

# فلقل رو سپاه

## راه نورد

(قدمی کوتاه در راه بلند ادویه - جاده فلقل)



از بُن شانس‌ها - و شاید هم یکی از بدشانسیهایی که یک سخنران ممکن است برایش پیش بیاید اینست که سخنرانی او بعد از سخنرانی استاد زرین کوب قرار گیرد. آن وقت است که مصداق قول سعدی در حقیق صادق می‌آید:

لهجه شیرین من پیش دهان تو چیست در نظر آفتاب مشعله افروختن<sup>۱</sup>  
بدشانسی بیشتر این است که سخنرانی آدم قبل از سخنرانی دکتر اسلامی هم قرار گیرد. در واقع آدم به کلی میان این دو نیرو ساندویچ می‌شود، و مخلص هم هیچ راهی ندارد جز اینکه این ساندویچ پرس شده در ۲۰ دقیقه وقت را به چاشنی فلقل بیاراید.

درین مجلس، زرین کوب از عرش صحبت کرد، من اینک می‌خواهم عرش را به فرش ببیوندم.  
گل آورد سعدی سوی بوستان به شوخی و فلقل به هندوستان  
در جزء آخر تاریخ شاهی قراختانیان، صحبت از مردی به میان می‌آید به نام ملک شمس الدین، که در فارس بوده و خصوصاً به ایلات عرب فارس توجه داشته و خود گفته: «سبب التفات من به احوال ایشان آن است که مرا سیصد و شصت هزار سر شتر رم گله در پیش ایشان بود - و چندسال قریب دو بیست هزار شتر شناخی به نفر من می‌رسید - اگرچه از تقلب احوال و تغلب رجال، بسی از آن تلف شدند، اما هنوز قدری پیش ایشان است.

و جماعتی معتمدان حکایت کردند که در شهر ششصد و هفتاد و شش (۱۲۷۷ م.) که

۱. نسخه بدل: در گذر آفتاب، مشعله افروختن... و هر دو لطیف و دلپذیر است.

ده هزار سوار ملاعین لشکر نکودر، که از کرمان گذار کردند و به طریق این آستان، تاختن به ملک فارس بردند، در ناحیت نهنگ (؟) صدویست هزار شتر رم گله از آن ملک شمس‌الدین رانده بردند...»<sup>۲</sup>

هیچ لزومی ندارد که بگوئیم این آدم این همه شتر از کجا آورده بوده است. محققان اطلاع حاصل کرده‌اند که این همان شمس‌الدین تازیکو، تاجر ثروتمند فارسی است که به تحبیب او را تاجیکو می‌گفته‌اند و همانست که سعدی، شاعر بزرگ شیراز او را مدح شبیه به دم کرده و با او مکاتبات و اخوانیات داشته و سفارش برادر یعنی برادر سعدی را در فروش خرما به او کرده است.<sup>۳</sup> در مسائل تاریخی، من هیچوقت اصرار ندارم که یک روایت شاد و نادر را به آستانه تکذیب و تردید برسانم، مگر آنکه واقعاً با اصول عقل و نقل تباین داشته باشد. وقتی در روایات مقدسی می‌خوانیم که ضمن گفتگو از نرماشیر، شهری کویری در دل بیابانهای کرمان و سیستان و بلوچستان، صحبت از آن است که سالانه یک صد هزار بار خرما و بر بهار ازین ولایت بیرون برده میشود. و توضیح میدهد که وقتی عضدالدوله با یکی ازین کاروانها روبرو شد به وحشت افتاد، و گفت از شهری که این همه مردم به ناگهان بدان درآیند بگذرید...<sup>۴</sup> ما باید قبول کنیم که این یکصد هزار بار کالا را باید یکصد هزار شتر حمل کنند، و در همینجا است که مقدسی اقرار میکند: همین کاروانها بر آبادانی نرماشیر افزوده است. هم او توضیح میدهد که کالای عمان به اینجا می‌آید و خرمای کرمان درین جا گردآوری میشود و راه حاجیان سیستان ازین جا است.

مقصود من از شروع مطلب با شمارش شترهای تازیکو یا نرماشیر، تشبیب قصیده شتر حجره مثل خاجوی کرمانی نبود، میخواستم بگویم این همه شتر چرا؟ این مجموعه‌های شتر - که انواع مختلف داشت: از نوع جماها که روزی چهل پنجاه فرسنگ راه می‌پیمود، تا شترهای معمولی که شبانه‌روزی یک منزل (شش یا چهار فرسنگ) راه می‌رفتند، سراسر دشتهای ریگزار ایران و آسیای مرکزی را در طول تاریخ می‌پوشانده، و در واقع این شتر بود که به این دشتهای دراندرهشت حرکت و جنبش و حیات و به قول فرنگی‌ها انی‌میشن Animation و جان می‌بخشید، و واقعیت هم آن است که هر جا شتر بود آدمیزاد هم بود، و صحرای بدون شتر طبعاً از آدمیزاد خالی می‌ماند.

بسا که تعداد شترها از آدمیزادگان بیابان بیشتر بوده است و بیخود نیست که فی‌المثل در تاریخ می‌خوانیم که «ندیر محمدخان [ازبک] ششصد قطار اشتر در زیر بار داشت»<sup>۵</sup> و این رقم در واقع برابر چهار هزار و دویست شتر میشود.

۲. تاریخ شاهی قراختانیان، چاپ نگارنده، ص ۲۸۶.

۳. تعلیقات نگارنده بر تاریخ شاهی، به نقل از فارسنامه: او یک ازدواج بی‌سرانجام با یک شاهزاده

خانم کرمانی = بی‌بی ترکان داشته که شاید در اواخر کلام اشاره‌ای به آن نیز بکنم.

۴. احسن‌التقاسیم، ترجمه علینقی منزوی ص ۶۹۳.

۵. منتخب‌التواریخ محمد حکیم خان، تصحیح عاصموف، ص ۱۹۴.

کار و وظیفه این شتران چه بود؟ بهتر است برای توضیح به یک روایت دیگر تاریخی توجه کنیم که سیصدسال بعد از شمس‌الدین تازیکو در سیستان اتفاق افتاده، ملک شاه حسین سیستانی مینویسد: «... سیادت پناه، امیر محمد امین مشهدی که سالها در هندوستان بود، با قافله‌ای که قریب به ده هزار شتر بار داشتند به سیستان آمد، و امیر محمد امین اگرچه قافله‌باشی بود، اما استعداد و قابلیت و حالتش در بزرگیها به مرتبه‌ای بود که بر اکابر زمان در هر باب تفوق می‌جست. و میانه او و ملک‌الملوک [حاکم سیستان از احفاد صفاریان] اختلاط به نوعی گرم شد که یک ماه طفیلی ملک در سیستان ایستاد، و جمیع اهل قافله میهمان ملک بود...»<sup>۶</sup>

سی سال پیش که من کتاب صفویه را می‌نوشتم اضافه کردم که اگر حساب کنیم که هر شتری لااقل شش متر راه کاروان را اشغال کرده باشد - با طول مهارش - طول این کاروان شصت هزار متر، یعنی ده فرسنگ تمام خواهد شد - یعنی کاروانی که پیشاهنگ آن در سیرجان و آخرین شتر آن در پاریز خواهد بود!

خوب، حالا بیاییم و سؤال سوم را مطرح کنیم. این همه شتر برای چه به کار میرفت؟ مطمئناً برای جنگ و لشکرکشی نبود که شتر حیوان جنگی نیست و کاربرد نظامی ندارد... یا کم دارد - و در میدانهای جنگ، اسب لاغرمیان به کار آید.

شتر، یک حیوان بارکش صحرائی است که به قول قدیمیها «خار می‌خورد و بار می‌برد» این ده هزار شتر که از هند به سیستان آمده و به خراسان می‌رفته‌اند چه چیز بار می‌کرده‌اند؟ کالای هند، و البته کالای سبک و زن سنگین قیمت هند - که معمولاً خلاصه میشده است در شکر و قند و دارچین و زنجبیل و جوز هندی و صبر زرد و نارگیل و صندل و زردچوبه و قرنفل و نیل و هل و عود و قهوه و عودقماری و قاقلی و عنبراشهب و عنبرجاوه‌ای و تمبر هندی و... و بالاخره فلفل که اینک مورد بحث ماست.

شتر دارها در تمام شهرهای کویری ایران پراکنده بودند و حتی تا همین اواخر - یعنی قبل از همه گیر شدن کامیون‌های دوج و شورلت - هم بودند. مرحوم دکتر غنی در سبزواری نام میبرد از حاج مرادعلی نامی دولت آبادی - که دهی است در هشت کیلومتری جنوب سبزواری، و مینویسد «این حاج مرادعلی میلیونر ما سبزواری‌ها بود، یعنی اضافه بر املاک دولت آباد، چندین هزار - آری چندین هزار - شتر داشت. در آن وقت تجارت مهم ایران با روسیه بود. هزاران شتر او صادرات خراسان را به عشق آباد و لطف آباد میبردند و برعکس واردات آن را می‌آوردند.

هزارها شتر او در سایر شهرها مخصوصاً ایالات جنوبی ایران در رفت و آمد بودند. مال هند را به ایران می‌رساندند و مال ایران را به سرحد هند می‌رساندند. به سرحدات افغانستان می‌رفتند و برمی‌گشتند».<sup>۷</sup>

آن احمدبن عبدالله خجستانی - که شعر حنظله بادغیسی را خوانده بود - یکی از همین

۶. سیاست و اقتصاد عصر صفوی، ص ۱۱۰ به نقل از احیاء الملوک.

۷. نامه‌های دکتر غنی به کوشش سیروس غنی و سیدحسن امین، ص ۳۷۷.

ثروت‌مندان راه بوده است. در نام‌گذاریه‌های جغرافیایی قرن اخیر، اصطلاحات خاصی باب شده است که محتاج اندکی توضیح است، مثلاً اصطلاحات: طلای سبز، (پسته) طلای قهوه‌ای (قهوه)، طلای سفید (نیروی برق آبشار) طلای سیاه (نفت)، و...

یا اصطلاح شاخ طلائی (قرن‌الذهب) برای چند نقطه ثروت خیز تجارتمندی دنیا که یکی در غنا (= Gold Coast) و یکی در قسطنطنیه از مهمترین آنهاست. یکی از موارد آن هم نام‌گذاری راههاست. از قدیم ما اصطلاح راه شیری داشتیم که به کهکشان در آسمان اطلاق میشد. جغرافیادانان و تاریخ‌نویسان قرون اخیر، بعضی جاده‌ها را به علت اغلیت حمل‌کالائی که از آن جاده میشد، آن جاده‌ها را به صفت خاصی موسوم نموده‌اند. مثل جاده ابریشم<sup>۸</sup> - که از چین شروع میشد و به انطاکیه شام ختم میشد - و این جاده را بدین دلیل راه ابریشم خوانده‌اند که در آن روزگاری که ابریشم کالای انحصاری چین بود - پیش از میلاد و قرون چند بعد از میلاد - مهمترین و گرانترین کالای این راه ابریشم بود، که همه تجار بین راه و شهرهای مورد گذر را ثروتمند میساخت، و اخیراً بعضی کشورها - مثل روسیه و نواحی شمال خزر، و حتی ژاپن و هند و سنگاپور هم آمده‌اند، و موش خود را در دیگ راه ابریشم انداخته، حاجی‌اناشریک گفته‌اند - و حال آنکه این درست نیست<sup>۹</sup> و اصطلاح راه‌ابریشم تنها به آن خطوطی گفته میشد که منشاء آن چین بود، و از اترار و سمرقند و بخارا و مرو و طوس و نیشابور و سمنان و ری و قزوین می‌گذشت و به حلب و موصل و حران و انطاکیه می‌رسید، و بالاخره کالای گران قیمت خود را به پای‌تخت ثروتمند امپراطوری روم می‌رساند، و همه مربوط به روزگاری بود که دنیا با کرم ابریشم بیگانه بود.

اینکه از قدیم می‌گفتند که همه راهها، یا بهتر - هر راهی به رم ختم می‌شود، (لاروس بزرگ) *tout chemin se mène à Rome* تنها مقصود مرکزیت مذهبی یا تمدنی این شهر نبود - بلکه بدین علت بود که ثروت عالم، طی چندین قرن پیش از اسلام - در پای‌تخت روم و شهرهای آباد تابع آن امپراطوری - که کل اطراف مدیترانه را در اختیار داشت - خفته بود، و طبعاً هرکس از هر جا کالای سبک وزن گران قیمتی داشت به شهرهای تابعه روم می‌فرستاد، و چه کالایی بهتر و گران قیمت‌تر از ابریشم که هر دختر زیبای رومی و کنیزک صقلایی از آن پیراهن و دستمال بدن‌نما می‌خواست و هر ثروتمند صاحب عنوان، با پوشش ابریشمین بر امثال و اقران تفاخر می‌فروخت؟

از همین نمونه بود - راه عاج - که محل عبور آن از داخله آفریقا به سواحل دریای احمر و بالاخره اسکندریه و باز هم شهرهای اطراف مدیترانه بود، و هم چنین راه نمک، یا راه زعفران، یا راه آبنوس که بردگان سیاه را می‌بردند<sup>۱۰</sup> یا راه چای که از پکن به مسکو می‌رسید.

Sealk Roud. la Route de la soie.

۸

۹. و بعضی کتابها هم که تحت عنوان جاده ابریشم چاپ شده بیش از آنکه مربوط به این جاده باشد در واقع جاده ابریشم است.

۱۰. راه مقدس Sacra Via که به معابد روم ختم می‌شد و کشتارگاه گاوهای قربانی معابد مهری میشد.

من مجموعه این راهها را در کتاب «از سیر تا پیاز» اندکی شرح داده‌ام. گفتگوی یک کرمانی، در محضر استادان فارس، و فارس‌شناسان استاد، اگر حکایت گل به گور بردن و زیره به کرمان فرستادن نبوده باشد، باری چون پای فلفل در میان است، همان حکایت قول ابن یمین است:

هنر به حضرت تو عرضه داشتن چون است؟

چنان که بار به هندوستان بری پلپل

براعت استهلال ما هم که با محاسن شتر گردن دراز شروع شد، در حضور اهل معنی مغتفر است - که خداوند کریم نیز در قرآن مجید در مفاخر قدمهای محکم و گردن بلند و چشم دوربین این حیوان فرموده: افلاینظرون الی الابل کیف خلقت؟

خداوند کریم کم خرج‌ترین وسیله نقلیه بیابانی را در واقع برای آبادانی همین راه فلفل خلق فرموده است.<sup>۱۱</sup>

امروز صحبت من در اطراف راه فلفل است - که در جزء، راه ادویه نیز خوانده میشود و فرنگیها

از آن به Spice Road تعبیر کرده‌اند. و فرانسویها میگویند La Route de la Poivre

راستی آن هزار و سیصد قطار شتر محمدامین مشهدی در سیستان چه کار داشته‌اند، و این ده هزار شتر چه بار داشته‌اند؟ مطمئناً از هندوستان شلغم و چغندر بار نمی‌آورده‌اند. مسلم آن است که ادویه گران‌قیمت هندی بار این کاروان عظیم بوده است. هر شتر معمولاً سیصد کیلو (صدمن) بار بر میدارد.<sup>۱۲</sup> و به همین دلیل این حیوان را کشتی بیابان نام نهاده‌اند. یک آمار دیگر: دویست سال پیش، رستم‌الحکما نرخ اجناس شیراز را در زمان کریم‌خان زند و فرزندانش تعیین کرده - و شاید تنها کتاب تاریخی باشد که اینطور به مسائل اجتماعی پرداخته، او مینویسد، در زمان کریم، فلفل را در شیراز یک من به وزن شاه (۶ کیلو) ششصد دینار می‌فروخته‌اند و زنجبیل ششصد دینار و زردچوبه ششصد دینار و هل هر کیلو هزار دینار (مثقالی پنج دینار) و فرنقل مثقالی دو دینار و نیم (کیلو پانصد دینار) و دارچین مثقالی دو دینار، و قهوه یک من به وزن شاه هفتصد دینار. و این مربوط به روزگاری است که گندم به وزن شاه یک من پنجاه دینار - دویست من یک تومان بوده، و جو ۲۵ دینار.

حساب سرانگشتی ما به اینجا ختم میشود که اگر کاروان محمد امین مشهدی هر شترش

۱۱. گفتم کم خرج‌ترین به دلیل اینکه از قدیم گفته‌اند خار می‌خورد و بار می‌برد، ولی البته باز هم نباید از مخارج آن غافل بود. شتر برای خوراک زمستان پنبه‌دانه و جو و خمیر و نواله می‌طلبد، علاوه بر آن روغن چراغ و خصوصاً روغن منداب از لوازم قطعی حفظ شتران است از بیماری جرب (=گری)، کاری که در نوع گریس کاری کامیونهای بیابان نورد امروزی به شمار میرود... تجهیزات جهاز شتر نیز خود مقدماتی دارد که جای بحث آن اینجا نیست.

۱۲. و این خروار که امروز صدمن حساب می‌شود در واقع حق شتر است که خر غضب کرده، و گرنه استاندارد معمولی بار خر ۲۵ من / ۷۵ کیلو / بیشتر نمیتواند باشد و قاطر چهل من. هر چه بیشتر شود سربار است.

صدمن بار داشته. لاید یک میلیون من (سه میلیون کیلو) زنجبیل و دارچین، و فلفل همراه داشته و اگر به نرخ متوسط هر من تبریز آن را سیصد دینار حساب کنیم، سیصد میلیون دینار ارزش کالای این کاروان بوده، تصور فرمائید که چنین کالائی، وقتی به حلب، یا انطاکیه، یا آتن، یا رم برسد، هر مثقال آن چه ارزش افزوده‌ای خواهد داشت.

البته این کالاها در میان راه هم مصرف خود را داشته، و نه این بوده که همه آن به رم یا اسکندریه یا انطاکیه و پیره آتن برسد. ما در همین عصر کریم خان خبری داریم که حاکم کرمان، سید حسن بیگ آقاخان محلاتی که مورد احترام کرمانیان هم بود - وقتی خواست دخترش را به لطفعلی خان پسر شاهرخ خان زرنندی - از زرند کرمان - بدهد، به قول صاحب تاریخ «دو ماه در شهر، طوی بزرگ و عرسی عظیم داشتند، گویند زمان عروسی سه خروار - ادویه صرف شد، سایر مأكولات و تنقلات را بر این قیاس باید کرد...»<sup>۱۳</sup>

اگر به نرخ امروز بخواهید حساب کنید چهار سال پیش در رفسنجان، یک کیلو فلفل را هزار تومان فروخته‌اند، میشود گفت که عروسی لطفعلی خان زرنندی تنها قریب سیصد هزار تومان ادویه - مثلاً فلفل - مصرف کرده است، و اگر قیمت کالای کاروان محمدامین مشهدی را بخواهیم حساب کنیم، به نرخ چهار سال پیش رفسنجان، این مشهدی ثروت مند، سه میلیارد تومان کالا همراه داشته است.<sup>۱۴</sup>

راه فلفل یک اصطلاح جغرافیایی است. راههای معروفی که فلفل هند را به سواحل مدیترانه می‌رساند در تاریخ به عنوان راه فلفل یا جاده ادویه خوانده شده است و چند شعبه مهم داشت که راه گرانه خیبر تا غزنه و کابل و راه بندر طیس تا سیستان و فراه و هرات و راه بندر هرموز در میناب و جفین و جیرفت (کامادی) و کرمان و یزد و بیهق، و راه سیراف و لار و ابرقوه و اصفهان، و راه بوشهر و کازرون و اصطخر (شیراز) و اصفهان و ری، و راه بصره و بغداد و موصل، همه راههایی بود که کالای هند را به راه معروف ابریشم می‌رساند، و از آن طریق به بندر روم می‌پیوست.

البته یک راه دیگر هم بود که از عدن به مکه و مدینه و بالاخره بیت المقدس و اسکندریه و انطاکیه می‌رسید، و همانست که قرن‌ها و سالها اساس تجارت مکیان و مدینه‌ای‌ها را تشکیل میداد و طایفه قریش از برکت آن نان می‌خوردند، و پیغمبر بزرگ ما محمد بن عبدالله نیز چند صباحی پیش از بعثت در همین راه به تجارت اشتغال داشت و لقب امین در واقع همان امین التجار روزگار خودش بوده است.

از میان همه کالاهای هند که نام بردم، تنها کلمه زنجبیل در قرآن یاد شده آنجا که خدای بزرگ در وصف شراب‌طهورای بهشت فرماید: ویسقون فیها کاسامزاجها زنجبیل (آیه ۱۷ از سوره انسان) و این بعد از آیه قواریر من فصه قدرها تقدیرها. آمده یعنی آیاتی که روی آخر آنها حرف راء و حرف

۱۳. تاریخ کرمان، وزیری، چاپ نگارنده، ص ۶۹۹.

۱۴. گویا این روزها اندکی افت کرده و کیلوثی پانصد تومان در بازار شیراز خرید و فروش میشود. و

نرخها به میزان ارزیابی دلار به قیمت روز است. همان روز در بازار فلفل را مظنه کردم.

لام است که در تلفظ به هم نزدیک است و خیلی نزدیک به شعر آهنگدار می شود. هر چند قرآن کریم شعر نیست.

به هر حال، کلمه فلفل در قرآن کریم نیست ولی در قاموس تجارت عرب، یکی از مواد بسیار مهم و قابل اعتناست، و ماخبری داریم که بندر عیذاب در شاخ افریقا<sup>۱۵</sup> - یکی از مراکز مهم انتقال این کالای گرانبها از هند و افریقا به شهرهای مهم مکه و مدینه و سپس سواحل مدیترانه بوده است. وقتی ابن جبّیر سیاح معروف، در صفر ۵۷۹ هـ / ژوئن ۱۱۸۳ م. به عزم حج خود را به حوالی عدن و عیذاب رسانیده بود، درباره بندر عیذاب مینویسد: «... این بندر پررونقترین بندرگاههای جهان است، زیرا علاوه بر کشتیهای حامل حاجیان، آینده و رونده کشتیها از هند و یمن در آن لنگر می اندازند، و از آن جا روانه دیگر اقطار می شوند. عیذاب در بیابانی واقع شده... نیم روز یکشنبه ۲۶ صفر در آستان فرود آمدیم... چاهی است با آبی گوارا... ما درین راه خواستیم کاروانهای آینده و رونده را شماره کنیم ولی از فرط فزونی میسر نشد. به ویژه کاروانی عیذابی که کالاهای هندی رسیده از یمن به عیذاب را حمل میکردند و بیشترین جنسی که ازین دست کالاها مشاهده کردیم فلفل بود، و چندان بسیار بود که می پنداشتیم بهای آن با خاک برابر است.»

فراموش نشود که بزرگترین بازار تجارتی - و به قول امروزها بندر آزاد را در یمن، گویا اردشیر بابکان ساخته بود یا بهمن بن اسفندیار<sup>۱۶</sup>.

ابن حبیر گوید: «از شگفتیهایی که درین بیابان مشاهده کردیم این است که در طی راه بارهای فلفل و دارچین و دیگر کالاها را - شاید به سبب خستگی شتری که آن را حمل میکرد و یا سببی دیگر - بی نگهبان بر زمین افکنده بودند، و این بار هم چنان در جای خود می ماند تا صاحبش با وجود گذریان بسیار از انواع مردم، بیاید و آن را مصون از آفات ببرد...» این بندر در بیشتر طول تاریخ تابع یمن بوده و کسانی که بر یمن حکومت میکردند دو طرف باب المندب را در اختیار داشته اند<sup>۱۷</sup>.

۱۵. و این کلمه عیذاب هم باید یک کلمه آشنا باشد، آب آبدی آخر آن فریاد میزند که باید فارسی بوده باشد. امروز Aseb نویسد.

۱۶. نزهة القلوب، چاپ لیدن ص ۲۵۳.

۱۷. ترجمه سفرنامه ابن حبیر، پرویز اتابکی، ص ۱۰۱.

ابن خلدون در مورد میزان درآمد حکام یمن ازین بنادر، می نویسد:

«... ابوالجیش که در سال ۳۷۱ هـ / ۹۸۱ م. درگذشت و حاکم یمن بود سالی نه هزار هزار و سیصد هزار و ششصد و شش هزار دینار دهمی خراج به دست می آورد، و این غیر از باجی بود که از کشتیهای سند می گرفت یا از عنبری که به باب المندب و عدن می رسید، و یا از صیادان مروارید می گرفت... یا از کنیزانی که از سرزمینهای دیگر می آورد. پادشاهان حبشه که در آن سوی دریا بودند خواستار دوستی با او بودند.»

(تاریخ، ترجمه عبدالمحمد آیتی، ج ۳ ص ۳۰۲).

باب المندب را بوغاز الیمن و ساحل العنبر و جبل الطارق شرق هم خوانده اند.

(الیمن الخضر، تألیف محمد بن علی الاکوع. چاپ یمن).

عبارت ابن جُبیر ما را به نکته‌ای واقف می‌کند، و آن مسأله امنیت در تجارت است که از قدیم، در بنادر صادراتی شرق و غرب از اصول مهم بوده، و همه میدانند که سرمایه به محض اینکه احساس ناامنی کند به زیر زمین فرو می‌رود، و مردم عذاب می‌دانسته‌اند که بقای زندگی آنها موکول به حفظ امنیت و امانت در نقل و انتقال کالای تجارتي است.

عبور کشتی‌های تجارتي از دریای سیاه از قدیم‌ترین روزگار تاریخ سابقه داشته. گیون، در کتاب گرانقدر خود، انحطاط و سقوط امپراطوری روم، ضمن اینکه از قالبهای بابلی و پوستهای قیمتی آسیای مرکزی غافل نیست، اشاره می‌کند که در میان انواع تجارت خارجی، برای رومی‌ها، مهمترین و مطلوب‌ترین آنها تجارتي بود که با عربستان و هندوستان می‌گردند.

هرسال، در فصل انقلاب صیفی، یکصدویست کشتی از بندری در مصر، به نام میوس هورموس<sup>۱۸</sup> واقع در کنار بحراحرر حرکت می‌کردند و به یاری بادهای موسمی، در مدت چهل روز از اقیانوس [هند] می‌گذشتند. آخرین حد بحر پیمائی این کشتی‌ها معمولاً یا ساحل مالابار بوده یا جزیره سیلان، و در بازارهای این دوناچه بود که بازرگانان کشورهای دورتر آسیا مترصد ورود این کشتی‌ها بودند.

موعده مقرر برای بازگشت کشتی‌های مصری ماه دسامبر یا ژانویه بود، به محض این که بار گران قیمت را از کشتی‌ها برمی‌گرفتند، و بر پشت شتر از بحراحرر به رود نیل، و از رود نیل به اسکندریه می‌بردند، بی‌هیچ تأخیر و تأملی آن را در پای تخت امپراطوری [حرم] خالی می‌کردند. کالاهای وارداتی مشرق زمین اشیائی بود نفیس، اما کم اهمیت، مثلاً ابریشم که ارزش یک پوند آن را کمتر از ارزش یک پوند زرخالص نمی‌دانستند، و سنگهای قیمتی که در میان آنها پس از الماس، مروارید از همه مهمتر بود، و انواع مختلف گیاهها و مواد معطر - که در مراسم مذهبی و حفلة دفن مردگان به کار می‌رفت.

مزد رنج و پاداش خطر این سفر دریائی سودی بود تقریباً باور نکردنی.<sup>۱۹</sup>

ادامه دارد

۱۸. Myos - hormos، فصل انقلاب صیفی مقصوداواخر پائیز هر سال است. درین مورد ابن حبیر در خصوص حرکت کشتی‌های بادبان‌دار مطالبی دارد که بسیار درخور بررسی است.

۱۹. انحطاط و سقوط امپراطوری رم، ترجمه فرنگیس نمازی (شادمان) ص ۶۶.