

## سفر

## در

## دنیای قدیم

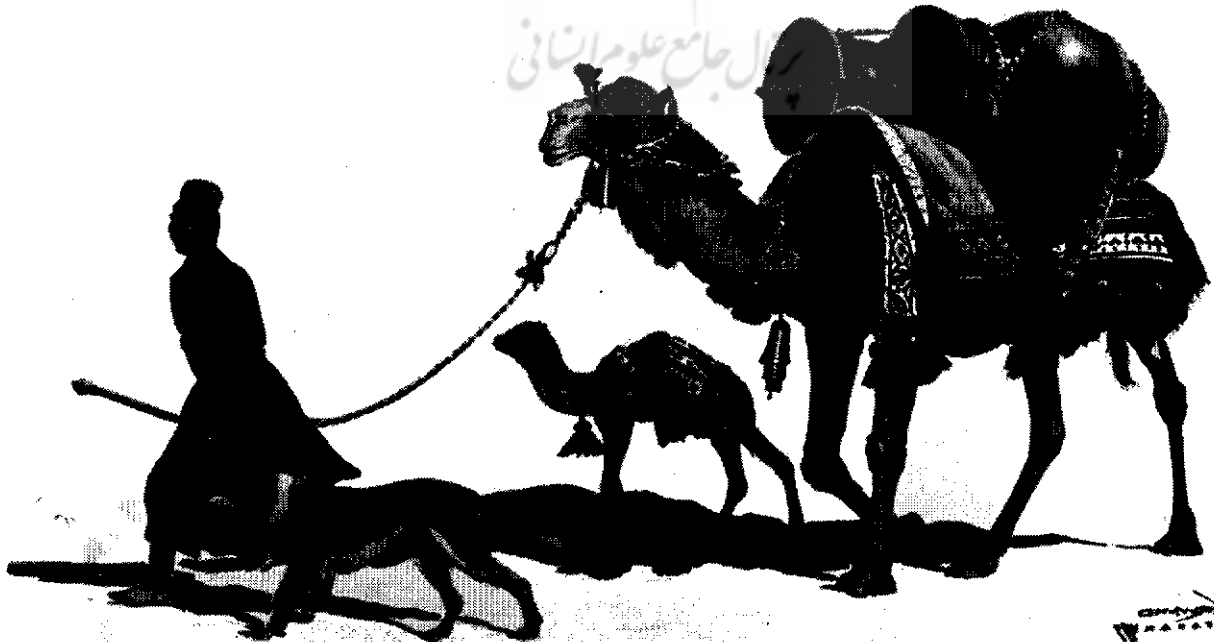
## اقامت دوم و پایانی

حسن پرهون

دبیر تاریخ دبیرستان های شهرستان گچساران

شعبه پژوهش و مطالعات فرهنگی

مجمع علوم انسانی



اشاره:

در قسمت نخست این نوشتار، مباحثی مرتبط با سفر در روزگار گذشته از جمله هزینه کاروان و انواع راه ارائه شد. در این جا دنباله مطلب را می خوانید.

۳. ساختمان ها و تأسیسات بین راه

اصولاً سفر در راه های کاروانی، مستلزم ارائه خدمات و تسهیلاتی ویژه و همچنین تأمین امنیت بود که در این ارتباط، با پرداختن به مقولات عمده ای همچون «کاروان سرا»، علائم اطلاع رسانی و قلعه ها، تا حدود زیادی می توان کم و کیف آن را مشخص ساخت. اما قبل از پرداختن به آن، ذکر این مطلب اهمیت دارد که بدانیم، این تسهیلات و خدمات، بیش تر توسط حاکمان محلی و حکومت های مرکزی و گاهی اشخاص خیر و فرقه های مذهبی ارائه می شد. تأمین امنیت راه ها نیز، از وظایف اصلی حکومت های مرکزی به شمار می رفت که در پاره ای اوقات، این وظیفه به حکومت های محلی واگذار می شد. مراد حکومت های مرکزی و محلی از ارائه این خدمات و تسهیلات، علاوه بر سود و منفعت تجاری-اقتصادی، ایجاد وحدت و اعمال قدرت، در قلمرو زیر نفوذشان بوده است. این در حالی است که افراد خیر و فرقه های مذهبی، سوای اجر اخروی، به کسب شهرت و جذب مسافران به مذهب و مسلک خویش هم، توجه داشته اند.

بدین ترتیب، متوجه می شویم که افراد و موضوعات مختلفی، با این خدمات و تسهیلات، ارتباط داشته اند و این خود می تواند دلیلی باشد بر تنوع موضوعی این مقوله که پیش از این یادآور شدیم.

یکی از عمده‌ترین و مهم‌ترین اقدامات در ارائه خدمات به کاروانیان، احداث و مرمت کاروان‌سراها بوده است. کاروان‌سرا صرفاً یک ساختمان ساده نبود، بلکه کانونی بود که می‌توان آن را از جهات مختلف (فرهنگی، اقتصادی و...) بررسی کرد. این بنا که در طول تاریخ، کار خدمات‌رسانی به مسافران را به عهده داشته است، در دوره‌های گوناگون، به نام‌هایی چون «ریاط» (عربی)، «یام» (مغولی) و... خوانده شد و از جهت بانی ساخت نیز، به سه دسته شاهی، وقفی و شخصی تقسیم می‌شود.<sup>۲</sup>

با دنبال کردن تاریخچه کاروان‌سراها ایران، به دوره باستانی خواهیم رسید. امپراتوری‌های بزرگ ایران باستان، در دوره‌های ثبات و اقتدار، به تجارت و در پی آن، به احداث کاروان‌سراها اهتمام خاصی داشته‌اند. هرچند امروزه آثار کمی از این کاروان‌سراها به جای مانده، با این حال، باید بدانیم که بسیاری از کاروان‌سراها در دوره اسلامی، بر خرابه‌های کاروان‌سراهای قدیم بنا شده‌اند. آنچه کاروان‌سراهای دوره اسلامی را از دوره‌های قبل از آن جدا می‌سازد، تأثیر بینش اعتقادی مسلمانان، بر نوع معماری و همچنین تنوع خدمات‌رسانی آن‌هاست. در دوره اسلامی، معماری کاروان‌سراها، تشابه زیادی با مسجد و مدرسه پیدا کرد، به نحوی که تشخیص آن‌ها از هم، در پاره‌ای اوقات، بسیار مشکل است.<sup>۳</sup> در دوره‌های متأخر و همراه با گسترش گرایش‌های صوفیانه، خانقاه‌ها نیز نقشی هم‌ردیف با کاروان‌سراها یافتند.<sup>۴</sup>

درباره محل ساخت کاروان‌سراها، باید اذعان داشت که این ساختمان‌ها، معمولاً مجاور دروازه‌های شهر و در امتداد خیابان‌های اصلی ساخته می‌شد تا علاوه بر استراحتگاه مسافران، برای فعالیت‌های بازرگانی هم استفاده شود. علاوه بر این، در خارج شهرها نیز، کاروان‌سراهایی احداث شده بود.<sup>۵</sup> رونق این نوع کاروان‌سراها گاهی زمینه ایجاد شهرک‌هایی را نیز فراهم کرده است که بعدها، حتی با مخروبه شدن کاروان‌سراها، جمعیت ساکن در آن‌جا، تا به امروز به حیات خود ادامه داده‌اند.

در دوره‌های ثبات سیاسی و رونق اقتصادی-تجاری، بر تعداد کاروان‌سراها و همچنین بر فعالیت مبتنی بر بازاری و نوسازی آن‌ها افزوده شد. ظاهراً دوره شاه عباس اول را، می‌توان دوره برجسته‌ای در این خصوص به شمار آورد. وی با همت والای خویش و البته با نیت کسب سود تجاری و اعمال قدرت سیاسی، بنای ساخت ۹۹۹ کاروان‌سرا را گذارد که این امر به رونق تجارت و آبادانی ایران کمک بسیاری کرد.<sup>۶</sup>

در ارتباط با نوع مصالح کاروان‌سراها هم، بد نیست بدانیم که تا قبل از دوره سلجوقی، از خشت خام، در بنای کاروان‌سراها سود می‌بردند. اما سلجوقیان در ساخت آن‌ها از آجر استفاده کردند.<sup>۷</sup> از این رو، بقایای این نوع اخیر، تا مدت‌ها ماندگار ماند و امروزه برخی

از آن‌ها نوازش دهنده چشم گردشگران و پژوهندگان است.

معماری کاروان‌سراها در دوره صفویه، به لحاظ کیفی تحولی اساسی یافت. اما بعد از آن، به جز دوره قاجار که توجهاتی به امور کاروان‌سراها شد، سنت کاروان‌سرا سازی، کم‌کم به افول گرایید که عدم ثبات سیاسی و جنگ‌های داخلی و خارجی، در این امر بی‌تأثیر نبوده است.

امروزه کاروان‌سراهایی که دور از شهرها و روستاها واقع شده‌اند، کم‌تر در معرض تخریب قرار دارند، زیرا مصالح کاروان‌سراها اخیر، برای ساخت ساختمان‌های جدید استفاده می‌شوند که در این ارتباط باید اقداماتی از سوی مراجع ذی‌ربط برای جلوگیری از این اعمال و حفظ این آثار، صورت پذیرد.

### ب) علائم اطلاع‌رسانی

مسافری که در تاریکی شب یا زیر برف و باران، در راه‌های پرپیچ و خم کوهستانی و جنگل‌های انبوه حرکت می‌کرد و یا در شنزارهای روان که هیچ چیز در آن ثابت نبود، چگونه راه خود را گم نمی‌کرد و به بیراهه کشیده نمی‌شد؟! شاید برای مسافر امروزی هم، سبفر در چنین حالاتی هراس‌انگیز باشد، اما قطعاً پیشرفت‌های تمدنی، چنین سفرهایی را آسان کرده و هراس مسافران را کاهش داده است. اما در دنیای قدیم چطور؟ آیا آن‌ها نیز برای فائق آمدن بر چنین حالاتی، تدابیری اندیشیده و اقداماتی انجام داده بودند؟ قطعاً جواب مثبت است.

مردمان قدیم، با احداث مجموعه‌ای از بناها و استفاده از یک سلسله علائم اطلاع‌رسانی مسافران را به جاده اصلی هدایت می‌کردند. تحقیقات محققان و پژوهشگران، نشان می‌دهد که در هر منطقه، نوع خاصی از این بناها و علائم وجود داشته است. یک نمونه از این بناها، به نام «میل‌های راهنمایی» معروف بوده است. این میل‌ها که قدمت آن‌ها به دوره اشکانیان می‌رسد، معمولاً به صورت برج‌هایی از گچ و سنگ و یا آجر و ساروج ساخته می‌شدند. در این میل‌ها، با افروختن آتش و ایجاد دود، کاروان‌ها را به جاده اصلی هدایت می‌کردند. امروزه نمونه‌هایی از این میل‌ها را می‌توان در منطقه «ممنسن»، «فیروز آباد» و «سمیرم» مشاهده کرد.<sup>۹</sup>

از این نمونه، در سواحل هم استفاده می‌شد. متهی در کناره‌های دریا به این میل‌ها «خشب‌ها» می‌گفتند. در کتاب «راه و ریاط»، درباره این کلمه آمده است: «بعضی گمان کرده‌اند که خَشَب کلمه‌ای عربی و به معنای چوب است. در حالی که این کلمه فارسی است و به معنای مانوردهنده، گنبد و بنای رخشنده است.»<sup>۱۰</sup>

احتمالاً این میل‌های دوره باستانی، در دوره اسلامی، جای خود را به نمونه مشابهی تحت عنوان «مناره» داده‌اند. مناره‌ها هم، ستون‌های بلندی بوده‌اند که بر فراز آن‌ها، آتش روشن می‌شد و احتمالاً تفاوت آن‌ها با میل‌های راهنمایی در ارتفاع و قطر ساختمان

آن‌ها بوده است. «ارسال خبر از مناره، به این نحو بود که در شاهراه‌ها، مناره‌هایی برپا می‌کردند. از هر مناره، باید دو مناره طرفین دیده می‌شد. هر مناره یک نفر یا بیش تر مأمور داشت. برای خبر دادن از وقوع حادثه در روز، دود برپا می‌کردند و در شب، آتش شعله‌ور می‌ساختند. به این ترتیب که مناره اولی، دود یا آتش برپا می‌کرد، همچنین در مناره بعدی، تا محلی که خبر به آن جا برسد. به وسیله همین مناره‌ها بود که خبر مرگ منصور دوانیقی در چند روز، از مکه به بغداد رسید. علی القاعده علائمی در کار بوده است که از آن‌ها معلوم می‌شد حادثه‌ای که پیش آمده، چه بوده است.»<sup>۱۱</sup>

آنچه این نوشته القا می‌کند، کارکرد دیگر این بناهای میان‌راه است که ظاهراً در خدمت نظام پست (برید) نیز قرار داشته‌اند و احکام و فرمان‌ها و اخبار حکومتی را، به سایر نقاط ارسال می‌کرده‌اند. نوعی دیگر از این علائم اطلاع‌رسانی و هدایت‌کننده مسافران، ستون‌های ساده سنگی یا آجری بودند که در کنار جاده‌های اصلی ساخته می‌شدند. این ستون‌ها که در فاصله‌های ثابت کار گذاشته شده بودند، علاوه بر این که به مسافر نشان می‌دادند چه مسافتی را پیموده است، هنگام بارش برف نیز، که آثار جاده محو می‌شد، علامتی بود که مسافر را از رفتن به بیراهه باز می‌داشت.<sup>۱۲</sup>

در مناطق گرم و بیابانی، ساختمانی برای راهنمایی مسافران ساخته بودند که آب انبار هم به حساب می‌آمد. ساختمان این آب‌انبار، مدور بود و سقفی گنبدی شکل داشت. ظاهراً از قسمت‌های بالای آن با ایجاد دود و یا آتش مسافران را راهنمایی می‌کردند.<sup>۱۳</sup> بنابراین بسته به نوع آب و هوای مناطق مختلف، از

تأسیسات و علائم راهنمایی و اطلاع‌رسانی متفاوت و متنوعی استفاده می‌شد. چنانچه یادآور گشتیم، از این بناها و تأسیسات، علاوه بر هدایت مسافران به راه اصلی، خبر و احکام دولتی به ایالات تابعه نیز ارسال می‌شد. هر چند کارکرد اخیر را باید در قالب نهاد «برید» و «چاپارخانه» دنبال کرد، با این حال تا آن‌جا که در حوصله این بحث می‌گنجد، باید گفت که علاوه بر موارد یاد شده، برای ارسال خبر، از راه‌های دیگری از جمله «کیورتنامه‌بر» و قاصدهای تندرو (پیک‌های دونه)، نیز استفاده می‌شد. چنانچه معزالدوله دیلمی، دو قاصد تندرو به خدمت داشت که هر کدام روزی چهل فرسنگ (۲۴۰ کیلومتر)، راه را طی می‌کردند. ابن اثیر در این باره می‌نویسد: «او کسی بود که ارسال پیک تندرو را ایجاد کرد، زیرا می‌خواست خبر وقایع خود را زودتر به رکن‌الدوله برساند. در عهد او، چند دونه سریع‌السیر، به وجود آمدند که بر تمام پیک‌های تندرو تفوق داشتند. یکی فضل و دیگری مرغوش بود که هر یک از آن‌ها روزی بیش تر از چهل فرسنگ راه را طی می‌کردند. به آن‌ها حقوق و مواجب بسیار می‌داد و نیکی می‌کرد. یکی از آن دو شیعه و دیگری سنی بود و دو گروه مردم شیعه و سنی، برای آن دو تعصب می‌کردند و یکی را بر دیگری مقدم می‌داشتند.»<sup>۱۴</sup>

#### ۴. قلعه‌ها

هر چند قلعه‌ها را می‌توان در زمره ساختمان‌های بین‌راه که امر اطلاع‌رسانی و راهنمایی مسافران را به عهده داشتند به حساب آورد، با این حال به دلیل کارکردهای متفاوت آن در جاده‌های کاروانی، در



می کردند و به عناصر مختل کننده امنیت در جاده های کاروانی، تبدیل می شدند.

نوع سوم قلعه ها را می توان «دژکوه های طبیعی» دانست که بیش تر، گروه های ناراضی و گریز از مرکز، از آن ها استفاده می کردند. ساختار دژکوه ها به گونه ای بود که تنها از یک طرف می شد به بالای آن ها رفت که معمولاً همین راه هم مخفی و عبور از آن، برای مهاجمان بسیار مشکل بود. از خصوصیات دیگر این دژکوه ها، وجود آب آشامیدنی و زراعی بود که از طریق آب انبارها و حوضچه ها تأمین می شد و این توانایی را به محاصره شدگان قلعه می داد که مدت های مدید، در مقابل مهاجمان مقاومت کنند. آن چه به این دژکوه ها در ارتباط با جاده های کاروانی، اهمیت می بخشید، همانا موقعیت حساس و برتر آن ها و اشرفشان بر این جاده ها بود که برای حکومت های مرکزی در دسر ایجاد می کرد و حرکت کاروانیان را مشکل می ساخت. از نمونه های معروف این دژکوه ها می توان به قلعه های اسماعیلیان اشاره کرد.

البته چنانچه پیش از این نیز یادآور شدیم، قلعه ها کارکردهای متفاوتی داشته اند که ما در این جا تنها به کارکرد امنیتی و خدمات رسانی آن ها در ارتباط با راه های کاروانی، اشاره کردیم. به هر حال سفر در دنیای قدیم، آداب خاصی داشته و تسهیل آن، مستلزم اقدامات و تمهیداتی در خصوص ایجاد امنیت، ساخت و تعمیر جاده ها و ارائه خدمات به مسافران بوده است. از سوی دیگر، دیدیم که در رعایت این آداب و ارائه این خدمات، مقولات مختلفی

این جا آن ها را به صورت جداگانه و مستقل از ساختمان ها و تأسیسات اطلاع رسانی، بررسی خواهیم کرد.

عمده ترین کارکرد قلعه ها در راه های کاروانی را، می توان در ارتباط با امنیت و ناامنی راه ها، مخصوصاً تجاری، تفسیر کرد. این قلعه ها که بازمانده تریبات ملوک الطوائفی سابق بودند، پایه پای رشد شهرهای تجاری-صنعتی، تا قرون اخیر رشد کرده و کارکرد خویش را کم و بیش حفظ کرده اند. با نگاهی به روایات تاریخی و آثار و شواهد مادی به جای مانده از این قلعه ها، می توان سه نوع قلعه را تشخیص داد.<sup>۱۵</sup>

یکی «قلعه های خان نشین» که معمولاً در روستاهای مرکزی ساخته می شدند و مرکز قدرت های محلی به حساب می آمدند. بعضی از آن ها با گسترش روستاها و تبدیل روستاها به شهر، در دل شهرهای جدید قرار گرفته اند.

نوع دوم، «قلعه های کوهی» هستند که ساختمانی برفراز کوه های مشرف بر جاده های تجاری بودند. قلعه های خان نشین و قلعه های کوهی ارتباط نزدیک و مستقیمی با هم داشته اند؛ بدین ترتیب که حکام و نیروهای محلی، معمولاً با فرستادن نیرو و تجهیزات از قلعه خان نشین، قلعه های کوهی را برای حفظ امنیت جاده ها، اطلاع رسانی و خدمات دهی (آب و آذوقه) به مسافران، مهیا نگه می داشتند. قلعه خان نشین هم به نوبه خود، با مرکز ولایت در ارتباط بود. این روند، مواقعی که ثبات سیاسی حکومت ها متحول می شد، به هم می ریخت و این قلعه ها، در صورت توانایی مستقل عمل



از سیاست و اقتصاد گرفته تا فرهنگ و هنر سهیم بوده‌اند و شاید از این روست که آسانی سفر می‌تواند بازگوکننده درجه تمدن و پیشرفت یک جامعه، در دوره‌ای از تاریخ باشد. ایران عزیز ما در بسیاری از

دوره‌ها، در این زمینه کارنامه درخشانی داشته است. پس چرا در دوره کنونی، نباید چنین باشد؟



- بی‌نوشت‌ها: (مربوط به شماره قبل)
- ۱- منظور از دنیای قدیم در این مقاله، دوره قبل از کشف و اختراع وسایل نقلیه موتوری است.
- ۲- سیرو، ماکسیم: کاروان‌سراهای ایران و ساختمان‌های کوچک میان راه، ترجمه عیسی بهنام، تهران، انتشارات حفاظت آثار باستانی ایران، بی تا، صص ۶۹-۷۲.
- ۳- فقیهی، علی اصغر: آل بویه، تهران، انتشارات صبا، ۱۳۶۵، صص ۶۳-۱.
- ۴- نوائی، عبدالحسین: روابط سیاسی اقتصادی ایران در دوره صفویه، تهران، سمت، ۱۳۷۷، ص ۳۸.
- ۵- گابریل، آلفونس: تحقیقات جغرافیایی راجع به ایران، ترجمه فتحعلی خواجه نوری، تهران، انتشارات ابن سینا، ۱۳۴۸، ص ۱۵۰.
- ۶- همان
- ۷- این اعداد از کتب سیاحان و جغرافی نویسان مسلمان قرن سوم تا هفتم همانند ابن خردادبه، ابن منجمی، استخری و... استخراج شده جهت کتابنامه این آثار. ک به: صالحی، نصرالله... کتاب‌شناسی جغرافیای تاریخی اسلام و ایران، مجله کتاب ماه، ش هفتم سال سوم (اردیبهشت ۱۳۷۹)، ص ۹-۴.
- ۸- گابریل، تحقیقات جغرافیایی راجع به ایران، ص ۱۵۰.
- ۹- برای نمونه ر. ک به: قدامه، ابن جعفر: الخراج، ترجمه حسین قره‌چانلو، تهران، البرز، ۱۳۷۰،
- صص ۸۷-۸ و مقایسه شود با اقتداری، احمد: خوزستان کهگیلویه و ممسنی، انجمن آثار ملی، ۱۳۵۹، صص ۷۶۱-۲.
- ۱۰- شوارتس، پاول: جغرافیای تاریخی فارس، ترجمه کیکاوس جهاننداری، تهران انجمن آثار و مفاخر فرهنگی، ۱۳۷۲، صص ۲۲۱-۲.
- ۱۱- قدامه، الخراج، صص ۹۹-۱۰۰.
- ۱۲- ماکسیم سیرو، کاروان‌سراهای ایران، صص ۱۰-۱۴.
- ۱۳- گیورشم، ایران از آغاز تا اسلام، ص ۱۵۰.
- ۱۴- گروسه، ونه: امپراتوری صحرائوردان، ترجمه عبدالحسین میکده، تهران، انتشارات علمی فرهنگی، ۱۳۶۸، ص ۴۸۹.
- ۱۵- برای اطلاع بیشتر در خصوص راه‌های دریای و دریانوردی اعراب مسلمان ر. ک به: خورانی جرج، ف: دریانوردی عرب در دریای هند، ترجمه محمد مقدم، تهران، ابن سینا، ۱۳۶۸.
- ۱۶- گیرشمن، رومن، ایران از آغاز تا اسلام، ترجمه محمد معین، تهران، انتشارات علمی فرهنگی، ۱۳۶۶، ص ۲۰۸.
- ۱۷- گاویه، هانسیس: ارجسان و کهگیلویه، ترجمه سعید فرهودی، تحشیه و تصحیح احمد اقتداری، تهران، انجمن آثار ملی، ۱۳۵۹، ص ۲۲۸.
- زیرنویس:
۱. رباط در ابتدا به معنای ایستگاه نظامی، سپس توقفگاه موقت لشکری و نهایتاً برای منزل‌های بین راه که معزلمان رکاب شاهی از آن استفاده می‌کردند، به کار برده شده است. «یام» هم در دوره مغول در خدمت نظام ارتباطی (پست) قرار داشت که در کنار آن به مسافران هم خدماتی ارائه می‌کرد. غیر از این دو، «کاربات»، «سابات» و «خان» هم به با معنای کاروان‌سرا (آله به قدری تفاوت)، به کار رفته است. برای اطلاع بیشتر در این خصوص، ر- ک به: پیرنیا، محمدکریم. راه و رباط. (تهران، انتشارات سازمان ملی حفاظت آثار باستانی). ص ۷-۱۳۲. و مقایسه شود با: سیرو. کاروان‌سراهای ایران. ص ۵۴. و مورگان، دیوید. مغول‌ها. ترجمه عباس مخبر. (تهران، نشر مرکز، ۱۳۷۱). ص ۱۲۵-۳۰.
۲. ماکسیم سیرو. کاروان‌سراهای ایران. ص ۵۴.
۳. سعیدی رضوانی، عباس. بینش اسلامی و پدیده‌های جغرافیایی. (مشهد آستان قدس رضوی، ۱۳۶۸). ص ۱۱۷.
۴. ابن بطوطه، رحله: سفرنامه. ترجمه علی محمد موحد. (تهران، نگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۷۷). ص ۱۹۳-۲۱۱. و مقایسه شود با: لمبتن، آن. تداوم و تحول در ایران میانه. ترجمه یعقوب آژند. (تهران، نشر نی، ۱۳۷۲). ص ۱-۳۵.
- زرین کوب، عبدالحسین. تاریخ مردم ایران، ج ۲. (تهران، امیرکبیر، ۱۳۶۷). ص ۴-۵۱۳.
۵. سعیدی رضوانی. بینش اسلامی و پدیده‌های جغرافیایی. ص ۹-۱۱۸.
۶. ماکسیم سیرو. کاروان‌سراهای ایران. ص ۲۶-۷.
۷. همان، ص ۱۷-۲۶.
۸. همان، ص ۸-۲۷. فصل ششم.
۹. اقتداری. خوزستان. کهگیلویه و ممسنی. ص ۶۰۲.
۱۰. پیرنیا. راه و رباط. ص ۱۵۵.
۱۱. فقیهی. آل بویه. ص ۳-۶۳۲.
۱۲. همان، ص ۸-۶۲۷.
۱۳. همان.
۱۴. ابن اثیره عزالدین علی. الکامل فی التاريخ، ج ۱۱. ترجمه عباس خلیلی و علی حائری هاشمی. (تهران، شرکت چاپ و انتشارات کتب ایران). ص ۲۸۸.
۱۵. اطلاعات اخذ شده در خصوص قلعه‌ها، از منابع زیر است:
- ابن اثیره الکامل. ج ۱۷ و ۱۸.
- اقتداری، احمد. آثار شهرهای باستانی و بنادر خلیج فارس. (تهران، انجمن آثار و مفاخر فرهنگی، ۱۳۷۵).
- شوارتس. جغرافیای تاریخی. ص ۱۸۷.
- بار تولد، و. جغرافیای تاریخی ایران. ترجمه حمزه سردادور. (مشهد، توس، ۱۳۵۸). ص ۱۸۳.
- صفی‌نژاد، جواد. عشایر مرکزی ایران. (تهران، امیرکبیر). ص ۵۹۵-۶.
- باور، محمود. کهگیلویه و ایلات آن. (گچساران، بی تا، ۱۳۲۴). ۱۴۶.

