوران سلطنت او، نامه‌ای که یکی از راهبان فرقه‌ی «برهنه پای کرملی» در اصفهان می‌نوشت، فقط بعد از بیست و پنج روز به دست راهب دیگری که در جزیره‌ی هرمز اقامت داشت، می‌رسید، به این معنی که چاپار مسافتی متجاوز از نهصد و شصت (۹۶۰) کیلومتر را با سرعت تقریباً چهل کیلومتر در روز می‌پیمود.^۵ کاروانسراها به خصوص کاروانسراهای بین‌راهی نقش عمده‌یی در تجارت و بازرگانی این دوره ایفا می‌کرد و بدون آن‌ها مسافرت و تجارت، عملی نبود. به همین دلیل شاه عباس اول به ساختن این بناها که کاری خیر محسوب می‌شد، مبادرت می‌کرد. جهانگردان اروپایی از تعداد زیاد کاروانسراهای شهری و بین‌راهی ایران این دوره سخن می‌گویند.

تاورینه نقل می‌کند که «در تمام خاک ایران، خصوصاً از تبریز تا اصفهان و از آنجا تا هرمز در مسافت‌های معین و متساوی کاروانسراهای عالی دیده می‌شود.»^۶ وی وضع کاروانسراهای ایران را چه از حیث راحتی

بی‌اعتدالی و راهزنی شکم دریدند و سرازیر از سرکوجه‌ها آویختند.^{۱۲} شاه‌عباس در راستای گسترش و تقویت تجارت، علاوه بر اهتمام در بهبود وضع راه‌ها و ایجاد امنیت، اقدامات شایان توجه دیگری را نیز انجام داد، یکی از اقدامات جلوگیری از خروج طلا و نقدینگی از کشور بود. ریچارد استیل در این باره می‌گوید: «هنگام خروج بازرگانان و تجار خارجی از خاک ایران، مأموران مرزی به غایت سخت‌گیر بودند و آن‌ها را به دقت بازرسی می‌کردند، هدف از این کار جلوگیری از خروج طلا و نقره از کشور بود. هرکس درصدد برمی‌آمد که طلا و نقره به‌طور قاچاق از مرز خارج کند، مجازاتش مرگ بود.»^{۱۳}

به گفته‌ی تاورینه، شاه‌عباس اول، ابدأ تحمل نداشت که نقدینه را از مملکت به خارج حمل نماید.^{۱۴}

این تمهیدات، تجار خارجی را مجبور می‌کرد به‌جای طلا و نقدینگی حاصل از فروش کالاها، شان در ایران، اجناس و اتمعه‌ی ایرانی را که در سایر کشورها خریدارانی داشت، ایتاع کرده و به قصد کشورهای خویش حرکت کنند.

بدین‌گونه در سایه‌ی اقدامات شاه‌عباس، تجارت و بازرگانی در دوره‌ی او، توسعه‌ی شایان توجهی یافت و اغلب شهرهای ایران از رونق اقتصادی بیش‌تری در مقایسه با دیگر ادوار حاکمیت صفویان برخوردار شدند. در این دوره در کنار گسترش چشم‌گیر تجارت خارجی تجارت داخلی نیز از رشد قابل توجه برخوردار شد. بازارهای شهرهای بزرگ این دوره، دارای رسته‌های مخصوص برای هر یک از گروه‌های پیشه‌وران بود. در این بازارها، تمام کالاها و اجناس مورد نیاز و ضروری، عرضه می‌شد و پیشه‌وران و صاحبان حرف به کسب و کار مشغول بودند.^{۱۵}

در پایتخت، میدان شاه و بازار قیصریه نقش مهمی در عرضه‌ی کالاها و دادوستد ایفا می‌کردند. در میدان شاه، بازرگانانی از اقوام مختلف ایرانی، هندی، ترک، عرب، ارمنی، شاماتی و کلیمی به کسب و تجارت مشغول بودند و انواع کالاها به‌صورت عمده‌فروشی یا خرده‌فروشی معامله می‌شد.^{۱۶}

به فرمان شاه‌عباس اول، اجناس و کالاها، مختلف به طریقی نظم و نسق می‌یافت که در میدان شاه، اجناس و مایحتاج عمومی و متداول و در بازارهای اطراف میدان، کالاها، نادر و کمیاب عرضه می‌شد.^{۱۷} برخلاف تجارت خارجی که در انحصار ارمنه بود، تجارت داخلی بیش‌تر به‌دست تجار ایرانی و یهودی انجام می‌شد.^{۱۸} منابع این دوره از صاحب منصبی به‌نام «ملک‌التجار» سخن می‌گویند که از جمله وظایفش رسیدگی به اختلافات بازرگانان بود، او گویا نقش مشاور شاه در امور تجاری را نیز برعهده داشت.^{۱۹}

شاه‌عباس اول، خود بزرگ‌ترین سرمایه‌دار کشور به‌شمار می‌آمد و مستقیماً در امور تجاری شرکت می‌کرد. او در تمام سلطنتش تجارت ابریشم را در اختیار داشت و تولیدکنندگان ابریشم در سراسر کشور می‌بایست تمام محصول سالانه‌ی خود را به او بفروشد و فروش ابریشم به مشتریان دیگر امکان نداشت.^{۲۰}

در این دوره، ابریشم کالای عمده‌ی تجاری ایران بود که علاوه بر صدور مقادیر زیادی از آن به خارج، در بازارهای داخلی نیز مشتریان فراوانی داشت، چرا که لطیف و مرغوب بود، به‌طوری که فقط عده‌ی کمی از مردم لباس‌های ابریشمی می‌پوشیدند.^{۲۱}

علی‌رغم توسعه‌ی قابل توجه تجارت و بازرگانی ایران در قرن هفدهم میلادی / یازدهم هجری و بویژه سال‌های سلطنت شاه‌عباس اول، مشکلات و موانعی نیز در این زمینه وجود داشت که اشاره به یکی از عمده‌ترین آن‌ها ضروری به‌نظر می‌رسد.

مانع و مشکل بزرگ تجارت این دوره، کمی و قلت پول در گردش بود؛ در حالی که بازرگانان فقط در مقابل پول نقد دادوستد می‌کردند، از یک‌سو حمل مبالغ بسیار از مسکوکات مختلف، دشوار بود و از سوی دیگر نقدینگی و پول در گردش کفاف مبادلات تجاری را نمی‌داد.

گذشته از مشکلات و محدودیت‌های ضرب سکه، مهم‌ترین عاملی که باعث کاهش پول نقد در بازار می‌شد، به گردش درنیامدن دوباره‌ی وجوهی بود که به انحاء مختلف به خزانه‌ی سلطنتی ریخته می‌شد.^{۲۲} کمبود نقدینگی، تجار را وامی‌داشت که به رباخواران متوسل شوند. اما آن‌ها فقط با تحمیل بهره‌های گزاف به ایشان، پول مورد نیاز را در اختیارشان می‌گذاشتند. سخنان تاورینه در این باره شنیدنی‌ست:

«گاهی اتفاق می‌افتد که تعداد زیادی کشتی با مال‌التجاره وارد بندرعباس می‌شود و مال‌التجاره زیادتر از پول نقد است، تجار فوراً به لار، شیراز و اصفهان و جاهای دیگر که لازم باشد، اطلاع می‌دهند تا هر کس پول نقد برای «ربح‌دادن» دارد، حاضر شود. آن‌ها به‌سرعت به بندر عباس می‌آیند و هر تاجری که پول قرض بخواهد، به او می‌دهند، ولی باید در ظرف مدت سه ماه پول را رد نمایند و از شش الی دوازده درصد فرع معین می‌کنند. وقتی مال‌التجاره به اصفهان و یا سایر مراکز تجارت حمل شد، تجار صاحبان مال تا وجه استقرار را رد نکنند، حق ندارند دست به مال‌التجاره‌ی خود بزنند مگر این که طلبکاران به آن‌ها اعتماد نموده، اجازه بدهند که بارهای خود را بکشایند.»^{۲۳}

پی‌نوشت‌ها

- ۱- اسکندر بیک ترکمان، تاریخ عالم‌آرای عباسی، به اهتمام ایرج افشار، تهران، امیرکبیر، چاپ دوم ۱۳۵۰، ج ۲، صص ۸۵۱ - ۸۵۰.
- ۲- فیگوترا دون گارسیا سیلو، سفرنامه، ترجمه‌ی غلامرضا سمعی، تهران، نشر نو، چاپ اول، ۱۳۶۳، ص ۲۲۰.
- ۳- لازم به ذکر است که احداث این پل‌ها بر روی رودخانه قبل از احداث پل بزرگ موسوم به «خان» توسط امام قلی خان صورت گرفته است.
- ۴- فیگوترا: ص ۲۲۲.
- ۵- تاریخ کشیشان کرملی، ج ۱، ص ۱۶۹ به نقل از طاهری، ابوالقاسم، تاریخ سیاسی و اجتماعی ایران از مرگ تیمور تا مرگ شاه‌عباس، تهران، شرکت سهامی کتابهای جیبی، بی‌تا، صص ۲۱۶ - ۲۱۵.
- ۶- تاورینه، زان بایتست: سفرنامه، ترجمه‌ی ابوتراب نوری، تصحیح حمید شیرانی، اصفهان، کتابفروشی نایب، چاپ دوم ۱۳۳۶، ص ۷۳.
- ۷- همان ص ۱۲۲.
- ۸- شاردن، جان: سیاحت‌نامه، ترجمه‌ی محمد عباسی، جلد ۳، تهران، امیرکبیر، ۱۳۵۰، ص ۳۶.
- ۹- سفرنامه‌ی برادران شرلی، ترجمه‌ی آوانس، با توضیحات محبت آیین، بی‌جا، کتابخانه‌ی منوچهری، چاپ دوم، ۱۳۵۷، صص ۷ - ۱۲.
- ۱۰- دلاواله، پیترو: سفرنامه، ترجمه‌ی شعاع‌الدین شفا، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی، چاپ دوم، ۱۳۷۰، ص ۲۸.
- ۱۱- اسکندر بیک ترکمان، تاریخ عالم‌آرای عباسی، ج ۲، صص ۶ و ۱۱۰۴.
- ۱۲- منجم بزدی، ملا جلال‌الدین محمد: تاریخ عباسی = روزنامه‌ی ملاجلال به کوشش سیف‌الله وحیدیا، تهران، انتشارات وحید، ۱۳۶۶، ص ۳۵۸.

- ۱۳- طاهری، ابوالقاسم، تاریخ روابط بازرگانی و سیاسی انگلیس و ایران از دوران فرمانروایی مغولان تا پایان قاجاریه، ج اول، تهران، انجمن آثار ملی، ۱۳۵۴، صص ۹۴ - ۹۳
- ۱۴- تاورینه، سفرنامه، ترجمه‌ی ابوتراب خان نظم‌الدوله، تهران، ص ۵۱۵
- ۱۵- شاردن: ج ۷ ص ۱۷۰
- ۱۶- کاتف: فدت، آفاناس بویچ، سفرنامه، ترجمه‌ی محمصدق همایون فرد، تهران، انتشارات کتابخانه‌ی ملی ایران، ۱۳۵۶، صص ۶۶ - ۶۴
- ۱۷- شاردن: ج ۷ ص ۱۳۳
- ۱۸- تاورینه: ص ۵۹۶
- ۱۹- انگبرت، کمپفر: سفرنامه (در دربار شاهنشاهان ایران)، ترجمه‌ی کیکاوس جهاننداری، تهران، انجمن آثار ملی، ۱۳۵۰، ص ۱۰۶
- ۲۰- فلسفی، نصرالله، زندگانی شاه عباس اول، ج ۵، دانشگاه تهران، ص ۲۳۰
- ۲۱- بیات، اروج بیک، دون ژوان ایرانی، ترجمه‌ی مسعود رجب‌نیا، با حواشی و تعلیقات گای لسترینج، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۳۸، ص ۷۱
- ۲۲- مینورسکی، ولادیمیر، سازمان اداری حکومت صفوی (تحقیقات و حواشی مینورسکی بر تذکره‌ی الملوک) ترجمه‌ی مسعود رجب‌نیا، به کوشش محمد دبیر سیاقی، تهران، انجمن کتاب، ۱۳۳۴، ش ص ۲۹
- ۲۳- تاورینه، صص ۶۹۴ - ۶۹۳

منابع

- ۱- انگبرت، کمپفر: سفرنامه (در دربار شاهنشاهان ایران)، ترجمه کیکاوس جهاننداری، تهران، انجمن آثار ملی ۱۳۵۰
- ۲- بیات، اروج بیک: دون ژوان ایرانی، ترجمه‌ی مسعود رجب‌نیا، با حواشی و تعلیقات گای لسترینج، تهران بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۳۸
- ۳- برادران شرقی: سفرنامه، ترجمه‌ی آوانس، با توضیحات محبت آیین، بی جا، کتابخانه منوچهری، چاپ دوم، ۱۳۵۷
- ۴- ترکمان، اسکندر بیک: تاریخ عالم آرای عباسی، به اهتمام ایرج افشار، تهران، امیر کبیر، چاپ دوم، ۱۳۵۰
- ۵- ترکمان، اسکندر بیک: ذیل عالم آرای عباسی، تصحیح احمد سهیلی خوانساری، تهران، انتشارات اسلامی، ۱۳۱۷
- ۶- تاورینه، ژان بابتست: سفرنامه، ترجمه‌ی ابوتراب نوری، تصحیح حمید شیرانی، اصفهان، کتابفروشی نایب، چاپ دوم، ۱۳۳۶
- ۷- جابری اصفهانی، میرزا حسن خان، تاریخ اصفهان و ری و همه جهان، به کوشش حسین عمادزاده، بی جا، انتشارات روزنامه و مجله‌ی خرد، ۱۳۲۱
- ۸- دلاواله، پیترو: سفرنامه، شعاع‌الدین شفاء، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی، چاپ دوم، ۱۳۷۰
- ۹- دورانت، ویل، داستان تمدن، ج ۱، ترجمه‌ی عزت صفوی، تهران، انتشارات اقبال، چاپ اول، ۱۳۶۳
- ۱۰- درهوهانیان، هارتون: تاریخ جلفای اصفهان، ترجمه‌ی لئون میناسیان و محمدعلی موسوی، نسخه‌ی آماده چاپ، بی جا، بی نا
- ۱۱- روملو، حسن، احسن التواریخ، به تصحیح چارلس نارمن سیدن، تهران، انتشارات کتابخانه‌ی صدر، ۱۳۴۷
- ۱۲- سانسون کشیش: سفرنامه، ترجمه‌ی تقی تفضلی، تهران، ابن سینا، ۱۳۴۶
- ۱۳- سایکس، سریرسی، تاریخ ایران، ترجمه‌ی سید محمدمتقی داعی گیلانی، ج ۲، تهران، موسسه‌ی مطبوعاتی علی اکبر علمی، چاپ دوم، ۱۳۳۵
- ۱۴- شوستروالسر، سیلا: ایران صفوی از دیدگاه سفرنامه‌های اروپائیان، ترجمه‌ی غلامرضا ورهرام، تهران، امیرکبیر، چاپ اول، ۱۳۶۴
- ۱۵- شاردن، جان، سیاحت‌نامه، ترجمه‌ی محمد عباسی، جلد ۳، تهران، امیرکبیر، ۱۳۵۰
- ۱۶- طاهری، ابوالقاسم، تاریخ روابط بازرگانی و سیاسی انگلیس و ایران از دوران فرمانروایی مغولان تا پایان قاجاریه، ج اول، انجمن آثار ملی، ۱۳۵۴
- ۱۷- طاهری، ابوالقاسم: تاریخ سیاسی و اجتماعی ایران از مرگ تیمور تا مرگ

- شاه‌عباسی، تهران، شرکت سهامی کتاب‌های جیبی، بی نا
- ۱۸- فلسفی، نصرالله، زندگانی شاه عباس اول، ج ۵، تهران، دانشگاه تهران
- ۱۹- فلسفی، نصرالله، تاریخ روابط ایران و اروپا در دوره صفویه، قسمت اول، تهران، بی نا، بی نا
- ۲۰- فلور، ویلم، اولین سفرای ایران و هلند، به کوشش مجلسی، ابوتزاییان، تهران، بی نا، ۱۳۵۶
- ۲۱- فیکوئرا، دون گارسایسیلا: سفرنامه، ترجمه‌ی غلامرضا سمعی، تهران، نشر نو، چاپ اول، ۱۳۶۳
- ۲۲- کاتف، فدت آفاناس بویچ، سفرنامه، ترجمه‌ی محمصدق همایون فرد، تهران، انتشارات کتابخانه ملی ایران، ۱۳۵۶
- ۲۳- کلهارت، لورنس، انقراض سلسله صفویه و استیلای افغانه در ایران، ترجمه‌ی مصطفی قلی عماد، تهران انتشارات مروارید، چاپ دوم، ۱۳۶۴
- ۲۴- مینورسکی، ولادیمیر، تعلیقات تذکره الملوک، ترجمه‌ی مسعود رجب‌نیا، تهران، امیرکبیر، چاپ دوم، ۱۳۶۸
- ۲۵- مینورسکی، ولادیمیر، سازمان اداری حکومت صفوی (تحقیقات و حواشی مینورسکی بر تذکره الملوک)، ترجمه‌ی مسعود رجب‌نیا، به کوشش محمد دبیر سیاقی، تهران، انجمن کتاب، ۱۳۳۴
- ۲۶- مالکم، سر جان، تاریخ ایران، جلد اول، ترجمه‌ی اسماعیل حیرت، تهران انتشارات یساولی و فرهنگ سرا، چاپ اول، ۱۳۶۲
- ۲۷- منجم یزدی، ملاجلال‌الدین محمد، تاریخ عباسی (روزنامه‌ی ملاجلال)، به کوشش سیف‌الله وحیدنیا، تهران، انتشارات وحید، ۱۳۶۶
- ۲۸- ویلسن، آرنولد، خلیج فارس، ترجمه‌ی محمد سعیدی، تهران، انتشارات علمی فرهنگی، چاپ دوم ۱۳۶۶

آدمیت

شعری از: سعدی
گزینش: اکرم حیدری

تن آدمی شریسفت است به جان آدمیت
نه همین لباس زیباست نشان آدمیت
اگر آدمی به چشم است و زبان و گوش و بینی
چه میان نقشش دیوار و میان آدمیت
خور و خواب و خشم و شهوت شغب است و جهل و ظلمت
حیوان خیر ندارد ز جهان آدمیت
به حقیقت آدمی باش و گرنه مرغ باشد
که همان سخن بگوید به زبان آدمیت
طیران مرغ دیدی تو ز پای بند شهوت
به در آی تا بینی طیران آدمیت
مگر آدمی نبودی که اسیر دیو ماندی
که فرشته ره ندارد به مکان آدمیت
اگر این درنده خویی ز طبیعتت بمیرد
همه عمر زنده باشی به روان آدمیت
رسد آدمی به جایی که به جز خدا نبیند
بنگر که تا چه حد است مکان آدمیت
به نصیحت آدمی شو نه به خویشتن که سعدی
هم از آدمی شنیده است بیان آدمیت