

سفر در دنیای قدیم (قسمت اول)

مقدمه

شاید بارها هنگام سفر با وسایل نقلیه امروزی از خود پرسیده باشیم که در دنیای قدیم، سفر چگونه صورت می گرفت؟ احتمالاً بعد از قدری کنکاش ذهنی با خویش و برشمردن پیشرفت های علمی-صنعتی بشر در دنیای جدید و مقایسه آن با وسایل ابتدایی دوره های قبل از آن، جواب این سؤال را به این گونه می دهیم که سفر در دنیای قدیم، امری سخت و طاقت فرسا بوده است. شاید تعجب هم کرده باشیم که انسان های قدیم با آن وسایل نقلیه ابتدایی و آن همه مشکلات، چگونه به مسافرت می رفته اند؟! اما باید توجه داشت که انسان های هر عصری، خود را با دوره های گذشته می سنجند و نه با دوره های بعد از خود. یعنی همان گونه که ما هیچ گاه خود را با دوره ای که هنوز نیامده است، مقایسه نخواهیم کرد و به خاطر آن وسایل پیشرفته تری که احياناً در آینده کشف و اختراع خواهند شد و سفر را از این هم آسان تر خواهند کرد، دست از مسافرت های امروزی برنخواهیم داشت، انسان های قبل از دوره جدید نیز چنین بوده اند و چنین کرده اند. از این رو می بینیم که انسان های دوره قدیم در فقدان وسایل نقلیه امروزی-که اصلاً برایشان مفهوم و مصداقی نداشته است- و با وجود خطرات مهلکی همچون ناامنی، صعب العبور بودن راه ها، بلایای طبیعی، بیماری و... که مسافرت را مشکل می ساختند، همچنان به آن مبادرت می ورزیدند و حتی بعضی به آن اشتغال داشتند. البته ما دوره هایی از تاریخ را سراغ داریم که مسافرت امری سهل و آسان به حساب می آمد. حالا سؤال این است که با وجود همه این مشکلات، این امر چگونه میسر می شد؟ چگونه افراد مختلفی-از تاجر و مأمور سیاسی و نظامی گرفته تا زائر و مبلغ دینی- با انگیزه های متفاوت به مسافرت می رفتند؟ سفر چه مقدماتی داشت و چگونه صورت می پذیرفت؟ امنیت جاده ها چگونه تأمین می شد؟ در جاده ها چه ساختمان ها و تأسیساتی کار خدمات رسانی به مسافران را به عهده داشت؟

حسن پرهون

دبیر تاریخ دبیرستان های شهرستان گچساران



می کرد که با دزدان گردنه ها رویه رو نشود و از عبور از مناطقی که در آنجا امراض مسری شیوع داشت، احتراز می کرد.^۲ وسایل نقلیه مورد استفاده کاروانیان اغلب از چارپایان انتخاب می شد (اسب، قاطر، شتر و بندرت الاغ) که به فراخور بضاعت مالی مسافران از وسایل متنوعی استفاده می شد. مثلاً بر شتر، کجاوه می بستند و یا از چهارپایان تربیت شده و بی نظیر استفاده می کردند. روایت شده است که عضدالدوله دیلمی از شتری به نام تَرَوُک استفاده می کرد که بسیار رهوار بود و نظیر نداشت. تخت روان وسیله ای راحت بود که افراد ناتوان و اعیان و اشراف از آن سود می بردند. گفته اند که سلطان حسین بایقرا (پادشاه تیموری) به علت کهولت از این وسیله استفاده زیاد می کرد.^۳ بالاخره این که وسایل نقلیه چرخ دار (درشکه، گازی و...) نیز در دوره های رواج داشته است.

حال که شکل گیری یک کاروان و وسایل نقلیه مورد استفاده کاروانیان را دانستیم، بهتر است با این کاروان به حرکت درآیم تا ببینیم که راهبری و فرود آن چه آدابی داشته و چگونه انجام می گرفته است. در کتاب های تحقیقات جغرافیایی درباره ایران، نحوه حرکت کاروان از قول شاردن، جواهرفروش و سیاح فرانسوی عصر صفوی چنین تشریح شده است: «وقتی گشتی ها می بینند ساعت حرکت نزدیک است، کاروانسالار را متوجه می سازند و او به آن ها امر می دهد در پشت زین جایگیر شوند. نیم ساعت بعد فرمان بارگیری صادر می شود. قابل تحسین آن که در فرمان دوم همه چیز آنآ خاتمه یافته است. تمام کاروان با کمال آرامش و سکوت عمیق به حرکت درمی آید. هر یک از افراد از اول شب مواظب و آماده است؛ زیرا عقب ماندن از کاروان بسیار خطرناک بود و مخصوصاً در مناطقی که تاخت و تاز رهنزان بود؛... برای این که در حین حرکت مشغولیتی داشته باشند و خوابشان نبرد، هر یک از آن ها اعم از تاجر یا مستخدم وقت خود را به آوازه خوانی و استعمال دخانیات و مزاح با یکدیگر می گذرانند و یکی دو ساعت قبل از آغاز روز، موقعی که خستگی با تمام قوت خود گریبانگیر و چشم افراد خسته می شود، کاروان بکلی در خاموشی فرومی رود و آن وقت غالباً اتفاق می افتد که دیگر با خواب نمی توانند مقاومت کنند و از روی مرکب به روی زمین می افتند...»^۴

مطالب یاد شده علاوه بر نشان دادن نظم و انضباط خاص در حرکت کاروان، بیانگر حرکت کاروان در شب نیز هست. اما این که چرا در شب حرکت می کردند، خود مطلب مهمی است که علت آن را تاورنیه، سیاح معروف چنین شرح داده است:

«غالباً کاروان ها در شب حرکت می کردند و نه در روز. در تابستان این ترتیب برای امنیت که از حرارت محفوظ باشند و در سایر فصول برای این که در موقع طلوع آفتاب به جایی که باید توقف کرد برسند، لازم بود؛ زیرا اگر اول شب به منزل می رسیدند، در تاریکی نمی توانستند همه چیز را تنظیم کنند و چادرها را برپا سازند و به حیوانات رسیدگی و پخت و پز نمایند. البته در وسط زمستان یا موقعی که برف بسیار آمده بود، قبل از

این ها و سوالاتی از این قبیل، چهارچوب اصلی این مقاله را تشکیل می دهند؛ اما قبل از پرداختن به این سؤال ها در بیان اهمیت این موضوع باید اذعان داشت که این مسافران درحقیقت سفیرانی بوده اند که در بزرگراه های تمدن، فرهنگ بشری را با خود حمل کرده و از این طریق، موجبات تبادل و توسعه آن را فراهم ساخته اند.

خدمات مسافران و جاده ها به قافله تمدن بشری، تنها به آن دوره اختصاص نداشته است؛ بلکه امروزه نیز بخش عمده ای از ارتباط دوره جدید با دوره قدیم از طریق مرده ریگ آن ها- یعنی سفرنامه ها و آثار و شواهد مادی به جای مانده از جاده ها و تأسیسات و ساختمان های مربوط به آن- برقرار می شود. این ارتباط وقتی که بفهمیم مقوله سفر با مقولات دیگری همچون سیاست، اقتصاد، فرهنگ و هنر و... ارتباط تنگاتنگ داشته است، اهمیت مضاعفی خواهد یافت؛ به نحوی که پرداختن به آن می تواند حقایق بی شماری از ابعاد زندگی اجتماعی انسان های گذشته را بر ما روشن سازد.

در این مقاله، سعی بر این است که با طرح یک سلسله مباحث مرتبط با سفر و ارائه اطلاعاتی چند پیرامون آن ها، ضمن ارائه تصویری روشن از چگونگی انجام سفر در دنیای قدیم، گستردگی موضوعی و ابعاد متنوع این مقوله را نیز جهت پژوهش های تخصصی دیگر معلوم سازیم. بر این اساس و با توجه به نکات یاد شده، پرداختن به مباحث زیر ما را در رسیدن به اهداف مورد نظر یاری خواهد داد.

۱. کاروان

وجود خطرات و بلاهای متعدد و متنوع، انسان ها را بر آن داشته بود که جهت فائق آمدن بر آن ها در قالب کاروان به سفر مبادرت ورزند. این حرکت دسته جمعی آداب و رسوم خاصی داشت و نظم و انضباط خاصی را می طلبید؛ به نحوی که حتی عدم رعایت جزئی ترین آن ها می توانست عواقب ناگواری برای شخص و یا کاروان به بار آورد. در این جا با آوردن شواهدی، چگونگی شکل گیری، حرکت و استقرار یک کاروان را از ابتدای سفر تا انتهای آن پی می گیریم. ماکسیم سیرو (Maxim Siro) که تحقیق نسبتاً جامعی درباره کاروانسراهای ایران انجام داده است، درباره چگونگی راه اندازی و راهبری یک کاروان می نویسد:

«تشکیل و ترکیب یک کاروان، کار سختی بود و گاهی مدت ها طول می کشید که اعضای یک کاروان به توافق برسند. آن ها معمولاً بیرون از شهر (۲۰ یا ۴۰ کیلومتری) جمع می شدند و حرکت از آن جا آغاز می شد. زمان حرکت در یک روز سعد تعیین می شد... ریاست کاروان با کاروانسالار بود که معمولاً تجربه زیادی در این کار داشت و مانند ناخدای کشتی تمام تصمیمات لازم را در مورد کاروان شخصاً می گرفت؛ زمان حرکت، ساعت حرکت، خط سیر (که نسبت به فصول و نسبت به موقعیت های مختلف تغییر می کرد.) وی گاهی می بایست در بعضی مرافعه ها شرکت می جست و باید طوری حرکت

بسته به پاره‌ای ملاحظات (مثل موقعیت‌های مختلف و یا انگیزه‌های متفاوت) از راه‌های متفاوتی انجام می‌گرفت. در این جا به اختصار پاره‌ای از این راه‌ها را مشخص خواهیم ساخت:

الف: راه زمستانی و تابستانی

در مناطقی که تابستان‌های گرم و سوزان و زمستان‌های سرد داشت، معمولاً از دو راه سفر می‌شد. در بعضی منابع مستقیماً به این راه‌ها اشاره شده است.^۹ مثلاً مسافرانی که از جنوب شرقی ایران قصد عبور به سمت جنوب غربی را داشتند، در تابستان از ارتفاعات سلسله جبال زاگرس و در زمستان از حاشیه ساحلی خلیج فارس عبور می‌کردند.

ب: راه چاپاری

راه‌های چاپاری از راه‌های تجاری و کاروانی جدا بودند. چاپارها بنا به تعجیل‌شان در رساندن پیام‌ها، معمولاً راه‌های نزدیک و هرچند دشوار را انتخاب می‌کردند؛ درحالی که تجار به دلیل حمل کالاهای زیاد معمولاً از راه‌های آسان استفاده می‌کردند؛ هرچند که مجبور بودند مسافت بیش‌تری را بپیمایند.^{۱۰} تعداد منزلگاه‌های واقع در راه‌های چاپاری هم از تعداد منزلگاه‌های سایر راه‌ها بیش‌تر بود.^{۱۱}

پ: راه اصلی و شعبات فرعی

معمولاً راه‌های اصلی شعباتی نیز داشتند که با اندکی اختلاف، مسافر را بعد از طی مسافتی به مسیر اصلی بازمی‌گرداند. این شعبات

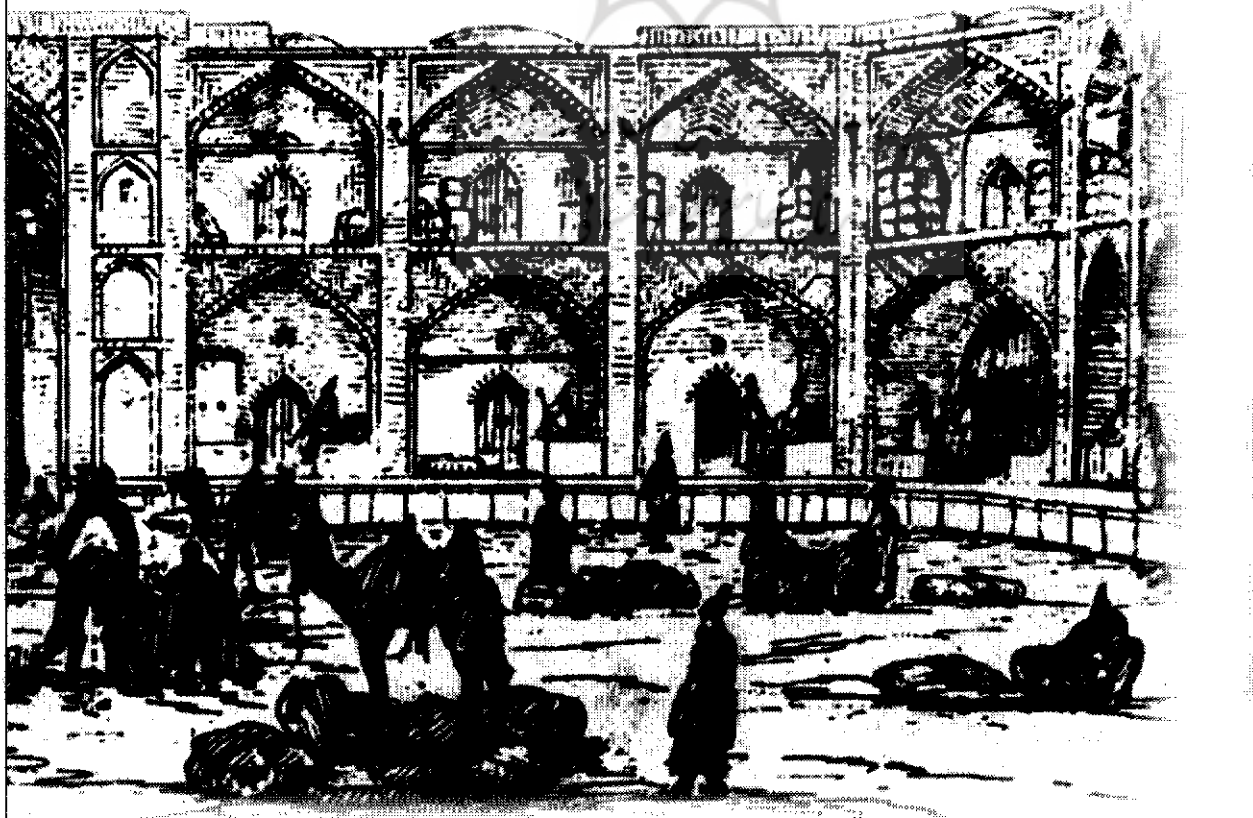
ساعت ۲ یا ۳ حرکت نمی‌کردند و حتی بعضی مواقع تا طلوع صبح هم صبر می‌کردند؛ ولی در تابستان یک ساعت بعد از غروب آفتاب یا نیمه شب به راه می‌افتادند. البته این موضوع بستگی به طول راه داشت.^۹

کاروان در پایان سفر یک روزه خود که بسته به موقعیت‌های مختلف ۳ تا ۱۲ فرسنگ (میانگین و معمول ۶ فرسنگ بوده است)^{۱۲} را می‌پیمود، سرانجام در محلی مناسب آماده فرود می‌شد و مسافران هر یک در جایی برای استراحت استقرار می‌یافتند. نحوه استقرار کاروان نیز رسم و رسومی خاص داشت که باید رعایت می‌شد. روایتی دیگر از شاردن چگونگی این امر را بر ما معلوم می‌سازد:

«کاروان‌ها در محل‌هایی بار می‌اندازند که به تمیزی معروف و مخصوصاً نزدیک آب بود. قبل از آن که کاروان به محل بارانداز برسد، هر یک از تجار در جلوی قطار بارهای خود قرار می‌گیرند. مقصودشان این است که حتی المقدور موضع مرتفعی به چنگ آورده، بارهای خود را در آن جا پایین آورند تا اگر باران بگیرد، آب از اطراف فرو نریزد و مزاحم آن‌ها نشود. احتیاطاً سنگ‌هایی هم در زیر بارها قرار می‌دهند و از بیم نفوذ رطوبت فرش روی مال‌التجاره می‌گسترانند. به همین جهت مستخدمان فوراً گودالی در اطراف چادر می‌کنند که آب باران در رو داشته باشد. وقتی هوا خوب باشد، حتی زحمت برپا کردن چادر را هم به خود نمی‌دهند و اگر هم برپا کنند، بلافاصله پس از صرف شام آن را برمی‌چینند تا در موقع حرکت زودتر آماده شوند.»^{۱۳}

۲. انواع راه

مسافرت در زمان‌های قدیم از طریق یک راه انجام نمی‌شد؛ بلکه



مناطقی که بر سر راه‌های دریایی و کاروانی قرار داشتند، از اعتبار و رونق خاصی برخوردار بودند. دانش و تجربه دریانوردی، پیشرفت در صنعت کشتی‌سازی و تجهیز کشتی‌ها به قطب‌نما از عواملی به‌شمار می‌رفت که راه‌های دریایی را وسعت می‌بخشید. ظاهراً مسلمانان با مجموع ساختن این عوامل توانستند راه‌هایی را درنوردند که تا آن روز دریانوردان با آن بیگانه بودند.^{۱۵}

در راه‌های آبی بسته به بزرگی و کوچکی آن (رود، دریا و اقیانوس) از کشتی‌های مناسب استفاده می‌شد. گیرشمن (Ghirsh man) باستان‌شناس فرانسوی معتقد است، در دوره باستان کشتی‌هایی با ظرفیت صد تا دویست تن در شطوط بزرگ مانند دجله، فرات و نیل رفت و آمد می‌کردند و کشتی‌هایی با ظرفیت ۲۰۰ تا ۳۰۰ تن به آب‌های بزرگ اختصاص داشتند.^{۱۶} البته در رودخانه‌ها از قایق‌های کوچکی که به نوعی از آن، بوم گفته می‌شد، سود می‌بردند.^{۱۷} وسیله اخیر در رودخانه‌هایی مثل تاب، هنديجان و کارون کاربرد زیادی داشت.

ج: راه آبی - خشکی

وجود رودخانه‌های پرآب و نسبتاً طویل، مخصوصاً در جنوب غربی ایران باعث شده بود که یک نوع راه دیگر در خدمت حمل کالا و مسافر از دریا تا مسافت‌هایی درون خشکی قرار گیرد. دجله، فرات، کارون، شوش، تاب، هنديجان از مهم‌ترین این راه‌های آبی-خشکی در جنوب ایران و بین‌النهرین به‌شمار می‌روند.

... ادامه در شماره آینده



در کوهستان کم‌تر و در مناطق جلگه‌ای و دشت بیش‌تر بود.^{۱۲} خرابی و زوال جاده اصلی، اصلاح و تعمیر آن‌ها و یا مسدود شدن جاده اصلی توسط راهزنان، وجود شعبات فرعی را الزامی می‌ساخت.

ت: راه شاهی

راهی بود که پادشاهان و سلاطین بزرگ برای سفرهای دربار و خانواده خویش ساخته بودند و به نحو برجسته‌ای آن‌ها را اداره و حفظ و تعمیر می‌کردند. این راه نسبت به راه‌های دیگر تفاوت بسیار داشت. مثلاً هخامنشی‌ها، جاده شاهی خویش را سنگفرش و سایبان‌های سلطنتی در منزلگاه‌های آن احداث کرده بودند^{۱۳} و یا در چین، قویلیای قآن در اطراف جاده شاهی اشجار سایه‌دار غرس کرده بودند.^{۱۴}

ث: ایل راه

این نیز نوعی راه به‌شمار می‌آید که معمولاً مورد استفاده عشایر واقع می‌شده هرچند که بعضی از منزلگاه‌های آن با سایر راه‌ها تفاوتی نداشت.

ج: راه دریایی

راه‌های دریایی مکمل راه‌های خشکی بودند و بیش‌تر تجار از آن‌ها استفاده می‌کردند. راه‌های دریایی در دنیای امروز برای حمل و نقل کالا شاید مناسب‌ترین به‌شمار آید؛ اما در دنیای قدیم این برتری محسوس نبوده است. شهرهای دور از دریا در امر تجارت همان قدر شهرت داشتند که بنادر و مراکز دریایی. اما با گذشت زمان شهرها و

