

راههای ایران در قرون نخستین اسلامی

راههای ایران در ادوار گذشته، علاوه بر اهمیت اقتصادی، از لحاظ سیاسی و دستیابی به نقاط دور کشور نیز بسیار مهم بوده است. گسترش فرهنگ و ادیان ایرانی در دوران باستان و نیز ورود فرهنگ اسلامی به نواحی دوردست آسیای همواره از طریق راههای ایران صورت گرفته است. ورود اسلام به سرزمین ایران هم از دو مسیر صورت گرفت، یکی راههای خشکی غرب ایران و دیگری مسیر دریایی خلیج فارس و طبیعتاً راههای جنوبی ناحیه فارس.

۱. راههای خشکی

«بزرگ راه تیسفون» از ساحل دجله، به طرف خلوان، کنگاور و همدان بود که در این محل به دو مسیر تقسیم می‌شد، یکی جنوبی به طرف خوزستان و سرانجام خلیج فارس؛ و دیگر مسیر شمالی به جانب کوههای البرز، که یا به بحر خزر می‌پیوست و یا از طریق شمال شرقی به خراسان دره کابل و هند می‌رفت و یا اینکه از خراسان، به سوی مناطق شرقی‌تر متوجه می‌شد و به ترکستان چین می‌رسید.

«راه چین» و «جاده ابریشم»، که در طول تاریخ و از لحاظ برقراری ارتباطهای فرهنگی و بازرگانی اهمیت بسیار داشت، در واقع از شرقی‌ترین

بخش آسیا و ازخانالیغ (بجین، پکن) شروع می‌شد و ازخمدان، کنجانفو، سوگو، یارکند، ختن، کاشغر، سمرقند، بخارا، نیشابور، ری به همدان^۲ می‌رسید. جاده ازهمدان به اسدآباد درجبال و از آنجا به حلوان^۳ منتهی می‌شد، آنگاه به سوی فلاتهای بزرگ می‌رفت و از طریق پل نهران سرانجام به بغداد می‌رسید و^۴ بعد قسطنطنیه را به سرزمینهای غربی متصل می‌کرد. به دلیل اهمیت این جاده از نظر تجاری، ضمن مبادلات اقتصادی بین شرق و غرب، مبادلات فرهنگی نیز صورت می‌گرفت و بازرگانان در طول این مسیر به زبانهای فارسی، عربی، ترکی، چینی، سغدی و اویغوری آشنایی می‌یافتند. این جاده در قرن اول هجری قمری و تا زمان قتیبه بن مسلم (حدود سال ۹۱ ه. ق)، توسط برخی قبایل ساکن در منطقه مسدود شده بود و به همین علت نیز جاده فرعی بزرگ دیگری در ناحیه گرگان به وجود آمده^۵ که از نیشابور، یزد و شیراز می‌گذشت. اما طولی نکشید که به علت حمله دسته‌های غارتگران درنواحی کویر^۶، به ویژه در ناحیه بین یزد و طبسین، غیر قابل استفاده شد. در قرن چهارم هجری قمری این منطقه با به کنترل درآمدن قبایل غارتگر به ویژه کوفج-

۱. ابن خردادبه: المسالك والممالك، به کوشش دخویه (لیدن ۱۸۸۹)، ص ۱۱ تا ۱۴ و ۱۷۸ و بعد و نیز قدامه: کتاب الخراج، به کوشش دخویه (لیدن ۱۸۸۹)، ص ۲۸ و ۲۰۵ و بعد.

۲. درهمدان «جاده ابریشم» به «جاده شاهی» وصل می‌شد و شاهان قدیم نیز از همین طریق به بین‌النهرین دست یافتند.

۳. در حلوان این جاده به راه معروف خوزستان وصل می‌شد. برای اطلاع بیشتر پیرامون جاده خوزستان رجوع کنید به: ابوالفداء: تقویم البلدان، به کوشش جرج، ()

ج ۲، ص ۲۸.

۴. مقدسی: احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم، به کوشش دخویه (لیدن ۱۹۶۷)، ص ۲۷۸؛ ابن رسته: الاعلاق النقیسه، ترجمه حسین قره‌چانلو (تهران ۱۳۶۵)، ص ۱۳۶ و به ویژه ص ۱۹۲ و بعد.

۵. محمد جریرطبری: تاریخ ملوک و الفرس ۲، ص ۱۲۳۲ (متن عربی) و نیز ابن اثیر: الکامل فی التاريخ، ج ۳، ص ۴۲ (متن عربی).

۶. ابن خردادبه: المسالك والممالك، ص ۵۰.

۷. ابن حوقل: صورة الارض، ترجمه جعفر شمار (تهران ۱۳۴۵)، ص ۱۴۱.

(قفص) امنیت بیشتری یافت و مجدداً احیاء شد.^۸

«راه اتل» (= ولگا) جاده ارتباطی ایران در شمال بود. این راه که نیمی آبی و نیم دیگر از طریق خشکی بود، بحر خزر را به وسیله رود اتل (ولگا)، آس، پرتاس، بلغار و بخشهای غربی و شمال غربی روسیه به اروپا متصل می کرد و به عبارتی اروپا از طریق این راه با ممالک اسلامی تماسهای بازرگانی داشت.^۹

«راه بغداد به ری» از دیگر راههای معروف ایران بود. اهمیت این راه به دلیل مرتبط ساختن بغداد به شهرهای داخلی ایران و مرکز مهم شهر ری و از آن طریق به دورترین نقاط شرقی ایران و خراسان بود. ابن رسته به دلیل اهمیت این راه، حتی فصلی از کتاب ارزشمند جغرافیایی خود را به «راه بغداد تاری» اختصاص داده است.^{۱۰} این جاده در مسیر خود، از شهرها و نواحی بسیار مهمی می گذشت که از آن جمله باید نهروان، خسروان و قصر شیرین را نام برد. در طول راه، این جاده به راههای فرعی دیگری و نیز به نواحی جبال (از طریق دکان، مازران و نهاوند) و سرانجام همدان متصل می شد و به گونه ای به راههای جنوبی تر اتصال می یافت، و بالاخره «راه بغداد به ری» پس از گذشتن از نواحی مختلفی مانند همدان قم سرانجام به ری می رسید.

«راه ری تا نیشابور» که در واقع ادامه راه بغداد بود، از ری به افریذون، خوار، قصر الماح (ده نمک)، راس الکلب، سمنان، دایه. دامغان (مرکز قومس)، حداده، مورجان، هفدر، اسدآباد، خسروگرد

۸. مقدسی: احسن التقاسیم، ص ۴۸۹. عضالدوله حتی برای رفاه مسافران، مبادرت به احداث مجاری آب در کویر کرده بود و مقدسی در ص ۴۹۳ از آن یاد می کند.

۹. برای آگاهی بیشتری پیرامون مسیر جاده ابریشم نگاه کنید به گزارش یونسکو از «جاده ابریشم» (تهران، مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی ۱۳۶۷).

۱۰. ابوالحسن مسعودی: مروج الذهب و معادن الجواهر، ترجمه ابوالقاسم پاینده، (تهران ۱۳۴۴)، ج ۱، ص ۱۲۳.

۱۱. ابن رسته: الاعلاق النفیسه، ص ۱۹۲ الی ۱۹۸.

(مرکزیهق)، دستجرد و بیشکند می‌گنشت و سرانجام به نیشابور می‌رسید. «راه نیشابور به طوس» به علت برقراری ارتباط بین نیشابور، طوس و هرات اهمیت فراوان داشت. راه نیشابور به طوس از فقیس (فغیسن)، همراه^{۱۱} و بَرَدَع می‌گنشت و به طوس می‌رسید. تقریباً از بخشی از همین راه و با چرخشی به نواحی جنوبی‌تر راهی به طرف شرق، و از طریق قصرالریح (قصرباد)، فرهاد جرد و فوشنج به هرات منتهی می‌شد. هرات در واقع در طول تاریخ به دلیل موقعیت خاص جغرافیایی خود و قرار داشتن بر سر راه سند و هند مورد توجه بود. از گذرگاه هرات دو راه به نواحی جنوبی‌تر، یکی به طرف کرمان و دیگری به سوی سیستان بزرگ وجود داشت. راه سیستان بزرگ در حقیقت گذری به جانب دریا بود، اگر چه در آن منطقه آبراههای کوچک و بزرگی هم وجود داشت که به دریا نمی‌رسید.^{۱۲}

به دلیل اهمیت راههای مملکتی در حیات اقتصادی ایران، همواره توجهی خاص از جانب حکمرانان به شبکه راهها و وسایل ارتباطی مبذول می‌شد. در وهله اول تعمیر و تکمیل جاده‌ها مهم بود. این اهمیت ابتدا به دلایل داخلی یعنی ایجاد ارتباط و برقراری نظم در تشکیلات اداری مملکتی، نظام پستی و جابجا کردن افراد بود و در مراحل بعدی می‌توانست مقاصد سیاسی و نظامی مانند کشورگشایی را در برداشته باشد.^{۱۳}

در جاده‌های ایران و برای برقراری حفظ نظم، پستهای نگهبانی و علائم راه پیش‌بینی و منظور شده بود. علائم راهنمایی معمولاً به شکل گنبد کوچکی^{۱۴} در کنار جاده تعبیه می‌شد و علاوه بر آن به ویژه در نواحی

۱۱. قرية حمراء به علت سرخ بودن خاک و کوه مجاور آن به این نام خوانده می‌شد و گاه به آن دژ سرخ هم می‌گفتند. ابن رسته: الاعلاق النفیسه، ص ۲۰۱.

۱۲. ابن رسته: الاعلاق النفیسه، ص ۲۰۳ و بعد.

۱۳. بیرونی: ماللهند، چاپ زاخو، ج ۱، ص ۲۲، گزارشی از احداث جاده در قلمرو سبکتکین در اواخر قرن چهارم هجری قمری می‌دهد که بعدها در زمان محمود غزنوی مورد استفاده نظامی وی در تصرف هندوستان شد.

۱۴. اصطخری: مسالك الممالک ص ۱۸۸، ۱۸۹.

گرمسیری و کویری مخازن و چاههای آب هم تدارك دیده می‌شد. همچنین استراحتگاههایی در کنار مخازن آب منظور می‌شد، و در فاصله دو فرسخ (پرسنگ) کاروانسراهایی (رباط، شبستان) احداث می‌گردید.^{۱۵} در مسیرهایی که از رودخانه‌ها می‌گذشت، پلهایی تعبیه می‌شد. جاده‌ها و پلها (جسرها) با اخذ عوارض عبور، منبع درآمد خوبی برای دولت‌ها محسوب می‌شدند. پلها معمولاً یا از چوب ساخته می‌شدند، که معروفترین آن بر روی رودخانه طاب (فارس) ساخته شده بود و به پل ثکان (تکان) شهرت داشت،^{۱۶} و یا اینکه از سنگ که به شیوه «رومی» ساخته می‌شد و بهترین نمونه آن در قسمت علیای کارون، و همچنین پل سنگی بر روی رودخانه و خشاب در ماوراءالنهر بود.^{۱۷} در منابع از پلهای آجری نیز یاد شده است. از جمله از دوپل آجری، یکی در مداین و بر روی دجله که از زمان فرمانروایی ایرانیان بود، و دیگری پل آجری بر همان رودخانه در ناحیه تکریت، که در روزگار تسلط هیاطله ساخته شده بود و ابن حوقل در حدود سال ۳۲۰ هجری قمری آن را مشاهده کرده است. همچنین باید از پل آجری اهواز به نام پل هندوان یاد کرد.^{۱۸}

از سرزمینهای شرقی ممالک اسلامی که رسوم مهمان‌نوازی، ویزگیهای خاص خود را داشت، نقل شده است که گاه افراد برای رفاه مسافران، اموال واجناسی را وقف می‌کردند. به طور مثال ابن حوقل از مردی یاد می‌کند که برای مسافران، گاوهای شیرده وقف کرده بود تا برای آنها لبنیات، به ویژه شیر فراهم باشد.^{۱۹} در فارس حتی مردم از بین خود شخصی را

۱۵. همان‌جا. همچنین ناصر خسرو در حوالی دریاچه وان از ستونهایی یاد می‌کند که به عنوان علائم راهنمایی در شرایط نامساعد جوی در کنار جاده‌ها تعبیه شده بود. سفرنامه، چاپ شفر، ص ۹ و ۲۵۶.

۱۶. ابن حوقل: صورة الارض، ص ۴۴.

۱۷. صورة الارض، ص ۲۴۳.

۱۸. صورة الارض، ص ۲۱ و مقدسی: احسن التقاسیم، ص ۴۱۱.

۱۹. ابن حوقل: صورة الارض، ص ۲۰۸ (متن عربی).

انتخاب کرده بودند که وظیفه‌اش تقسیم مسافران و مهمانان در بین اهالی ده بود. این گونه افراد، «جزیر» نامیده می‌شدند.^{۲۰} در راههای خوزستان و در فواصل معینی، منبعهای بزرگ آب تعبیه می‌شد تا مسافران از آن استفاده کنند.^{۲۱}

«راه نیشابور به شیراز» یکی از راههای مهمی بود که شمال ایران را به نواحی جنوبی متصل می‌کرد و از نواحی مختلفی می‌گذشت.^{۲۲} همچنین شیراز به وسیله راههای غربی به اهواز وصل می‌شد. «راه اهواز به فارس»^{۲۳} هم از ارجان شروع می‌شد که از سوق الاهواز دومسیر به سوی رامهرمز و ازم داشت. مسیر شیراز، از سوق الاهواز شروع می‌شد و از امهرمز، ارجان، سیبویه، خورآبادان، دستگرد می‌گذشت و سرانجام به شیراز منتهی می‌شد.^{۲۴}

«راه اصفهان به ری» نیز از زمره راههایی است که ابن‌رسته از آن یاد می‌کند و طول آن را حدود هفتاد فرسخ و از قول عبدالله بن احمد بن حارث آن را طویلتر نیز می‌داند.^{۲۵} حکام فارس بسیار سعی می‌کردند که امنیت راههای جنوبی کشور را تأمین و با دسته‌های راهزنان مبارزه کنند. در زمان عضدالدوله حتی در راه شیراز، مأمورانی برای کنترل ورقه هویت دسته‌های مسافری و بیگانگان گمارده شده بودند.^{۲۶}

وسائل سفر در این راهها، نسبت به درجه و مقام مسافر تفاوت داشت. بزرگان معمولاً از تخت‌روان استفاده می‌کردند،^{۲۷} و مسافران معمولی، شتر

۲۰. ابن‌ندیم: الفهرست، ص ۴۳.

۲۱. مقدسی: احسن التقاسیم، ص ۴۱۶.

۲۲. ابن‌خردادبه: المسالك والممالك، ص ۵۰ الی ۵۲.

۲۳. ابن‌رسته: الاعلاق النفیسه، ص ۲۲۱.

۲۴. الاعلاق النفیسه، ص ۲۲۲.

۲۵. ابن‌رسته: الاعلاق النفیسه، ص ۲۲۳ و بعد.

۲۶. مقدسی: احسن التقاسیم، ص ۴۲۹. پروانه عبور در ممالک شرق اسلامی تا قرن دوم هجری قمری مرسوم نبود، در حالی که در چین قدمت بیشتری داشت. در مصر از همان قرن اول نظام دقیق کنترل و برگه عبور وجود داشت.

۲۷. نرشخی: تاریخ بخارا، به کوشش شفر، ص ۹۰.

واسب در اختیار داشتند. البته شتر برتری بیشتری داشت، زیرا که اسب فقط در جاده‌های مسطح، آن‌هم در راههایی که دسترسی به آب در منزلگاهها امکان‌پذیر بود، مورد استفاده قرار می‌گرفت. در زمستان و در کوهستان ترجیحاً از قاطر استفاده می‌شد.

۴. راههای آبی

در داخل ایران، راههای آبی به دلیل کمبود رودخانه‌های عمیق و قابل کشتیرانی اهمیت چشمگیری نداشت. برخی مناطق داخلی مانند جبال و کرمان فاقد رودخانه قابل کشتیرانی است^{۲۸}، و در نواحی شمالی مانند گرگان و غیره رودها کوتاه است. اصطخری در اوصاف و «ذکر دیار طبرستان و دیلم» یاد آور می‌شود که:

«درین همه نواحی که یاد کردیم، رودی نیست کی کشتی بردارد»
 «... در همه طبرستان رودی نیست کی کشتی در آن کار کند.»^{۲۹}

رودهای داخلی قابل کشتیرانی ایران اغلب در فارس و خوزستان بود (طاب، شیرین، شادگان، شوستر و کارون)^{۳۰} به ویژه در ناحیه خوزستان بر روی رودهای پرآب، سد (= بند) بسته می‌شد تا از آب آنها حداکثر استفاده برای کشت اراضی به عمل آید.^{۳۱} معروفترین سد این ناحیه، شادروان (= شادروان) بود که بنای شکفت‌انگیز آن به دوران شاپور ساسانی بازمی‌گشت.

در نواحی شرقی‌تر و در ماوراءالنهر نیز رودهای آمودریا و سیردریا (جیحون و سیحون) از لحاظ کشتیرانی قابل توجه بود.

راههای دریایی ایران در شمال بحر خزر و در جنوب خلیج فارس بود. کشتیرانی در بحر خزر به ویژه در سواحل آبسکون صورت می‌گرفت.

۲۸. حدود العالم، ص ۱۲۵

۲۹. اصطخری: مسالك والممالك ص ۱۷۱ و ۱۷۳.

۳۰. ابن حوقل: صورة الارض، ص ۲۲، ۲۴، ۲۵.

۳۱. صورة الارض، ص ۲۷.

آبسکون به تدریج به صورت بندر مهمی برای رفت و آمد و داد و ستد بین بنادر طبرستان، دیلم، گیلان و باکو و نیز از طریق ولگا به اروپا شده بود. پایگاهها و ایستگاههای دریایی اضطراری هم وجود داشت که در شرایط نامساعد جوی از آن استفاده می‌شد و معروفترین آن دهستان بود.^{۳۲} آمل و بندر کوچک نزدیک آن قوم (هوم) از اوایل قرن دوم هجری قمری دارای مقری برای کنترل امور کشتیرانی و نظارت بر مسائل آن بود. ابن‌رسته در مورد آبهای شمالی ایران چنین می‌نویسد:

«دریای طبرستان و جرجان که آن را دریای باب نیز گفته‌اند. طول این دریا از مغرب به مشرق یک هزار و هشتصد میل و عرضش ششصد میل است. در آن دو جزیره نزدیک به سواحل طبرستان وجود دارد که سابق الايام آباد بوده‌اند.»^{۳۳}

کشتیرانی در خلیج فارس و راههای آبی آن به دلیل برقراری ارتباطهای بین‌المللی اهمیت فوق‌العاده‌ای داشت. ابن‌رسته آن را بخشی از «دریای هند» می‌شمارد که به طرف ناحیه فارس جدا می‌شود و به خلیج فارس موسوم می‌شود.^{۳۴} بنادر مهم ایران در سواحل خلیج فارس مانند جزیره کیش (قشم، قیس) و هرمز شهرت زیادی دارند، بعدها علاوه بر بندر گمبرون (عباس) بندر سیراف هم در داد و ستد با هندوستان و چین فعال‌تر شد.^{۳۵} بنادر دارای تأسیسات گمرکی بودند که منبع درآمد خوبی برای دولت محسوب می‌شد. در این بندر بازرگانان و مسافران مختلفی در رفت و آمد بودند و برای مسافرها، مسافرخانه‌هایی نیز ساخته شده بود که معمولاً از سنگ و آجر بود. افراد مرفه در ساختمانهای خود از چوبهای گران قیمت افریقا و هند استفاده می‌کردند. در قرن چهارم هجری قمری،

۳۲. ابن‌حوقل: صورة الارض، ص ۱۲۹

۳۳. ابن‌رسته: الاعلاق النفیسه، ص ۹۷.

۳۴. الاعلاق النفیسه، ص ۹۵.

۳۵. اصطخری در مسالك و مساالك، ص ۳۱، که خلیج فارس را «دریای پارس» می‌خواند،

از تجارت ایران از سیراف تا چین یاد می‌کند.

سیراف از جمله بنادر بسیار مهم بود و درآمد بسیار زیاد و دفاتر گمرکی حاکی از معاملات بزرگ بازرگانی بود. محصولات داخلی ایران از شهرهای مختلف به سیراف می‌رسید و کالاهای متنوع خارجی مانند عود، عنبر، مروارید، آبنوس، عاج، صندل به مراکز بازرگانی داخل کشور حمل می‌شد. همچنین صمغ و لاک برای بسته‌بندی به ایران وارد می‌شد. کالاهایی که مهر و امضاء بازرگانان سیراف را داشت، به سهولت در بنادر دوردست دنیا مورد خرید و فروش قرار می‌گرفت. تا قرن چهارم هجری قمری، سیراف اهمیت بسزایی داشت، اما به تدریج جزیره کیش جای آن را گرفت، به ویژه که زلزله سالهای ۳۶۵ و ۳۶۷ هجری قمری، تقریباً سیراف را از سکنه خالی کرد و مردم، اغلب در کیش اقامت گزیدند. از قرون شش تا ده هجری قمری رونق بازار کیش بسیار زیاد بود و در کتابهای معروف امور دریایی مانند «رهنامه بحری» نوشته احمد بن ماجه که در حدود سال ۹۰۲ نوشته است، و نیز «رهنامه بحری» سلیمان مهری فصول متعددی را به دریانوردان سیراف و چگونگی داد و ستد در این بندر اختصاص داده‌اند. در قرون سوم و چهارم هجری قمری از قهرمانان دریایی و ناخدایان معروف سیراف مانند ابن کهلان (حدود سال ۲۵۰ ق)، ابن آبان (حدود سال ۲۸۷ ق) و ابن شادان (حدود سال ۳۳۹ ق) به عنوان «اسد البحر» یاد می‌شد.^{۳۶} اصطخری در مورد رونق بازرگانی سیراف و معروفیت بازرگانان و میزان درآمد خوب آنجا چنین می‌نویسد:

«و از سیراف متاع دریا خیزد، چون عود و عنبر و کافور و جواهر و خیزران و عاج و آبنوس و لیل و صندل و دیگر گونه طیب و داروها، و از آنجا به آفاق برند. و درین شهر بازرگانان توانا باشند. و خداوند کتاب گوید من بازرگانان دیدم درین

۳۶. مسعودی ضمن شرح سفر دریایی خود از ناحیه زنگبار و «دریای حبشی» در مروج الذهب (ج ۱، ص ۱۰۵) می‌نویسد: «سیراغیان نیز بر این دریا روند. من از شهر سنجار که مرکز قلمرو عمان است، با گروهی از ناخدایان سیرافی که کشتی دارند، چون محمد بن زید بود سیرافی و جوهر بن احمد که به نام ابن سیره معروف بود، به این دریا سوار شده‌ام.»

شهر، هر يك را شصت بار هزار هزار درم بود سرمایه.^{۳۷}

برتری ایرانیان در دریانوردی و دادوستد در بنادر و مراکز بازرگانی به حدی بود که حتی در نواحی ساحلی بسیاری از اصطلاحات کشتیرانی به زبان فارسی متداول بود.^{۳۸} البته گاه امنیت راههای دریایی توسط راهزنان دریایی مختل می شد و در امر داد و ستد و حمل و نقل اختلالاتی پیش می آمد.^{۳۹} شرایط جوی نیز در امور بازرگانی و رفت و آمد در راههای دریایی بسیار تأثیر داشت، این رسته در مورد چگونگی اوضاع جوی خلیج فارس در فصول مختلف سال مطالبی را یادآور می شود و شروع طوفان و تلاطم در خلیج فارس (دریای پارس) را با وضعیت جوی اقیانوس هند و فصول سال مربوط می داند و تذکر می دهد، هنگامی که «خورشید وارد برج سنبله (شهریور) می شود، و آن زمانی است که استواء پائیزی (برابری شب و روز) فرامی رسد - دریای فارس هم متلاطم می گردد و این تلاطم زمانی کم می شود که «استواء ربیعی» نزدیک باشد و «خورشید دوباره به برج سنبله وارد شود»، در این صورت «آرامترین زمان برای رفت و آمد در این دریا آخر فصل بهار است.»^{۴۰}

گذشته از نامساعد بودن هوا که خطرات زیادی را به وجود می آورد، برخی سواحل نامساعد نیز به ویژه در شب خساراتی به کشتیها وارد می آورد، از جمله این سواحل، ساحل عبادان بود که برای جلوگیری از خطرهای احتمالی، شبها آتش روشن می کردند:

«به نزدیکی ابله و عبادان در دهانه دریا چوب بستها ساخته اند و کسان بر آن نشسته، شبانگاه بر سه چوب بست که چون کرسی

۳۷. اصطخری: مسالك والممالك ص ۱۳۴

۳۸. کلماتی مانند: ناخدا، دیدبان، ریان (=رهبان) و غیره

۳۹. اصطخری یادآوری می کند که برای جلوگیری از ناامنی در مناطق ساحلی از جمله در شهر بندری عبادان، رباطی ساخته بودند که: «در آن پاسبانان بودند کی دزدان دریا را نگاه داشتندی، و آنجا پیوسته این کار را گروهی مترصد باشند.» مسالك و ممالك ص ۳۶.

۴۰. ابن رسته: الاعلاق النفیسه، ص ۹۸.

است، در دل دریا آتش روشن کنند تا کشتیها که از عمان و سیراف و غیره می آمد به جراره نیفتد که خلاص آن میسر نباشد.^{۴۱}

نوع کشتیها نیز بنا بر مورد استفاده، تفاوت داشت. کشتیهای مسافرتی معمولاً سبک و سریع السیر بودند و کشتیهای بارکش سنگین و مرتفع ساخته می شدند و گذشته از کالا، می توانستند تعدادی مسافر نیز با خود داشته باشند. در داخل کشتیها حتی دکانهایی نیز برای داد و ستد و خریداری ارزاق روزمره منظور می شد. همچنین محلهایی برای رختشویی، استحمام و سلامانی در نظر گرفته شده بود. کارگران کشتی را معمولاً ملوانان و غواصان تشکیل می دادند. حضور غواصان، به ویژه در مواقع سوراخ شدن بدنه کشتی و برای تعمیر خسارات وارده بسیار ضروری بود. این نوع غواصی از شغلای بسیار مشکل بود، به ویژه که معمولاً غواصان بدون ماسک در زیر آب به کار مشغول می شدند. کشتیها، به ویژه کشتیهای ایرانی برای برقراری ارتباط تعدادی کبوتر نامه بر داشتند که در مواقع لزوم می توانست پیغامهای کشتی را به نقاط دیگر برساند.

شیوه ساختن کشتیها نیز تفاوت داشت. در سواحل ایران (برخلاف سواحل دریای مدیترانه)، بدنه کشتیها به وسیله میخ به یکدیگر وصل نمی شد بلکه با طنابهای لیفی و به طریقه قدیمتر، تخته ها به هم متصل می شدند. معمولاً جای میخ را با مته سوراخ می کردند و طناب آغشته به روغن نارگیل را از سوراخها عبور می دادند و بعد بدنه کشتی را با روغن ماهی می آغشتند و آن را عایق می کردند.^{۴۲} کشتیهای این منطقه معمولاً دارای یک دکل و چند بادبان بودند، کشتیهای نواحی بصره را با آهک و پیه سائیده، سفید می کردند. گرانترین چوبی که برای کشتی سازی به کار می رفت، چوب لبخ منطقه آنتینو بود. سرزمین ونیز هم به سواحل عربی مسلمانان برای


۴۱. مسعودی: مروج الذهب، ج ۱، ص ۱۰۳.

۴۲. این شیوه کشتی سازی را مارکوپولو در قرن هفتم هجری قمری در هرمز دیده است و آن را شرح می دهد. سفرنامه مارکوپولو، فصل ۳۰ و بعد. در سواحل مدیترانه، کشتی را با قیر عایق می کردند.

راههای ایران در قرون نخستین اسلامی ۱۱۱

کشتی‌سازی، چوب صادر می‌کرد. در اطراف کشتیها، قایقهای کوچکی نیز منظور می‌شد تا در مواقع ضروری و یا حتی برای هدایت کشتی، مورد استفاده قرار گیرد. علاوه بر آن، کشتیهای جنگی نیز ساخته می‌شد که معمولاً به دلایل کشور گشایی بود. گاه این کشتیها برای برقراری نظم و امنیت راههای آبی هم مورد استفاده قرار می‌گرفت، به ویژه که تجاوز و غارتگری دزدان دریایی می‌توانست امور بازرگانی را برای مدتهای مدیدی به مخاطره بیندازد.

با همه این مصائب و مشکلات، راههای زمینی و دریایی ایران همواره در گسترش فرهنگ ایران و نیز فرهنگ اسلام به سرزمینهای دور بسیار مؤثر بوده است، اگرچه بهانه نخستین این انتقال فرهنگی به صورت داد و ستد و تجارت بروز کرده است.



پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی