

مطالعات اسلامی: تاریخ و فرهنگ، سال چهل و پنجم، شماره پیاپی ۹۰،  
بهار و تابستان ۱۳۹۲، ص ۵۵-۸۶

## نقش فرهنگ عمومی ایرانیان در تسهیل مسافرت در سده‌های ۳ و ۴ هجری\*

فاطمه اروجی/استادیار گروه تاریخ دانشگاه تبریز<sup>۱</sup>  
علی اصغر چاهیان/دانشجوی دوره دکتری تاریخ دانشگاه تبریز<sup>۲</sup>

### چکیده

در دوران بعد از اسلام عواملی مانند بنای شهر بغداد، رونق تجارت و سفر حج موجب رونق راههای ارتباطی شرق جهان اسلام که عمدتاً از ایران می‌گذشتند، گردید. تأمین امنیت و آسایش این راهها از مسائل مهم به شمار می‌آمد. در قرون سوم و چهارم هجری هر قسمت از راههای ارتباطی مورد بحث در حیطه یکی از سلسله‌های متقارن ایران قرار داشت. این سلسله‌ها در دوران اوج خود به گونه‌ای امنیت و رفاه مورد نیاز راهها را تأمین می‌کردند. با این حال بسیاری از تأسیسات لازم همچون رباط، در راهها و شهرها، تحت لوای ارزشهای فرهنگی جامعه همچون وقف ایجاد و گسترش یافت، پشته‌دانه دینی و موضوع خیرات موجب مشارکت گروههای مختلف در مسائل مربوط به راهها و تأمین لوازم مورد نیاز مسافران گردید. پژوهش حاضر در نظر دارد چگونگی نقش فرهنگ عمومی جامعه ایرانیان را در طی سده‌های مذکور در فراهم آوردن تأسیسات مسافرتی و رفع نیازهای مسافران بررسی نماید.

**کلید واژه‌ها:** مسافرت، تشکیلات رفاهی، رباط، وقف.

---

\*. تاریخ وصول: ۱۳۹۲/۰۴/۰۳؛ تاریخ تصویب نهایی: ۱۳۹۲/۱۱/۰۵

1. Email: Forouji@tabrizu.ac.ir
2. Email: a.chahian@yahoo.com

## مقدمه

تا پیش از فتح ایران توسط مسلمانان عمدتاً ارتباطات و امنیت سرزمین ایران تحت لوای امپراتوری ساسانی و در کنترل یک حکومت متمرکز قرار داشت. در دوران بعد از اسلام با گسترش ارتباطات فرهنگی و تجاری روبه رو هستیم. در نیمه اول قرن دوم هجری با ساخت شهر بغداد و تمرکز بیشتر راههای شرقی جهان اسلام به سمت این شهر، رونق راهها و تراکم عبور از آنها و ترویج امر مسافرت بی تردید به همراه خود مسائلی را به همراه داشت که از جمله این مسائل تأمین امنیت و رفاه مسافران در عبور از این مسیرهای تجاری بود. گرچه در دو قرن اول هجری با تمرکز و کنترل دستگاه سیاسی خلافت اموی و عباسی بر ایران و مناطق شرق جهان اسلام روبرو هستیم، ولی در قرنهای سوم و چهارم از یک سو با رونق بیشتر راهها مواجه هستیم و از سوی دیگر با شکل گیری سلسله‌های ایرانی، که از آنها با عنوان سلسله‌های متقارن (سامانی، آل بویه، غزنوی، صفاری و طاهری) یاد می‌شود، هرکدام از آنها در مقطع زمانی خود بر قسمتی از راههای شرقی جهان اسلام که عمدتاً در ایران قرار داشت، احاطه یافتند. این دودمان‌های ایرانی سعی در امن سازی مسیرهای واقع در قلمرو خود و ایجاد امکاناتی برای تأمین رفاه و امنیت مسافران داشتند تا بدین وسیله حاکمیت سیاسی شان را اعمال کنند.

پژوهش‌های انجام گرفته در این راستا بسیار محدود می‌باشند که از جمله می‌توان به اشپولر در کتاب ایران در قرون نخستین اسلامی و کتاب فرهنگ و تمدن اسلامی در قلمرو سامانیان اشاره نمود که بخش کوچکی از کتابشان را به این موضوع اختصاص داده‌اند که در آنها نیز صفحات معدودی به تأسیسات مربوط به مسافران اختصاص یافته و به نقش خدمات عامه مردم به مسافران توجهی نشده است. آنچه تاکنون در پژوهش‌ها به آن کمتر پرداخته شده است جنبه‌های اجتماعی و فرهنگی مؤثر در تأمین امکانات لازم برای گسترش امر سفر و مسافران می‌باشد؛ در شرایطی که بیشتر راهها، به ویژه راههای واقع در بیابان‌های شرقی ایران، در کنترل دولت واحدی قرار نداشت و سلسله‌های متقارن در دوران اضمحلال و درگیری با دیگر سلسله‌ها، تمرکزشان از روی جاده‌ها خارج می‌شد. ما به دنبال پاسخی برای این پرسش هستیم که فرهنگ عمومی جامعه ایران با پشتوانه شریعت و توجیه دینی، چه سهمی در تأمین رفاه و امکانات مورد نیاز برای مسافران به همراه داشت و چه گروه‌هایی از جامعه، خود را در این

مسئله عامه مشارکت دادند؟

### راه‌ها و امنیت آن‌ها در قرون اولیه اسلامی

در دوران بعد از اسلام، تأسیس دو شهر بغداد و سامرا در عراق که دو مرکز تجاری و بین‌المللی جهان اسلام شدند و همچنین حمل بسیاری از کالاهای تجاری از مناطق شرقی همچون خراسان و ماوراءالنهر و دیگر مناطق ایران به سمت بغداد مایه رونق بیشتر جاده‌های شرقی جهان اسلام گردید (اشپولر، ۱۸۷). خراسان و ماوراءالنهر صادرکنندگان بزرگ منسوجات به دیگر بخشهای خلافت عباسی بودند و فعالیتهای بازرگانی در رسته پارچه در این استانها رونق بیشتری نسبت به ایالت‌های دیگر داشتند. نکته مهم آنکه بغداد خود بازار بزرگی برای اشیاء تجملی از جمله پارچه و ابریشم خراسان و ماوراءالنهر بود (فرای، ۱۸۲). همانگونه که مقدسی می‌نویسد: «در خراسان، کارگزاران، ثروت، بدهکاری و آمد و شد دارند» (مقدسی، ۳۵۶). با توجه به آنکه تاجران ایرانی عمدتاً جریان تجارت حمل و نقل کالاهای ایران را بر عهده داشتند، بر اهمیت بیشتر جاده‌های شرقی می‌افزود.

مهم‌ترین راه خشکی، «جاده ابریشم» بود که با جاده شاهی دوره هخامنشی ترکیب شده بود و از بغداد (یعنی بابل پیشین یا سلوکیه - تیسفون) شروع می‌شد و پس از ورود به فلات ایران، به موازات کوه‌های زاگرس از راه اسدآباد و حلوان می‌گذشت. جاده شاهی به همدان متصل می‌شد و با پیوستن به جاده ابریشم از شهرهای ایران همچون ری، دامغان، نیشابور، مرو (مروشاهجان) و آمل می‌گذشت و سپس در ماوراءالنهر از طریق بخارا و سمرقند به دره فرغانه و اخسیکت و اوزگند می‌رسید. (اشپولر، ۱۸۸) در واقع می‌توان گفت که از روزگاران بسیار کهن در میان راه‌های ایران، دو شاهراه بزرگ مشهور بوده که تاکنون هم با تغییر جزئی مسیر، موقعیت و امتیاز خود را از دست نداده‌اند. (پیرنیا، ۹۵) شاهراه خراسان - که در واقع همان راه ابریشم می‌باشد - در قرون اولیه اسلامی با انتقال پایتخت اسلام توسط خلفای عباسی منتهی می‌شد. این شاهراه بزرگ که زمانی تیسفون - پایتخت ساسانی - را به مرو پیوند می‌داد، اینک شهرهای بزرگی مانند همدان، ری و قومس (دامغان) را پشت سر گذاشته و به نیشابور می‌رسید و در خاک خراسان علاوه بر مرو، به بلخ، هرات و سیستان نیز می‌رفته است (همو، ۱۹۸). از این شاهراه بزرگ که از بغداد تا مرو و دیگر شهرهای نامدار خراسان کشیده شده بود

شاخه‌هایی جدا می‌شد و به مناطقی مثل آذربایجان، گیلان، اران، دیلمان، طالش، طبرستان، گرگان و خوارزم می‌رسید (همو، ۱۰۱). شاهراه فارس هم بخش بزرگی از کشور را در برمی‌گرفت و از طریق عراق، خوزستان، فارس، به خراسان می‌رسید و شعبه‌هایی از آن به طبرستان، سیستان، کرمان و سایر نقاط متصل می‌شد (همو، ۱۱۳-۱۰۳).

مسئله عمده در قرون مورد بحث، تأمین امنیت راههای یاد شده می‌باشد. در قرون نخستین اسلامی در ایران، در هر دوره‌ای که حکومت مرکزی دارای تمرکز بیشتر بود، امنیت راهها بیشتر تأمین می‌شد و کاروانیان با میل و رغبت بیشتر به مسافرت تن می‌دادند (راوندی، ۵/۵۳۲). مسئله راه و کنترل آن و ارتباط داشتن با دیگر نقاط جهان مسئله‌ای بود که حاکمان همیشه بدان توجه داشتند.

بسیاری از راههای شرقی در محیطی بیابانی و کویری قرار داشتند. در منابع جغرافیایی از بیابانی یاد می‌شود که بخش عمده‌ای از خراسان، قومس (دامغان)، فارس، کرمان، سیستان، اصفهان، قم، کاشان، ری و در مجموع بخش عمده‌ای از مناطق شرق ایران را دربر می‌گرفت. این بیابان منطقه‌ای صعب العبور به شمار می‌آمد و تأمین امنیت از مشکلات عمده راههای واقع در این بیابان بود. در این بیابان دزدان و راهزنان بسیاری وجود داشتند و دارای مخفی گاههای متعدد همچون کرکس کوه بودند (اصطخری، ۱۸۵). این کویر به طور کامل در تصرف یک سلسله و یا یک دولت قرار نداشت و هر بخشی از آن در قلمرو یکی از سلسله‌های متقارن بود؛ به همین خاطر تأمین امنیت آن با مشکل مواجه شد. به قول ابن‌حوقل: «زیرا در تصرف یک اقلیم نیست تا مردم آن اقلیم آن را محافظت کنند بلکه فرمانروایان مختلفی بدان مسلط‌اند» (ابن حوقل، ۱۴۱). از لحاظ عبور و مرور و مسائل رفاهی هم در راههای این بیابان مشکلاتی وجود داشت. مسافرت با اسب در این راهها ممکن نبود و باید با شتر طی مسافت می‌شد. ستوران باربر نیز جز از راهها و آبهای معروف و معین نمی‌توانستند بروند. خروج از این راهها مرگ را به همراه داشت. ابن‌حوقل که دوبار از این بیابان گذشته تنها با شتر توانسته عبور کند (همو، ۱۴۲). از راههای عمده در این بیابان، راه اصفهان - قم - ری، اردستان - طیس، کومش - دامغان، ناین - طیسین - خراسان، یزد - خراسان، کرمان - سیستان، می‌باشد که در این کویر قرار داشتند (همو، ۱۴۸). در اطراف مسیر راه اصفهان تا قم و ری که در حاشیه غربی این

بیابان قرار می‌گیرد دزدان پناهگاهی داشتند که کرکس کوه<sup>۱</sup> نام داشته است. راه دیگری که جز در هنگام ضرورت، آن هم به گمان و راهنمایی ستاره، در آن نمی‌روند، راه اصفهان به کومش است (جیهانی، ۱۵۶). اقوام قفص و بلوچ یا کوچ و بلوچ از جمله گروههایی بودند که دارای رئیسی بودند. آنها که در کوههای بارز و قفص سکونت داشتند با راهزنی موجب ناامنی راههای واقع در کرمان و سیستان و حدود فارس و بیابان غربی می‌شدند. (ابن حوقل، ۷۵) یعقوب و عمرو صفاری در زمان خود آنها را سرکوب کردند. (مقدسی، ۴۷۱) عضدالدوله بسیاری از آنها را با روش‌های مختلف سرکوب کرد (حدودالعالم، ۱۲۷). وقتی اموال کاروان زنی در رباط «دیرگچین» توسط راهزنان کوچ و بلوچ مورد سرقت قرار می‌گیرد، سلطان محمود غزنوی زیان وی را از طریق خزانه جبران می‌کند و از بوعلی الیاس می‌خواهد تا ایشان را دستگیر کند، اموال را بازستاند و دزدان را دار بزند تا آنکه «ایشان را زهره آن نباشد که از کرمان در ولایت من آیند و راه زنند و الا کرمان از سومنات دورتر نیست. لشکرها را بکرمان بکشم و دمار از کرمان بر آرم» (نظام الملک، ۸۹).

امنیت و رفاه دو مقوله‌ای بودند که جهت انجام و تسهیل در مسافرت و رفع نیاز مسافران باید تأمین می‌شدند. در قرون سوم و چهارم هجری، بخش عمده‌ای از امنیت توسط دستگاه حاکمه سلسله‌های متقارن ایجاد می‌شد. ایجاد امنیت و مقابله با تعدی، به عنوان یکی از ضروریات جامعه در اندیشه سیاسی روز مطرح بود. نظام‌المک معتقد است: «اگر چنین می‌رود که یاد کردیم عمل بروی نگاه دارد و اگر نه به کسان شایسته بدل کند و اگر از رعیت چیزی سته باشد بنا واجب از وی باز ستانند و برعیت باز دهند و پس از آن اگر او را مالی بماند از وی بستانند و بخزانه آرند و او را مهجور کنند و نیز عمل نفرمایند تا دیگران عبرت گیرند و دراز دستی نکنند» (همو، ۳۱). بنا بر همین ضرورت، مقابله با ناامنی و تعدیات، اغلب با شیوه نظامی در مقابله با راهزنان صورت می‌گرفت. به عنوان مثال، مردم اردبیل در اوایل قرن چهارم دست به تمرد و راهزنی زدند، اموال مسافران را پیوسته غارت می‌نمودند و آنها را می‌کشتند و در سال ۳۳۱ ق دسیم بن شاذلویه، حاکم مسافری را به شهر راه ندادند. مرزبان بن محمد بن مسافر سلار دستور داد تا حصار شهر را تخریب کنند و به کمک بازرگانان و بزرگان آنجا دست به ویرانی شهر زد و آنقدر به مردم شهر سختگیری نمود که برای مدتی شهر را تخلیه

۱. البته ابن حوقل آن را کرکس کویه نوشته ولی جیهانی و اصطخری کرکس کوه ضبط نموده‌اند.

کردند (ابن حوقل، ۸۳؛ کسروی، ۶۷).

نخستین امیران سامانی به عنوان پایه گذاران ثبات، امنیت و آرامش اجتماعی در تاریخ این دودمان شناخته می‌شوند. امیر اسماعیل در اوج قدرت خویش و با وجود پیروزی در چندین جبهه و تفوق بر رقبای سیاسی - نظامی‌اش، هیچ‌گاه از حقوق اجتماعی و عدالت مردمی غفلت نوریذ (هروی، ۲۲۶). امیر اسماعیل سامانی بعد از ورود به بخارا، راهزنان را سرکوب نمود. یکی از دزدان نزدیک چهار هزار نفر از اوباشان و رندان را به دور خود جمع کرده بود و در مسیر راه تجاری میان رامیتن و برکد دست به راهزنی می‌زد. امیر اسماعیل بوسیله صاحب شرطه خویش<sup>۱</sup> او را سرکوب و اطرافیانش را دستگیر و به سمرقند فرستاد (گردیزی، ۳۲۴؛ نرشخی، ۱۱۱). در سال ۲۳۵ ق مردم بخارا که در مقابل تعدیات راهزنان و دزدان قرار داشتند از محمد بن عبدالله - از سلسله طاهریان - درخواست کردند که برای شهر ربضی بسازد و دروازه‌هایی ایجاد کند تا محافظ آنها باشد و از دست دزدان و راهزنان در امان باشند. وی نیز ربضی محکم همراه با برجها و دروازه‌ها بنا کرد. در زمان سلسله‌های بعدی هم این ربض تعمیر و تقویت شد (همو، ۴۹-۴۸).

### تأسیسات و خدمات جاده‌ای

به منظور پیشبرد و تأمین امنیت و رفاه رهگذران، مسافران و بازرگانان در جاده‌های مذکور، در ایران امکانات و تأسیساتی ایجاد می‌شد تا در زمینهٔ مسافرت، سهولت و روانی بیشتری فراهم شود. از همان سده‌های نخستین اسلامی این تأسیسات به منظور تأمین امنیت راه و رفاه مسافران، عمدتاً توسط دستگاه حاکمه ایجاد می‌شدند. فضل بن یحیی خالد برمک در منطقه «راست» در منتهی الیه خراسان که میان دو کوه قرار داشت و در مدخل هجوم ترکان، مانعی را در برابر آنها ایجاد کرده بود (ابن خردادبه، ۳۱). تا بدینوسیله در جهت امن سازی راه اقدام کند. ساباطها، رباطها و دسکره‌ها با نام ایرانی دوباره شکل گرفتند. نظام برید، شاهراهها و جاده‌ها جنب و جوش خود را بازیافتند. اشتران و اسبان تازی بجای اشتران بختی و اسبان نسائی، در آن شاهراهها بکار گرفته شدند. بکارگیری ساباطها، رباطها جهت نگهداری چهارپایان، استراحت و آسایش کوتاه مدت و فرود آوردن بارکاروانها دنبال می‌شدند. میل‌ها و برجها برای

۱. حسین بن العلاء

راهنمایی رهگذران استفاده شدند. در ادامه پیش از هر چیز لازم است تا تأسیسات بویژه رباط را معرفی نمائیم:

**رباط:**<sup>۱</sup> عمده ساختمانی است که در مناطق مرزی و در راهها با اهداف امنیتی و رفاهی ایجاد می‌شد. رباط منحصرأً به ساختمانهای کنار راه و به ویژه بیرون از شهر و آبادی اطلاق می‌شد (پیرنیا، ۱۲۲). رباطها غالباً در مکانهای خاص و حساس ارتباطی قرار داشتند «رباط سرمقان» از رباطهای مهم جنوب کشور در مرز فارس و کرمان در مسیر راه شیراز به سیرجان قرار داشت (ابن حوقل، ۷۶). رباط بواحمد نیز در جایی که راه چاچ و فرغانه جدا می‌شد و یکی به ناحیه شاش و سرزمین ترکان و دیگری به ناحیه طخارستان می‌رفت قرار داشت (اصطخری، ۲۶۸). رباطها حتی آنها که در کویر وجود داشتند، در جایی ساخته می‌شدند که در آنها منابع آب وجود داشته باشد. رباط خبیص یکی از مهمترین رباطها بود که در آن چشمه آب روانی وجود داشت و دو نفر هم همیشه کشاورزی می‌کردند (همو، ۱۸۹). در راه سیستان به کرمان و فارس نیز در عبور از حد سیستان به سمت کاونیشک، میان کاونیشک و کندر رباطی وجود داشت که عمرولیث صفاری ساخته بود و پل کرمان (قنطرة کرمان) نامیده می‌شد (ابن حوقل، ۱۵۹). رباطها گاهی مجموعه‌ای بزرگ با امکانات متنوع را تشکیل می‌دادند. ابن جبیر رباطی نزدیک موصل بر روی یک تپه یاد کرده که مشتمل بر اتاقهای بسیار و رواقها و طهارتخانه‌ها و سقاخانه‌ها بوده است (ابن جبیر، ۲۸۸). ابن فقیه هم در منطقه طبرستان تا مرز دیلم از وجود سی و یک «مسلحه» صحبت می‌کند که در هر کدام از آنها از دویست تا هزار مرد وجود داشته است (ابن فقیه، ۱۴۹). رباطها تنها در راهها قرار نداشتند و در حومه شهرهایی مثل بیکنند هم ایجاد می‌شدند جایی که از وجود هزار رباط در آن یاد می‌شود (مقدسی، ۲۸۱). علاوه بر رباط از وجود تأسیساتی همچون ساباط و دسکره در بین راه می‌توان یاد کرد.

**ساباط:** یکی از ساده‌ترین شکل آسایشگاههای کنار راه بود. ساباطها اغلب به شکل استراحتگاه و دارای آب انبار بودند (پیرنیا، ۱۳۱). یکی از مهمترین ساباطها، در ناحیه اشروسنه و نزدیکی زامین و در راه فرغانه و چاچ بود (مقدسی، ۲۷۷؛ اصطخری، ۲۵۸؛ قدامه بن جعفر، ۵۱). مقدسی

۱. از روزگاری بسیار کهن بزبان تازی راه یافته و حتی از آن فعل نیز ساخته‌اند و ارتباط به معنای منزل گرفتن و آسودن در میان راه بکار می‌رفته و شاید برخلاف آنچه در آغاز به نظر می‌آید ربط و ارتباط هم از این واژه آمده نه اینکه رباط مشتق از ربط باشد. (پیرنیا، ۱۲۲)

در مورد آن می‌نویسد: «بیشتر بازارهایش با سقف کوتاه، پوشیده چشمه آبی روان دارد که باغها پیرامون آنند. راه‌های اطراف در آنجا بهم می‌پیوندند» (مقدسی، ۲۹۰).

**دسکره:** عمارت‌هایی بودند که در کنار شهرهای بزرگ و مشهور بویژه پایتختها ایجاد می‌شدند که بیشتر آنها مهمانخانه بودند و جهت پذیرایی پادشاهان و امیران و فرمانروایان میهمانان نامدار مورد استفاده قرار می‌گرفتند. برخی از اینها را در قبل و بعد از اسلام در بیرون شهرها و عمدتاً برای خوشگذرانی، گذراندن اوقات فراغت و شکار می‌ساختند<sup>۱</sup> (پیرنیا، ۱۲۹). یکی از مهمترین دسکرها در نزدیکی بغداد<sup>۲</sup> قرار داشت که آن را دسکرةالملک می‌خواندند (قدمه‌بن‌جعفر، ۱۰۳). این مکان که ابن‌فضلان در سفر خویش سه روز در آن اقامت نموده است (ابن‌فضلان، ۶۱)، از مسجد، بازار و حصار بهرمند بوده است (مقدسی، ۱۲۱). ساخت پلهای<sup>۳</sup> مهم و ایجاد راه<sup>۴</sup> هم از جمله اقداماتی بود که امکان تردد و مسافرت در جاده‌ها و اتصال شهرها و مناطق مهم را به یکدیگر روان می‌کرد.

نظام برید و چاپارخانه‌ها یکی از تأسیساتی بود که در شبکه ارتباطی شکل گرفت. کتاب *الخراج*، چاپارخانه‌های موجود در راهها را ذکر نموده است. قدمه ضمن وصف راهها به توصیف چاپارخانه‌ها و تعداد آنها در هر مسیر می‌پردازد و از چاپارخانه‌هایی خبر می‌دهد که مأمورین برید در آنها آماده حمل کیسه‌ها بودند و نیز نظم و ترتیب موجود در نظام برید را بیان می‌کند (قدمه بن‌جعفر، ۱۰۰).

**قلعه‌ها:** یکی دیگر از تأسیساتی بود که در مناطقی همچون ایالت فارس جهت حفاظت راهها مورد استفاده قرار می‌گرفت. در فارس قلعه‌های<sup>۵</sup> محکم و استوار فراوانی وجود داشت که

۱. چند دستگاه از این کوشکها تاکنون برجای مانده ولی مورد استفاده آن تغییر کرده مثلاً دسکره های جبلیه کرمان(گنبد گبران) و هارونیه طوس(که می‌گویند مزار امام محمد غزالی است) و همچنین خواجه ربیع مشهد و زنگیان یزد بعدها تبدیل بآرمگاه و مصلی شده یا بعلت خشک شدن باغ و پردیس که معمولاً در پیرامون آنها بوده متروک مانده و رو بویرانی رفته است (پیرنیا، ۱۲۹).

۲. به فاصله هفت چاپار از بغداد(قدمه بن‌جعفر، ۱۰۳).

۳. در مرز میان خوزستان و فارس از روی رود عمیق و بزرگ «طاب» که تا نزدیکی «مهربان» جاری بود پل چوبین معلق قرار داشت که فاصله آن تا آب ده ذراع و گذرگاه کاروانیان و عابران بود (ابن‌حوقل، ۲۲).

۴. امیر اسماعیل سامانی که در زمان جنگ با عمرولیث صفاری در راه بلخ بود به دلیل تنگی راه در علی آباد بلخ دستور داد تا راه را گشاده‌تر کردند (نرشخی، ۱۲۳).

۵. در بسیاری از قلعه‌ها که در مناطق کم‌آب و گرمسیر فارس قرار داشتند سازه‌هایی جهت جمع‌آوری آب ایجاد می‌شد. اغلب آنها را ابن‌بلخی در *فارسنامه* ذکر نموده قلعه‌هایی همچون: اصطخر، بوشکانات، اسپید دز، سهاره، کارزین، سمیران، خواندان، خرّمه، تیرخدای، پرگ، تارم، جنید ملغان و... (بنگرید ابن‌بلخی، ۱۶۱-۱۵۶).



اغلب چنان استوار و بلند بودند که هیچ کس توان تسخیر آنها را نداشت (اصطخری، ۹۷ و ۱۰۵) همچون قلعه ابن‌عمار که موسوم به قلعه اکباتان<sup>۱</sup> بود (ابن‌حوقل، ۴۱)؛ و قلعه اصطخر که دارای آب انبارهای فراوان بود و عضدالدوله در آن حوضی ایجاد نمود که به حوض عضدی معروف گشت<sup>۲</sup> (ابن‌بلخی، ۱۵۶) و قلعه قزوین<sup>۳</sup> که به زبان فارسی کشوین<sup>۴</sup> خوانده شده است (قدمه بن جعفر، ۱۸۱). گرچه در منابع از این گونه سازه‌ها در منطقه فارس به عنوان قلعه یاد شده است ولی این احتمال وجود دارد که منظور از آنها همان رباط باشد یا اینکه کارکرد آنها همچون رباط بوده است چنانکه از قلعه عبادان که در ادامه خواهد آمد به عنوان رباط یاد شده است.

امکانات و شرایط امنیتی محدود به راههای خشکی نمی‌شد. در راههای آبی موجود در ایران نیز در صورتیکه قابل کشتیرانی بودند امکانات و تسهیلاتی ایجاد می‌شد. برج‌هایی از چوب به نام خشاب<sup>۵</sup> یا خشبات ساخته می‌شد که علاوه بر استفاده جهت راهنمایی مسافران، کاربرد امنیتی جهت مقابله با راهزنان نیز داشتند. در سواحل خلیج فارس قلعه کوچک عبادان (آبادان فعلی) برکنار دریا در جایی که رودخانه دجله به خلیج می‌پیوست قرار داشت (جیهانی، ۵۸). این قلعه در واقع رباطی بود که در آنجا تردد می‌نمودند و پیوسته مرزداران از درون قلعه از رودخانه مراقبت می‌کردند (ابن‌حوقل، ۷). در آن همیشه نگهبانان جهت مقابله با دزدان

۱ این قلعه محل دیده بانی بنی‌عمار بر کرانه بوده که مسیر ساحل و رفت و آمد کشتیها را کنترل می‌کردند و نام آن استعاره دارد به اینکه گویی به سان سه پایه جای دیگدان است. این قلعه چون دیگی که روی پایه‌ها قرار می‌گیرد روی سه شعبه قرار گرفته است. قلعه ابن‌عمار جلندی بن کنعان منسوب است و بالا رفتن بدان جز برشکم ممکن نیست (ابن‌حوقل، ۴۱).  
 ۲ در شیراز نیز دژی از ساخته‌های عضدالدوله هست که هزینه بسیار برایش نهاد و چاهی در آن کند که تا پائین کوه می‌رسد (مقدسی، ۲/۶۹۵).

۳ در میان آنجا و دیلم و در کوهی قرار داشته و در آن تیراندازها و نیروهای جنگی جهت دفاع در مقابل دیلمیها در آنجا حضور داشتند و از راهزنی‌های آنها ممانعت می‌کردند.

۴ به معنای مرز ضعیف

۵ میله‌ها و مناره‌های راهنما چون دارای اهمیت بسیاری است از میله‌های دریایی در کناره راه آبی خلیج فارس به تعداد زیاد وجود داشته سخنی به میان می‌آید این برجها نام خشاب و خشابه و خشبات دارند. در جائیکه آب دریا در هم شده و جزر و مد و آشوب زیاد دارد پایه‌های چوبی در دریا کوبیده و بر روی آن برجی ساخته‌اند و شبها و روزهاییکه هوا ابری و تاریک است برای راهنمایی کشتیبانان بر فراز آن آتش میافروزند. بیشتر پژوهندگان نام خشاب را مشتق از خشب (چوب) و خشبات را جمع آن و این هر دو را تازی میدانند در صورتیکه واژه‌های بسیاری حتی در زبان فارسی کنونی از ریشه بخش نخست آن یعنی خشه و هم پساوند آن بات هست و بکار میرود. علاوه بر خشاب و خشبات که برج راهنمای دریایی بوده و ناچار بر فراز آن آتش میافروختند (پیرنیا، ۸-۱۲۷).

دریایی وجود داشتند و شب‌ها به منظور هدایت کشتی‌ها آتش روشن می‌کردند<sup>۱</sup> (اصطخری، ۳۶). عضدالدوله برای تسهیل در امر عبور و مرور مردم اهواز، با نهری بزرگ رودکارون را به دجله متصل کرد که به دهانه عضدی معروف شد (مقدسی، ۴۱۹).

### نقش برخی از اصناف و اقلیت‌های دینی در خدمات مسافرتی

در مسائل مربوط به تأمین امنیت راهها و ایجاد تأسیسات مربوط به امر سفر و ایجاد امکانات برای مسافران، سلسله‌های حکومتی و نظام‌های حاکم سهمی را به عهده داشتند و امر وقف نیز به آنها و دیگر طبقات از جمله بزرگان و عامه، پشتوانه و توجیه دینی می‌داد تا در زمینه ایجاد امکانات رفاهی تکاپو نمایند. فارغ از آنچه آورده شد از سهم بسیاری طبقات مختلف اجتماعی در ایجاد امکانات و لوازم مربوط به مسافران و مشاغل مربوط به امر سفر نمی‌توان گذشت. گذشته از سرکوب راهزنی‌ها که توسط دستگاه حاکمه و دولت انجام می‌گرفت بخشی از امنیت در هر منطقه به عهده نیروهای محلی قرار داشت. از جمله می‌توان از زموم<sup>۲</sup> (ایلات کرد) منطقه فارس یاد کرد که هر یک در قسمتی از آنجا دارای چراگاهها و اقامت‌گاههایی بودند (لسترنج، ۲۸۷). خراج هر زم به یکی از بزرگان اکراد که ریاست آنجا را به عهده داشت سپرده می‌شد و اصلاح امور آنجا و فرستادن کاروانها و نگهداری راهها و محافظت از حقوق مسافرین و انجام دادن امور سلطان و اجرای فرمانهایش را بر عهده داشت (ابن‌حوقل، ۳۹؛ اصطخری، ۱۰۲).

۱. اصطخری در مورد آنجا می‌نویسد: «جایگاهی هست کی آنرا خشبات گویند از عبادان تا آنجا شش میل باشد آب دجله آنجا به دریا ریزد و آب تنگ شود و کشتی را مخاطره باشد و درین جایگاه چوبها فروبرده‌اند و بر آن بنایی ساخته و دیدگاهی ساخته‌اند کی ناطور در آنجا نشیند و به شب آتش کند تا از دریا راه به هوی باز یابند و بدانند کی مدخل دجله کجا است و جایگاهی مخوفست و چون کشتی آنجا رسد ترسند کی بشکند از تنگی آب و برابر این جایگاهی هست کی آن را خارک خوانند و آنجا معدن مروارید باشد. اندک مایه مروارید خیزد. لیکن این مروارید قیمت افزون آرد و گفته‌اند کی در یتیم از این معدن یافته‌اند و به عمان و سرنندیب در این دریا معدن مروارید است و جز دریای پارس جای معدن مروارید نگفته‌اند...» (اصطخری، ۳۴).

۲. این قبایل که دارای توانمندی‌های نظامی بالایی بودند ابن‌بلخی معتقد است توسط عضدالدوله از اصفهان به فارس مهاجرت داده شده بودند (ابن‌بلخی، ۱۶۱). اصطخری جمعیت این قبایل کرد را بسیار زیاد می‌داند و بالاتر از پانصد هزار خانه وار می‌گوید. که زمستان و تابستان در چراگاه باشند و تعداد آنها را تنها از دیوان صدقات می‌توان فهمید. آنها زمها یا مناطق پنج گانه هستند. این مناطق عبارتند از: زم جبلیوه که زم زمیخان می‌گفتند. زم احمد بن اهیت که زم الوالجان می‌گفتند. زم حسین بن صالح که زم دیوان خوانند. زم قاسم بن شهریار (یا شهریار) که زم بازنجان نام داشت و زم کاریان احمد بن حسن که زم کاریان یا زم اردشیرخره گفته می‌شد (اصطخری، ۷-۹۶؛ ابن‌خرداذبه، ۳۸؛ جیهانی، ۱۱۰؛ ابن‌بلخی، ۱۶۰؛ مقدسی، ۲/۶۶۶).

گروههای دراویش و اهل تصوف از جمله گروههایی بودند که در مسیرهای ارتباطی قرار می‌گرفتند. مراکز خانقاهی و تصوف نیز عمدتاً در مجاورت مسیرهای ارتباطی قرار داشتند و می‌توانستند در شهرها و راهها مأمّن خوبی برای رهگذران باشند. در کنار خانقاهها و مساجد، بناهایی بنام دارالسیاده، دارالغربا، دارالضیافه و غیره وجود داشت و بیشتر مسافران و رهگذران غریب و درویش که راه بجائی نداشتند در این گونه اماکن مسکن می‌گزیدند و پذیرائی می‌شدند (پیرنیا، ۱۲۹). این مسئله تأثیر حضور طبقه دراویش را در شکل‌گیری رباطها نشان می‌دهد. در زمان سلطان محمود غزنوی از وی خواسته می‌شود تا از ابوبکر اسحق کرامی<sup>۱</sup> رئیس شهر نیشابور در ساخت رباط «چاهه» بر سر راه نیشابور و مرو حمایت مالی کند (عروضی، ۵۱). مقدسی در گذر از ایالت خوزستان ضمن توصیف از اندرزگران و قاریان آنجا در مورد وجود رباط و اهل تصوف توأمان صحبت می‌کند (مقدسی، ۴۱۵). وی هنگامی که در شوش به محفل صوفیان می‌رود مورد استقبال آنها قرار می‌گیرد و خوراک و پوشاک مورد نیازش را تأمین می‌کنند. وی به رباطهای آنها می‌رود و در نیایشهایشان شرکت می‌کند تا آنجا که زائران به دیدار وی می‌آیند و برای وی پوشاک و صرّه‌ها می‌آورند (همو، ۴۱۶) شیخ ابوسعید ابی‌الخیر نمونه بارز دراویش سده چهارم است که دروایش و اهل طریقت و سایر گروههای اجتماعی فقیر جامعه را در هنگام مسافرت به شهرهای خراسان مورد حمایت خود قرار می‌داد. وی چنانچه از حضور اهل تصوف در نیشابور مطلع می‌گشت فوراً وی را به خانقاه خویش فرا می‌خواند و در آنجا اسکان می‌داد (میهنی، ۱۰۱-۱۰۰؛ قزوینی، ۵۵۱). بدین گونه گروههای متصوفه به عنوان بخشی از جامعه در تأمین امنیت و رفاه جامعه حضور می‌یافتند.<sup>۲</sup>

علاوه بر فرقه صوفیه نمی‌توان سهم قومیت‌ها، فرق و اقلیت‌های دینی به ویژه زرتشتیان را در ارائه خدمات جاده‌ای نادیده گرفت. گروههایی از زرتشتیان در ایران مرکزی به ویژه در روستاهای بیابان شرقی از ری تا قم، کاشان، نایین و یزد پراکنده بودند. زرتشتیان پای بند محلات خویش نبودند و در زندگی عمومی شرکت می‌جستند (فرای، ۱۲۹). آنها در مسیرهای عمده ارتباطی حضور داشتند. در کتاب مقدسی از قریه‌ای متعلق به زرتشتیان در جاده ری در

۱. در مورد احوال ابوسعید کرامی بنگرید: باسورث، ۱۹۱.

۲. در این باره همچنین می‌توان از عرفایی همچون بایزید بسطامی، ابوالحسن خرقانی و دیگران یاد نمود (بنگرید تذکره الاولیاء).

یک منزلی قم یاد می‌شود که دیگران با ایشان آمیزش نداشتند (مقدسی، ۴۹۲؛ جیهانی، ۱۵۶؛ اصطخری، ۱۸۶). همچنین از قلعه‌ای متعلق به زرتشتیان در راه شیراز به یزد یاد می‌شود (ابن حوقل، ۵۲ و ۲۲۶؛ اصطخری، ۱۱۵).

زرتشتیان نه تنها سعی در حضور و قرارگیری در مسیرهای ارتباطی داشتند بلکه در مشاغلی همچون مکاری (چاروادار) که مرتبط با مسیرهای ارتباطی و بازرگانان و مسافران بود حضور فعال داشتند. در پرکدر یکی از شهرکهای واقع در حومه مرو و در کنار رود مرغاب که به دلیل جایگاه تجاری مرو رشد یافته بود و جهت اقامت کاروانها مورد استفاده قرار می‌گرفت زرتشتیان حضوری فعال داشتند و از آنها به عنوان «به آفریدیان» یاد شده است (حدودالعالم، ۹۴). در محلی به نام شاوذار<sup>۱</sup> در نزدیکی روستای یحیی‌آباد در مسیر راه مرو به طخارستان که همه ساکنان آن زرتشتی بودند از طریق مکاری و کرایه دادن چارپایان خود امرار معاش می‌کردند (قدمهٔ بن‌جعفر، ۵۶). در نوشجان اعلی که در منطقه ماوراءالنهر در بین راه زامین تا فرغانه نوشجان اعلی که در مسیر آن دهات بزرگ و حاصلخیز قرار دارد، زرتشتیان نفوذ کرده و بسیاری از مسائل مربوط به مسافران را به عهده گرفتند (ابن خردادبه، ۲۹). خدمات زرتشتیان تنها به مکاری و حضور در اقامتگاههای بین راهی محدود نمی‌گشت بلکه در بین آنها توانگرانی بودند که گاه دست به ساخت تأسیسات بین راهی می‌زدند. مقدسی از پلی بر روی رودخانه هرات صحبت می‌کند که توسط یک مرد مجوسی ساخته شده و نام خود را بر آن نوشته و خوراک سازندگان آن یک جریب نمک بوده است (مقدسی، ۳۳۰).

علاوه بر زرتشتیان نمی‌توان سهم مسیحیان را هم در ارائه خدمات بین راهی نادیده گرفت. در حومه سمرقند محلی به نام وزگرد<sup>۲</sup> وجود داشت که مسیحیان دور هم جمع می‌شدند و عبادت می‌نمودند و دارای موقوفات بسیار بودند (اصطخری، ۲۴۷). «معبدی از آن ترسایان است و در آنجا انجمنی دارند و نیز در آنجا خانه‌های اسقفان و منازل زیبا و خرم وجود دارد. گروهی از مسیحیان عراق را دیدم که به سبب استفاده از خوشی آب و هوا و گوشه نشینی در آنجا اقامت کرده بودند. این محل موقوفاتی نیز دارد که گروهی از مسیحیان در آنجا معتکف‌اند و بر قسمت معظم سغد مشرف است و «وزکره» نام دارد» (ابن حوقل، ۲۲۴). این مرکز یاد شده

۱. یا ساووار کوهی در جنوب سمرقند و این روستا حدود ده فرسنگ طول داشته است (اصطخری، ۲۴۷).

۲. ابن حوقل آنجا را وزکره می‌خواند (ابن حوقل، ۲۲۴).

هم نشان می‌دهد که مسیحیان تحت تأثیر سنت‌های ایرانی-اسلامی و جهت تبلیغ دین خود و مرکز مذهبیشان دست به چنین اقداماتی زده‌اند و چه بسا در رقابت با گسترش اسلام و جهت حفظ پایگاه خود در بین ایران و سرزمینهای اسلامی چنین روندی را اتخاذ نموده‌اند.

در مسیر جاده ابریشم گروه‌هایی از اعراب که در قرن اول هجری به ایران مهاجرت کرده بودند در مسیرهای ارتباطی حضوری فعال یافتند و خدماتی را ارائه می‌دادند. آنها در اطراف شهرهای دارای کاربرد نظامی جهت ادامه فتوحات و قرار گرفتن بر سر راه بازرگانی مانند ری و مرو جای گرفته بودند (فرای، ۱۲۴). در روستای ویزار (یا وزار از روستاهای سمرقند) و شهر وزار و شهرکثیر که در مجاورت یکدیگر قرار داشتند قبایل بکر بن وائل<sup>۱</sup> ساکن بودند و از املاک فراوانی برخوردار بودند و سراهایی داشته‌اند که آنها را دورالضیافات<sup>۲</sup> می‌خواندند و نیکخویی از صفات نیک آنها بوده است (اصطخری، ۲۵۳). در منطقه سند در راه هند دهکده سلیمان بن سمیع از مهاجران عرب قرار داشته و این دهکده توقفگاه کسانی که از خراسان به سند و هند می‌رفتند بوده است (ابن خردادبه، ۴۲).

در مورد اقلیت یهودی باید گفت هرچند در امر صرافی و بازرگانی در ایران بیشترین فعالیت‌ها را داشتند (اشپولر، ۱۹۰) ولی در امر ارائه خدمات به مسافران و مشاغل مربوط به آن در مقایسه با سایر اقلیت‌ها حضور کمتری داشتند محله یهودیه در شهر اصفهان به عنوان جایی بزرگ و پرجمعیت که دارای اهمیت بازرگانی و امکانات رفاهی برای آسایش مسافران بوده قابل تأمل است (مقدسی، ۳۸۹). در مجموع در منابع بیشتر از فعالیت بازرگانان یهودی راذانیه (راهدانیه) صحبت می‌شود که به زبانهای عربی، فارسی، رومی، فرنگی، اندلسی و صقلی سخن می‌گفتند و از مشرق تا مغرب و بالعکس مسافرت می‌کنند (ابن خردادبه، ۱۳۲؛ یعقوبی، ۱۰۷).

در این بین به نقش سادات و شیعیان نیز در شهرهایی همچون قم که حضور بیشتری داشتند بایستی اشاره نمود. فرزندان محمد بن عبدالله بن علی که پس از کشته شدن حسن بن زید از طبرستان به قم آمدند به سادات حمزیه مشهورند. یکی از آنها با نام حمزه<sup>۳</sup> چون وفات

۱. آنها را سباعیان می‌خواندند (اصطخری، ۲۵۳).

۲. مهمانخانه‌ها.

۳. حمزه بن احمد برادر ابی جعفر محمد بن احمد که پس از کشته شدن حسن بن زید به همراه برادرش حسین بن احمد کوکبی و هر دو پسرش أبو جعفر محمد، و أبو الحسن علی بن حمزه بن احمد از طبرستان به قم آمدند.

یافت پسرش ابوجعفر رئیس و پیشوای سادات حمزیه گشت و پس از ساخت پل وادی واشجان، رباطی نیز در آنجا با آجر ساخت (قمی، ۶۲۰). بنابراین گروههای شیعی هم به عنوان بخشی از جمعیت مسلمان سده‌های سوم و چهارم هجری نیز در راستای سنت‌های بومی و مذهبی جهت گسترش خدمات رفاهی به مسافران اقدام می‌نمودند.

قرارگیری بعضی شهرها و مناطق در مسیر راهها موجب می‌گردید که در آنها بسیاری از مشاغل در جهت مسائل مورد نیاز مسافران شکل بگیرد. در مجموع می‌توان گفت راهها و جریان تردد و عبور و مرور بر مشاغل مردم تأثیر گذاشت و ساکنان هر منطقه که در مسیرهای ارتباطی قرار داشتند به مشاغل مربوط به مسافران و رهگذران اعم از خدمات حمل و نقل، رفاهی و امنیتی روی آوردند و در مسأله‌ای همچون وقف حضور فعال یافتند. از جمله مقدسی در شهر شیراز از چارپادارانی که با لباس طیلسان دیده است یاد می‌کند (مقدسی، ۴۲۹). مکاران یا چارواداران حمل و نقل بارها را به عهده داشتند و هزاران چهارپا در اختیار داشتند و از آنها در مناطق مختلف استفاده می‌کردند. به طور مثال از شتر در بیابانهای خشک و از قاطر در مناطق کوهستانی یا مرطوب نظیر سواحل بحر خزر استفاده می‌شد (راوندی، ۵۳۵/۵). برخی از مشاغل مربوط به حمل بار در راههای آبی شکل می‌گرفت. در روستاهای واقع در میان دریاچه کبودان<sup>۱</sup> (میان ارومیه و مراغه) صاحبان کشتی‌ها یا کشتیبانان سکونت داشتند. آنها کالاها و مسافران را در دریاچه یاد شده جابجا می‌کردند (ابودلف، ۴۸؛ ابن حوقل، ۹۳). ابن خردادبه نیز از مردان سفید پوستی در سواحل خلیج فارس و ایالت فارس صحبت می‌کند که قایقهای تفریحی را می‌پوشانند و با این قایقها با سرعت باد به حرکت در می‌آیند و عنبر و آهن را برای فروش حمل کرده‌اند (ابن خردادبه، ۴۸). در کنار دجله، در منطقه دیرالعاقول قایقهای عوارض گیری همراه با کارکنان وسایل حمل و نقل و عوارض بگیران همواره وجود داشتند (ابن رسته، ۲۱۸). مردم سرزمین «زُط» که در منطقه سند و در راه هند قرار داشت به نگرهبانی راهها و تأمین امنیت مسافران می‌پرداختند (ابن خردادبه، ۴۲). ابن رسته نیز در راه بغداد به همدان از مردمی صحبت می‌کند که در وسط گردنه‌ای<sup>۲</sup> خرما و پنیر می‌فروشدند (ابن رسته، ۱۹۲).

۱. دریاچه ارومیه فعلی.

۲. در مسیر خنداد به همدان به طول هشت فرسخ.

### نقش مناسک و سنت‌های دینی در تسهیل مسافرت

با گسترش اسلام در ایران و سرزمین‌های شرقی جهان اسلام، نهادهای دینی و مکان‌های مذهبی به عامل مهمی در توسعه تأسیسات مربوط به مسافران و فراهم آوردن امکانات رفاهی برای آنها تبدیل شدند. در ماوراءالنهر بسیاری از رباطها دارای اهمیت دینی بودند. شهر نور دارای مسجد جامع بزرگ و رباطهای بسیار بود. مردم بخارا و دیگر نقاط هر ساله برای زیارت به آنجا می‌رفتند و تکالیف دینی خود را انجام می‌دادند و این کار را برابر با فضیلت سفر حج می‌دانستند و کسی که از زیارت آنجا بر می‌گشت به خاطرش شهر را آذین می‌بستند (نرشخی، ۱۷). مردم برای رباط سهیل که در مکانی میان نیشابور و قهستان قرار داشت، فضیلت قائل بودند<sup>۱</sup> (مقدسی، ۳۳۴). مقدسی آورده است که «در شهر بیکند مسجد جامعی است که آن را می‌ستایند و اخباری برایش نقل کنند و رباط نور در پشت بخارا<sup>۲</sup> واقع است که یک روز در سال به زیارتش می‌روند.» (همو) رباط دهستان به عنوان یکی از مهمترین رباطهای خراسان است که مردم به دیدنش می‌آمدند و به اعتقاد آنها جنبه تقدس داشته و فضیلتی برایش قائل می‌شدند. در نزدیکی بسطام زیارتگاهی وجود داشته که عده‌ای در آن اقامت می‌گزیدند. وجود قبر بایزید در بیرون از شهر بسطام به اقامت مهمانان کمک کرده است. در نواحی خزر نیز رباطهایی محترم و مقدس وجود داشته است (همو، ۳۶۸).

مشهدها و مکان‌هایی که مدفن بزرگان دینی در آن قرار داشت عاملی در جهت رشد تأسیسات رفاهی برای زائران و مسافران در شهرها و راهها می‌گشتند. در این باره قبر علی بن موسی الرضا (ع) در طوس و دژی که برای آن ساخته شده بود و خانه‌ها و بازارهای مجاور آن قابل اشاره هستند. عمیدالدوله فائق نیز مسجدی برای آن ایجاد نمود که در خراسان مانند آن وجود نداشت. در يك فرسنگی سرخس نیز بر روی قبر پسر عموی علی بن موسی الرضا (ع) که در مسیر راه قرار داشت بارگاهی ساخته شده بود (مقدسی، ۳۳۳). در رباطی کوچک در دو فرسنگی شهر مرو گوری کوچک منسوب به قبر سر حسین بن علی (ع) و در طبس نیز قبر دو صحابی وجود داشت<sup>۳</sup> (همو، ۳۳۳). در دو سمت سواحل جیحون دو رباط با نام ذوالقرنین و

۱. وقتی یاران پیامبر به این مکان می‌رسند از سرما در می‌مانند. با دعای آنان خداوند آب گرمی را برای وضو و غسل ایشان بیرون می‌آورد در آنجا چند گور نیز منسوب به یاران پیامبر وجود دارد.

۲. دروازه هیطل.

۳. نام یکی از آنها مالک است.

ذوالکفل وجود داشت (همو).

#### الف) وقف و توسعه راه

وقف در اصطلاح فقهی، عبارت از نگه داشتن (حبس) مال و رها و جاری کردن منفعت آن برای مقاصد معین است. بدین ترتیب که اصل مال را با قرار و شرایط مخصوص از خرید و فروش و دیگر معاملات انتقالی متوقف می‌سازند تا از منافع آن برای مصالح همه یا طبقه خاصی بهره برداری شود (انوری، ۲۳۲). در فرهنگ اسلامی و در نهادهای اجتماعی مسلمانان، وقف همواره جایگاهی حساس و تعیین کننده داشته است؛ بسیاری از نهادها و ارکان شهری بواسطه آن استقرار می‌یافت. در قرن سوم و چهارم، وقف در مسائل و امور مربوط به مسافرت نیز وارد شد و گسترش یافت. این خصلت ویژه فرهنگی در این دوره وارد مسائل جاده‌ای می‌شد و در مسائلی از جمله ساخت رباط و ... خود را نشان می‌داد. در این راستا واقفانی از طبقات مختلف چون بازرگانان، اعیان، دیوانیان و پادشاهان در گسترش وقف نقش داشتند.

در قرن‌های سوم و چهارم نهاد وقف و موقوفات در مسافرت و روند حرکت در مسیرهای صعب العبور و آماده سازی جاده‌ها مؤثر بود. تأسیس کاروانسرا، رباط و تعمیر پل‌ها در شریعت اسلامی به ابواب الخیر معروف بود و از وظایف حکومت شمرده نمی‌شد، بلکه برای تأسیس آنها افراد خیری پیش قدم می‌شدند و گاهی نیز حکام به این کار مبادرت می‌ورزیدند. نهاد مذهبی اوقاف وسیله‌ای برای سرمایه گذاری خصوصی و بهره گیری وارث از آن بود (اشپولر، ۱۹۰). در وقفنامه‌های کهن و در میان برگهای تاریخ و دیوانهای خراج، بسیار دیده می‌شود که درآمد فلان آبادی وقف بر آینده و رونده و ابناء سبیل و غریبان است. حتی برای درمان مسافران بیمار، معیشت و اقامت آنان تا بهبودی کامل موقوفاتی برقرار می‌شده و کرایه و هزینه سفر درماندگان نیز تا رسیدن به شهر و دیار خویش تأمین می‌شده است (پیرنیا، ۱۳۰). از جمله در مورد راههای شرقی واقع در کویر که پیشتر در موردشان توضیح داده شد، توسعه موقوفات در روند حرکت در این جاده‌ها و افزایش امنیت و رفاه مسافران بسیار مؤثر واقع شد. ابن حوقل در مورد بیابان میان فارس و خراسان و کرمان که کویر گسترده و طاقت فرسایی بوده است، می‌نویسد: «در بیابان فارس و خراسان جز با شناخت راه و آگاهی از منازل و رباطهایی که برای راه پیمایان وقف شده است نمی‌توان مسافرت کرد. این منزلها در سرمای سخت و برف و نیز در گرمای توان فرسا، پناهگاه عابران‌اند و در آن جز در اطرافش آبادی بسیار و



سکنه دیده نمی‌شود» (ابن حوقل، ۱۴۱). ناصر خسرو درباره اهمیت رباط زیبده که در راه نایین به طبس قرار دارد می‌گوید اگر این رباط که دارای پنج چاه آب هست نبود کسی توان عبور از آن بیابان را نداشت (ناصر خسرو، ۱۶۸). وی در راه سرخس تا بلخ از سه رباط مهم<sup>۱</sup> و نزدیک به هم در راه خویش یاد می‌کند (همو، ۱۷۲).

راه ری تا اصفهان یکی از راههای مهم می‌باشد که تقریباً در حاشیه غربی کویر قرار می‌گرفت. رباط دیرگچین<sup>۲</sup> از جمله تأسیسات مهم در این راه به شمار می‌رود. از آنجا تا قم سراسر چاههای شور وجود داشت و به همین خاطر حوض‌هایی جهت جمع آوری آب باران ایجاد شده بود و رباط علی رستم هم جایی بود که در آن مردان جهت مقابله با دزدان رفت و آمد می‌کردند (جیهانی، ۱۵۷). ابودلف در مسافرتش از قم و عبور از جاده مذکور از کاروانسرا و مناظر و بناهای خیریه موجود یاد می‌کند (ابودلف، ۷۱). در منطقه سیستان نیز عمرولیث با انجام کارهای خیری همچون ساخت هزار رباط و پانصد مسجد آدینه و ایجاد مناره‌ها و پلها و میلها (تاریخ سیستان، ۲۶۹). سعی در ایجاد بستری مناسب در راههای واقع در قلمرو خویش نمود که بسیاری از این تأسیسات قاعدتاً در بیابان شرقی ایران ایجاد می‌شدند.

در منطقه ماوراءالنهر نیز که به دلیل قرار داشتن در مسیر ارتباطی، از تراکم تأسیسات جاده‌ای همچون رباط برخوردار بود، عامل بخشش و وقف نقش عمده‌ای در ایجاد تأسیسات مورد نیاز داشت. در این منطقه متمولین و ثروتمندان بیشتر دارائی خود را به جای عشرت و خوشگذرانی به ساخت رباطها و دیگر موقوفات و خیرات اختصاص می‌دادند. تا جایی که جیهانی می‌نویسد: «هیچ شهری و منزلی و بیابانی نیست که آنجا منزل گذریان نباشد با رباط ساخته و تکلف بسیار» (جیهانی، ۱۷۹). اصطخری نیز ضمن برشمردن این صفت نیک مردم ماوراءالنهر، عامل وقف را در ترویج این همه منزل و جایگاه مسافران و رباطها مؤثر می‌داند (اصطخری، ۲۲۸). در ماوراءالنهر به دلیل حساسیت و قرار گرفتن در منتطقه مرزی و در بدو ورود راهها به جهان اسلام تراکم ساخت تأسیسات جاده‌ای با حمایت نهاد وقف به چشم می‌خورد که نمونه بارز آنها وقفیات افشین در این حوزه می‌باشد. دینک<sup>۳</sup> شهری واقع در

۱. جعفری - عمری - نعمتی.

۲. رباط دیرگچین یا دیرالجص که از بناهای پیش از اسلام است و آثار معماری پارتی (زمان اشکانیان) را در بردارد و در هر دوره‌ای تا زمان صفویه بخشهایی بر آن افزوده شده است. این رباط در کنار جاده قدیم ری - اصفهان و نزدیک حسن آباد (میان طهران و قم) در دل دشت افتاده است (پیرنیا، ۱۳۵).

۳. جیهانی دزک نوشته است (جیهانی، ۱۹۰).

ماوراءالنهر و در مسیر راه بود که در آنجا و حومه اطرافش<sup>۱</sup> تراکم رباطها و خانه‌ها برای استفاده مسافران به چشم می‌خورد و مردم سمرقند در آنها مزداری می‌کردند و بزرگترین و نزدیکترین رباطها به دشمن در آنجا قرار داشت (ابن حوقل، ۲۳۱؛ جیهانی، ۱۹۰). افشین در این نقطه دارای آبادیها و موقوفات فراوانی بود (همانجاها). مهمترین آنها رباط خدیس در دو فرسنگی دیزک بود که اصطخری و جیهانی آن را مشهورترین رباط سمرقند می‌دانند (اصطخری، ۲۵۸؛ جیهانی، ۱۹۰) این رباط که در منابع، نزدیکترین رباط به مرز دشمن شناخته می‌شود جایی ساخته شد که در آن چشمه آب جوشانی قرار داشت و باغها و بستانها و زراعت‌هایی در آن ایجاد شده بود (ابن حوقل، ۲۳۱؛ جیهانی، ۱۹۰؛ حدودالعالم، ۱۱۱).

علاوه بر خود رباطها که جنبه وقفی داشتند، برای تأمین درآمد و هزینه مورد نیاز آنها موقوفاتی ایجاد می‌گشت. عبدالله بن طاهر قریه اسدآباد از روستاهای نیشابور را وقف رباط فراوه، یکی از رباطهای مهم مرزی نمود (ابن رسته، ۱۹۹) که در حدود هزار تن از مرابطان<sup>۲</sup> با آلت و عدت بسیار همواره در آن اقامت می‌کردند (ابن حوقل، ۱۷۹؛ اصطخری، ۲۱۵). رباط فراوه را که عبدالله از سلسله طاهریان در قرن سوم هجری بنا کرد، مرکب از سه قلعه متصل به هم بود و در ناحیه نسا قرار داشت. (از این رباط راه مستقیمی از وسط صحرا به شهر گرگانج<sup>۳</sup> می‌رفت و از سوی دیگر از ابیورد مستقیماً به مرو می‌رفت) (بارتولد، ۱۱۹؛ مقدسی، ۳۲۰) این شهر مرزی رباطی بود که بر سرحد خراسان و دهستان و در حاشیه بیابان (غزان) و در مرز با غور قرار داشت و در اطراف آن روستایی وجود نداشت. در این رباط یک چشمه آب تنها جهت تأمین آب رهگذران وجود داشت (اصطخری، ۲۱۵) و ضمن فقدان هرگونه امکانات کشت و کار، آذوقه مورد نیاز آنجا از ناحیه دهستان تأمین می‌شد (حدودالعالم، ۱۴۴؛ جیهانی، ۱۷۰). عبدالله بن طاهر با وقف این قریه سعی نمود تا مشکلات موجود در رباط را رفع نماید. وی عواید آنجا را به مدت سه روز وقف برآینده و رونده نمود تا سه روز آنجا اقامت کنند و اگر بیمار شدند به آنها نفقه داده شود تا بهبود یابند (اصطخری، ۱۷۴). رباط علاوه بر حوض و آب انبار دارای اتاقهای متعددی بود که گرداگرد حیاطی را فراگرفته و مسافران می‌توانستند یک یا چند شب در آن بیاسایند (پیرنیا، ۱۲۲). در شهر دامغان نیز دو بازار برای رباط فراوه و

۱. در روستایی به نام فنگان (اصطخری، ۲۵۸).

۲. مرزداران.

۳. در نزدیکی کهنه اورکنج کنونی که در قسمت شمال ملک خانهای سابق خیوه واقع است.

دهستان و کسانی که در راه می‌ماندند وقف شده بود و از اجاره آن برداشت نمی‌شد (مقدسی، ۳۵۶). امیراسماعیل سامانی نیز بعد از آنکه رباطی را در دروازه سمرقند در بخارا ایجاد نمود املاکی را نیز وقف آن کرد (نرشخی، ۲۱).

در تأسیسات ایجاد شده در راههای بیابانی، نقش میل‌های راهنما یا گنبدکها را نمی‌توان نادیده گرفت. از جمله تأسیساتی هستند که در کنار جاده‌ها قرار می‌گرفتند. در مسیر راه ناین تا خراسان در هر دو فرسنگ گنبد و برکه‌ای جهت جمع آوری آب ایجاد شده بود (اصطخری، ۱۸۷). پیرامون میله‌ها هر جا که مناسب بوده رباطها و ساباطها و آب انبارهایی نیز می‌ساختند و گاهی میل خود نشانی از وجود چنین تأسیساتی بوده که برای آسایش مسافران ساخته می‌شد (پیرنیا، ۱۴۷). در راههای این بیابان به فاصله هر دو فرسنگ گنبدکها و مصانعی می‌ساختند که آب باران در آنها جمع شود. ناصر خسرو هدف از ساخت این گنبدکها را گم نشدن مردم در راهها و پناهگاهی در مقابل سرما و گرما و رفاه آنها می‌داند. وی همچنین از ریگهای روانی می‌گوید که در راه دیده است و هرکس از آن علائم و مسیر راه تخطی می‌کرد در راه هلاک می‌شده و در شن‌ها فرو می‌رفته است (ناصر خسرو، ۱۶۸).

ایجاد حوضچه‌ها جهت جمع آوری آب باران جهت استفاده رهگذران، یکی از تأسیساتی است که در کویر و راههای واقع در آن به عبور مسافران کمک می‌کرد. در جاده یزد - خراسان در منزل انجیره و منازل بعدی حوض آب باران وجود داشته است (اصطخری، ۱۸۹). در راه ناین به خراسان در برخی‌ها از راهها و مسافت‌های مشخص<sup>۱</sup> گنبدی و برکه‌ای (حوضی) برای جمع آوری آب باران وجود داشته است. در راه کرمان به زوار و به شور در هر دو سه فرسخ برکه‌های آبی موجود بوده است (ابن‌حوقل، ۱۴۴؛ ابن‌خردادبه، ۳۹). در راه خبیص از شهرهای معروف کرمان، نیز چاهی موجود بوده که دختر عمرولیث ساخته و حدود بیست گز برای رسیدن به آب حفر کرده‌اند (جیهانی، ۱۵۸).

بخشی از سنت وقف را خیران توانگر که اقشاری از جامعه همچون دیوانیان، اعیان، تجار و... را در بر می‌گرفتند به جا می‌آوردند و تنها اختصاص به امرا و پادشاهان و طبقه حاکمان نداشت. ابن‌حوقل در باره ابوجعفر بن سهل بن مرزبان کاتب ابوالحارث بن افرغون می‌گوید: «رباطهایی نیز ساخته و املاکی وقف آنها کرده است که گاووان در آنها مشغول چریدن‌اند و

۱. این مسافت‌ها در برخی راهها دو یا سه فرسخ و گاهی چهار فرسخ بوده است.

گماشتگان او شیر آنها را می‌دوشند و به رهگذران و مسافران همراه با متولی طعام می‌دهند. در هر قریه یا رباطی که وی را ملکی است صد رأس گاو و بیشتر از آن برای همین منظور وجود دارد و این غیرگاو است که در مزارع خود از آنها استفاده می‌کنند. در همه خراسان و ماوراءالنهر کسی در احسان و نیکی رسانیدن به عموم نظیر او نمی‌تواند باشد» (ابن حوقل، ۶۰). ابوالقاسم میکالی در نسا در نزدیکی رباط فراوه چند رباط با هزینه‌های فراوان ساخت و از منطقه دهستان چند کاریز برای دیه‌هایی که گزیده بود کشید و مدفن وی نیز در همانجا قرار دارد. وسایل و ابزار بسیار بدانجا آورد و املاکی مهم برای آنها وقف کرد (مقدسی، ۳۳۳).

ابن حوقل همچنین از فرد توانگری به نام ابوالحسن محمد بن حسن ماه یاد می‌کند: «از نیکوکارترین مردم و پیشقدمان در خیرات بود و رباط میله - در حوالی بلخ و در راه ختل - متعلق به وی بود که رباطی بسیار خوب و سودمند است زیرا در جایی قرار دارد که مردم بدان سخت نیازمنداند و پناهگاه ایشان به هنگام ترس و وحشت و رو آوردن دشمن و باریدن برف و احتمال خطر جانی است و بس بلند و استوار و دارای خانه‌های وسیع است تا آنجا که برای اقامت بیش از یک لشکر کفایت می‌کند و پادشاهی با سپاه خود تواند در آن فرود آید. این مرد را در ماوراءالنهر و خراسان رباطهایی بهتر از این است از جمله رباطی که در قوادیان (قبادیان) ساخته است و نیز از بهترین آنها رباط ترمذ است که آنها وظیفه و مقرری برای مسافران و نفقه مستمری برای ساکنان آنها از فقیهان و طالبان دانش تعیین کرده است و نیز بیمارستانی در ترمذ ساخته و از املاک نفیس خود برای تأمین مخارج بدانجا وقف کرده است، و نیز رباطهایی در شومان و سرمنجی و چغانیان (صغانیان) دارد که همه ارجدار و مهم‌اند، و زندانی ساخته است با تأمین هزینه و مبالغ لازم» (ابن حوقل، ۸-۱۸۷). مانک علی میمون، از متمولین و کداخدایان در عصر غزنویان می‌باشد که وی نیز دارای اوقاف فراوان بوده از جمله اوقاف وی رباطی می‌باشد که در نزدیکی غزنین ایجاد کرده و محل سکونت خواجه امام بوصادق تبانی یکی از علمای عصر قرار گرفته است (بیهقی، ۱۷۹/۱).

ناصر خسرو نیز از زن ثرتمندی در بصره سخن می‌گوید که در نقطه قم در نهر ابله به علت وجود غرقایی عظیم کشتی‌ها توان عبور نداشتند، به دستور وی چهارصد کشتی ساخته شده و با باری پر از استخوان و خرما در آنجا غرق کردند تا توان عبور برای کشتیها فراهم گردید

(ناصر خسرو، ۱۶۰). در دروازه شهر ارجان<sup>۱</sup> به سمت خوزستان پلی بر روی رود طاب قرار داشته است که منسوب به دیلمی، پزشک حجاج بن یوسف بوده است و به همین خاطر «پول دیلمی» خوانده می‌شده است (ابن حوقل، ۶۴؛ اصطخری، ۱۳۲). ناصر خسرو خشابی را که در آبادان در کنار خلیج فارس وجود داشت (که پیشتر اشاره گردیده) را مشاهده نموده و ساخت آن را به بازرگانی نسبت می‌دهد و هدف از ایجاد آن را هدایت کشتی‌ها در آن تنگه باریک و ممانعت از به گل نشستن آنها و مقابله با راهزنی‌ها و ایجاد امنیت برای کشتی‌ها می‌داند (ناصر خسرو، ۱۶۲).

#### ب) وقف و خدمات مسافرتی در شهرها

وضعیت فرهنگی و نقش مسائل اعتقادی در توسعه تأسیسات مربوط به سفر و مسافرت تنها به راهها محدود نمی‌شد. بلکه در قرون سوم و چهارم با توسعه تأسیساتی از قبیل مهمانخانه و کاروانسراها و حتی رباط در شهرها مواجه هستیم. رباط‌ها<sup>۲</sup> از جمله تأسیساتی بودند که داخل شهرها نظیر مهمانخانه‌های امروزی جهت آسایش مسافران ایجاد می‌شدند و از امکانات لازم برخوردار بودند (راوندی، ۵/۵۳۵). رباط که عمدتاً به عنوان یک ساختمان که در جاده‌ها ساخته می‌شد در بسیاری جاها همچون ماوراءالنهر در شهرها و مجاور شهر ساخته می‌شد (حدود/العالم، ۱۰۶). در این مسئله تأثیر عوامل امنیتی را بدلیل حضور شهرهای ماوراءالنهر در مجاورت مرزها نباید نادیده گرفت. در بیکند از جمله شهرهای ماوراءالنهر بیش از هزار رباط وجود داشته است (اصطخری، ۲۴۵) که ابن حوقل آنها را در بین رباطهای ماوراءالنهر بی‌نظیر و شریک می‌داند (ابن حوقل، ۲۱۶). نرشخی این تعداد را که عمدتاً در عصر سامانی ایجاد شدند برابر با تعداد دهات بخارا می‌داند. اهل هر ده در آنجا رباطی بنا نمودند و عده‌ای را گمارده و نفقه می‌دادند و در زمستان‌ها که راهزنان و ترکان مهاجم ناامنی می‌کرده‌اند مردم دهات اطراف حضور می‌یافتند تا با عنوان غزا از شهر و مسافران و راهها محافظت کنند (نرشخی، ۲۶).

۱. بهبهان فعلی.

۲. به رباطهای بزرگ و جامع کاروانسرا می‌گویند چه در شهر و چه در بیرون از آن باشد. کاروانسرا علاوه بر اطاق و ایوان دارای باره بند و طویله و انبار است و اغلب ورودی آنرا بازار کوچکی بنام علافخانه تشکیل می‌دهد و بر روی سردر آن چند اطاق پاکیزه قرار گرفته که بکاروانسالار اختصاص دارد. گاهی در دوسوی سر در کاروانسرا و رباط برجهایی جا گرفته که در موقع ناامنی مورد استفاده مدافعان و راهزنان واقع می‌شده است. خان نیز همان کاروانسرا است و این واژه در زبان تازی بطور مطلق بجای کاروانسرا بکار گرفته شده است (پیرنیا، ۱۲۴).

سنت وقف نه تنها در جاده‌ها موجب گسترش تأسیسات جاده‌ای می‌گشت بلکه در شهرها هم نمود پیدا کرد. در شهرها موقوفاتی که برای تأسیسات شهری همچون مدارس و بیمارستان‌ها قرار داده می‌شد گاهی در جهت رشد تأسیسات برای مسافران در شهرها میسر می‌گردید. محمد بن طاهر که امیر خراسان بود شهر اسکجکت - در حومه بخارا - را به مقاطعه از خلیفه گرفت و آنجا گرمابه‌ای بنا کرد (نرشخی، ۱۸). امیر اسماعیل سامانی در شهر بخارا در دروازه سمرقند رباطی را ایجاد نمود و املاکی را نیز وقف آن نمود (همو، ۲۱). نصر بن احمد سامانی در بیرون دروازه شهر فربر در کنار مصلاتی که بیرون دروازه وجود داشت کاروانسرائی ایجاد کرد که به راه ماندگان اختصاص یافته بود تا آنجا پذیرایی شوند (مقدسی، ۲۹۱). ارسالن خان محمد بن سلیمان قراخانی نیز وقتی بر تخت حکومت نشست گرمابه‌های زیادی را در شهر بخارا ایجاد بنا کرد و گرمابه‌ای را که در دروازه سرای ساخته بود وقف مدرسه فقها نمود (نرشخی، ۴۱-۴۲). وی همچنین در دیه شرخ در مجاور اسکجکت پلی از خشت پخته و بسیار محکم ایجاد نمود و علاوه بر ساخت مسجد جامع دستور داد تا از خالص مال آن در مسیر شهر اسکجکت رباطی به جهت غریبان بسازند (همو، ۲۰). در بیهق در مجاورت دروازه عراق مدرسه‌ای معروف به کهنه یا مدرسه فخریه قرار داشت که در زمان معزالدوله دیلمی مرمت شد. در نزدیکی آن کاروانسرای موسوم به کاروانسرای مختار قرار داشت که وقف بر مدرسه شده بود و تولیت آن را سادات معروف به مختاری به عهده داشتند (ابن‌فندق، ۳۴۴).

در کنار هریک از چهار دروازه شهر اسپبجاب یک رباط وجود داشت که سه تای آنها توسط مردمان شهرهای اطراف که به اسپبجاب رفت و آمد می‌کردند ایجاد شده بودند که عبارت بودند از رباط نخشبیان، رباط بخارائیان، رباط سمرقندیان. (مقدسی، ۲۷۳) این مسأله نیز نمونه‌ای برای حضور مردم در ایجاد امکانات مورد نیاز مسافران در شهرها می‌باشد. رباط دیگر آن شهر، قراتکین نام داشت که مدفن وی نیز بوده است و بازاری با درآمد ماهیانه هفت هزار درم جهت طعام بینوایان به راه انداخته بود (ناجی، ۲۴۷).

در شهرها وجود امکاناتی مانند مهمانخانه‌ها و ... از جمله خدمات معمولی است که به مسافران ارائه می‌شد. ولی بعضی خدمات در بعضی مناطق ویژگی محلی خود را داشت از جمله باید از خدمات درمانی و پزشکی یاد نمود که در اکثر شهرها و مناطق خوزستان به مسافران و غریبان در بیمارستانهای ساخته شده در آنجا ارائه می‌گشت (ابن‌حوقل، ۲۶). از

ویژگیهای آمل داشتن وسایل رفاهی ویژه و بیمارستان بوده‌است (مقدسی، ۳۵۹). در شهرها امکاناتی جهت نظافت و استحمام ساکنان فراهم می‌شد و در شهرها بسته به اهمیتشان گرمابه‌هایی تدارک دیده شده بود. تفلیس شهر مرزی مهم دارای گرمابه‌هایی بوده و دارای آبی گرم، بی آنکه آتش روشن کنند (ابن حوقل، ۸۹).

در نواحی شمال غربی و در منطقه آذربایجان شهرهایی همچون بردعه، اردبیل، ورثان، بلخاب، سرای و ... برغم کوچک بودن مانند شهرهای بزرگ برای کاروانها و مسافران رباط و مسافرخانه‌ها ساخته بودند (همو، ۹۶ و ۹۸). در شهر نیشابور نیز در میان بازارهای واقع در بیرون شهر کاروانسراها و فندق‌هایی برای حضور بازرگانان برای تجارت وجود داشت. هر بازاری دارای کاروانسرای مخصوص به خود بود (همو، ۸-۱۶۷). اکثر این کاروانسراها بدست امرا و متنفذین ساخته می‌شدند (راوندی، ۵/۵۳۵).

شهر ری نیز که از جایگاه ارتباطی مهم برخوردار بود و در مسیر راه ابریشم و در راه گرگان و خراسان و عراق قرار داشت (مقدسی، ۳۸۶) از جمله شهرهایی است که خدمات شهری به طور مفیدی در آن ارائه می‌شده است. داشتن کاروانسراهای خوب و گرمابه‌های پاکیزه ویژگی‌هایی است که مقدسی از آنها یاد کرده است (همو، ۳۹۰). در این شهر کاریزی به نام «کاریز شاهی» از بازارها و محله‌ها و کاروانسراها عبور می‌کرد و علاوه بر آن کاریز «گیلان» از کوی «ساربانان» می‌گذشت و آب مورد نیاز تجار و مسافرین و کاروانیان را تأمین می‌نمود (اصطخری، ۱۷۰) و این مسئله نشان دهنده توجه به مسائل مربوط به مسافران است که محله‌ای از یک شهر برای ساربانان در نظر گرفته می‌شده است.

در دوران رشد راه‌ها، خدمات به مسافران به آنجا رسید که در شهرکهای واقع در حومه شهرهای بزرگ هم خدمات مسافرتی ارائه می‌شد. از جمله آنها شهرکهای حومه مرو می‌باشد که برای استقرار کاروانها و استراحت آنها مورد استفاده قرار می‌گرفتند. دندانقان از جمله این شهرکهای کوچک و با چند گرمابه و کاروانسرا بود که مقدسی آن را با رباط دهستان همانند می‌داند (مقدسی، ۳۱۲). ابن فضلان به مدت سه روز در کشمهرین یکی دیگر از شهرکهای حومه مرو اقامت می‌کند تا شترها برای ورود به دشت آماده شوند (ابن فضلان، ۶۲). این شهرک نیز از کاروانسراها برای استفاده توانگران با کالاهایشان و گرمابه‌ها و رباطها برخوردار بوده و برای غیر توانگران هم تأسیساتی وجود داشت (ابن حوقل، ۱۷۰).

در شهرها نیز نقش فقها و علما را نیز در ترویج مکانها و استراحتگاهها با تکیه بر نهاد وقف نیز می‌توان قابل ملاحظه دانست. از جمله آنها بوسعید عبدالملک فقیهی بود<sup>۱</sup> که در نیشابور اموالش را در جهت خدمت رسانی به مسافران و ساخت بیمارستانی اختصاص می‌داد و موقوفاتی نیز برای آن فراهم نمود (حموی، ۲/۲۴۸).

### ج) حج

سفر حج نیز در رشد راه و تأسیسات مربوط به مسافران مؤثر واقع می‌شد. ابن‌جبیر در راه بازگشت از سفر مکه، در خروج از حله، از پلی که بر نهری موسوم به نیل قرار داشت می‌گذرد. وی از ازدحام بر پل بین راه صحبت می‌کند چنان که بسیاری از مردم و چارپایان در آب می‌افتادند ولی در میانه راه تا بغداد بدلیل فزونی پلها جمعیت پراکنده گشت. این راه از حیث داشتن زورقها و پلها ممتاز بوده و در تمامی مسیر چادرهایی برای نگهداران و راهداران می‌زده‌اند که نشانه توجه و اهتمام خلیفه به امر راهداری حاجیان بوده است (ابن‌جبیر، ۲۶۲). مردم ماوراءالنهر با آنکه از عربستان دور بودند، بیشتر از همه و با مال انبوه و شتران خوب به حج می‌رفتند و شماره آنان نسبت به حاجیان نواحی دیگر بیشتر بوده است. این سیل حرکت حاجیان به طرف مکه خود موجب گسترش بیشتر راهها می‌گردید (ابن‌حوقل، ۱۹۷).

### فرهنگ مهمان‌نوازی

در مناطق مختلف ایران سطح فرهنگ و آداب و رسوم و خصوصیات عامه مردم در نحوه برخورد با مسافران مؤثر بوده و این نحوه برخورد در تأمین امکانات رفاهی بیشتر و سطح بالاتری از امنیت مسافران نقش داشته است. در حکایات سیاست‌نامه گشاده دستی به سوی مهمانان و رهگذران به عنوان یک امر نیکو و پسندیده از نگاه عامه محسوب می‌شود. خواجه نظام‌الملک حکایت مرد متمولی را بیان می‌دارد که همیشه خانه‌اش بر میهمانان و غریبان و...

۱. بوسعید عبد الملک پسر بو عثمان محمد پسر ابراهیم خرگوشی زاهد، واعظ، فقیه شافعی که معروف به کارهای نیک و پرهیزکاری در دنیا بود، مردی دانشمند و فاضل بود. به عراق و حجاز و مصر سفر کرد و با دانشمندان نشست و برخاست داشت و تألیفهای نیکو در دانش‌های دینی و اثبات نبوت و سرگذشت عابدان و زاهدان و جز آنها بنگاشت. حالم بوغنبسه و بو محمد خلّال و جز این دو از وی روایت می‌کردند. او فقه را از ابوالحسن ماسرجسی آموخت و چند سال به مکه بزیست و به نیشابور بازگشت و به سال ۴۰۶ ق در نیشابور در گذشت (حموی، ۲/۲۴۸).



باز بوده و تمامی عوایدش را که از املاکش بدست می‌آورده صرف مهمانان می‌کرده است (نظام الملک، ۳۷).

فرهنگ و طرز برخورد با مسافران در شهرها بسیار متفاوت بوده است و در بلند مدت با جذب مسافران بیشتر در رشد شهرها می‌توانسته تأثیرگذار باشد. رفتارهای نیکو و کارهای خیر مردم موصل با غربیان باعث می‌شد که ابن جبیر از آنها به نیکی یاد کند، و به مدت چهار روز در آن شهر اقامت نماید (ابن جبیر، ۲۸۸). در ضمن صفات و ویژگیهای مردم هر منطقه وضعیت رفاهی مسافران را تحت تأثیر قرار می‌داده است. اغلب بازرگانان فارس بیش از سایر شهرها به حرص در مال معروف بودند (ابن حوقل، ۵۷). راهنمایی نمودن و ارائه اطلاعات درست از مقصد به مسافران نیز در روند تسهیل مسافرت می‌توانست مؤثر باشد. در خوارزم همگی ابن فضلان را از مسافرت به سوی دیار ترکان به دلیل هوای سرد برحذر داشتند (ابن فضلان، ۶۴) و در جرجانیه با هرکسی که آشنا می‌شد به وی تأکید می‌کرد که در مورد وضعیت لباسش احتیاط کند و مقدار زیادی از آن همراه ببرد. زیرا سفر وی را بسیار مهم و هولناک قلمداد می‌کردند (همو، ۶۷).

ابودلف نیز از مهمان نوازی مردم ارمنستان و شهر آفلوغونیه آنجا و تأثیر راهبان آنجا در این زمینه صحبت می‌کند (ابودلف، ۵۲). در نواحی جنوبی ایران در منطقه کرمان و از ولاشگرد تا هرمز که نخلهای فراوان وجود داشت رسم مردم این بود که از خرمایی که روی زمین می‌ریزد رهگذران و درویشان بردارند و صاحب نخل یک دانه از خرما را بر ندارد (اصطخری، ۱۴۳؛ جیهانی، ۱۳۱). این روایت نشان می‌دهد که مسافران و مسائل مربوط به طرز برخورد با آنها توانسته در فرهنگ مردم و اعتقاداتشان جایگاهی را به خود اختصاص بدهد.

در بین مردمان ایران در دو سده مورد بحث از مهمان نوازی و ارائه خدمات رفاهی به طور خیرخواهانه به مسافران توسط مردم منطقه ماوراءالنهر به طور فراوان یاد شده است. ابن حوقل و اصطخری هر دو از خانه‌ای در سغد یاد کرده‌اند که به عنوان اقامتگاه و مهمانسرا مورد استفاده قرار می‌گرفته و به مدت صد سال باز بوده و از ورود هیچ مهمانی ممانعت به عمل نمی‌آمده و حتی در نیمه شب صد تا دویست تن بدون آمادگی قبلی بدانجا می‌آمدند تمام نیازمندیهایشان از خوراک دام گرفته تا تغذیه و تمامی مایحتاج مسافران فراهم می‌شده است؛

حتی اگر روزها در آنجا اقامت می‌کردند. برای هرکاری یک متصدی در آنجا گمارده می‌شد و با ورود مهمان، صاحب‌خانه بسیار اظهار مسرت و شادمانی می‌نمود (ابن‌حوقل، ۱۹۶؛ اصطخری، ۲۲۷). «خداوندان خانه چنان گشاده روی و خوش طبع است که هرکه مشاهده کردی دانستی که این جوانمردیها از راه طبع دل می‌کند و در هیچ شهری از شهرهای دیگر مثل آن ندیده‌ام» (جیهانی، ۱۷۹).

ابن‌حوقل در مورد مردم سمرقند می‌نویسد: «من در غالب کاروانسراهای سمرقند یا انتهای کوچه‌ها یا محله‌ها یا فراهم آمدنگاه مردم آن در حائطی آب خیراتی یا یخ دیدم؛ و کسی به نقل از خبره‌ای به من گفت که در شهر سمرقند و حائط‌های آن در قسمتی که حصار بیرون آن را فرا گرفته افزون بر دو هزار مکان است که آب یا یخ خیراتی دارد که در برخی از آنها سقا (به جای آب) ساخته شده و در برخی حباب معین نصب گردیده است و گاه کوزه‌هایی را کار گذاشته‌اند»<sup>۱</sup> (ابن‌حوقل، ۱۹۶). اصطخری نیز مردم ماوراءالنهر را به دلیل آنکه در فصل تابستان همه خانه‌ها و سر محلتها و مسجدها و رباطها و جایی که مردم می‌نشینند آب یخ سیبلی می‌نهادند می‌ستاید (اصطخری، ۲۲۸).

در وصف بخشش مردم ماوراءالنهر چنان توصیف شده که گویی همه افراد یک خانه و یک سرایاند و کسی که به خانه دیگری وارد شود گویی به خانه خود می‌رود. بسیار مهمان نوازند و از مهمانی که شبانه بدانان وارد شده ناخرسند نیستند بلکه از وی پذیرایی می‌کنند بی‌آنکه وی را بشناسند یا توقع پاداشی داشته باشند. در ماوراءالنهر هر مالک و توانگری کوشش می‌کند که قصر بزرگی بسازد و مهمان‌سرای بزرگ نیز ترتیب دهد. آن‌گاه تمام روز را در اندیشه تأمین نیازمندیهای مهمان به سر می‌برد و با شوق فراوان از مهمان پذیرایی می‌کند و هنگامی که مهمانی به ناحیه‌ای وارد شود مردم در پذیرایی او بر یکدیگر پیشی می‌جویند و در این باره به نزاع بر می‌خیزند و گاهی در مهمان‌نوازی رقابت بدانجا می‌کشد که اموال و املاک آنان از میان می‌رود به خلاف سایر مردم که در گرد آوردن مال رقابت می‌ورزند و به ملک و فراوانی مال مباحات می‌کنند (ابن‌حوقل، ۱۹۵؛ اصطخری، ۲۲۷؛ جیهانی، ۱۷۸)؛ و در نهایت این ویژگی مردم ماوراءالنهر و توانگران‌شان سبب برتری و تمایز آنها نسبت به مردم دیگر اقالیم جهان

۱. جیهانی تعداد این سقاها را در سمرقند دوهزار بر می‌شمارد (جیهانی، ۱۷۹).

اسلام شده است تا جایی که دارایی شان صرف ساخت مهمانخانه و کوشک برای مسافری می‌شود (جیهانی، ۱۷۸).

ابن حوقل، ضمن توصیف ماوراءالنهر، از مهمان‌نوازی و علاقه فراوان ثروتمندان آنجا در ایجاد مهمانسرا و رباط سخن می‌گوید و به زعم وی ثروتمندان ماوراءالنهر متفاوت با سایر توانگران سرزمین‌های اسلامی بودند و عملکرد آنها را باعث افزایش و ارائه انواع خدمات رفاهی و فراوانی تأسیساتی همچون رباط و پل برای مسافران می‌داند «... حال آنکه غالب توانگران بلاد اسلام ثروت خود را در راه تأمین سرگرمیها و عیش و عشرت خود و در مواردی که خداپسندانه نیست و نیز رقابت‌های تجملی و مذموم خرج می‌کنند، اما غالب توانگران ماوراءالنهر جز عده کمی از بیگانگان و اهل بطالت ثروت خود را در راه ساختن رباطها و راهها و جهاد در راه خدا و موارد خیر و ساختن پلها خرج می‌کنند و هیچ شهر یا دهی که آبشخور دارد یا دهی که جای سکونت است خالی از رباطهای متعدد نیست بلکه بیش از حدود احتیاج مسافران است و شنیده‌ام که در ماوراءالنهر افزون بر ده هزار رباط وجود دارد و در بسیاری از آنها علفه چارپای مسافر و طعام خود او آماده است» (ابن حوقل، ۱۹۷). اصطخری ضمن برشمردن این صفت نیک مردم ماوراءالنهر، عامل وقف را در ترویج این همه منزل و جایگاه مسافران و رباطها مؤثر می‌داند. وی درباره طبقه دهقانان ماوراءالنهر می‌نویسد هر دهقانی که توان مالی لازم را داشت ضمن داشتن قصر و مهمانخانه‌ای، همه ساله کارش ساخت مهمانخانه جدید بود و در سر جذب مهمان با دیگر دهقانان رقابت می‌کرد و تمامی دارائیشان بر مهمانداری هزینه می‌شد (اصطخری، ۲۲۸).

سخت‌و‌تمندی و بخشندگی مردم خراسان نیز مورد تمجید ابن‌فقیه واقع می‌شود: «بسا که ملامت‌گری کوشیده باشد تا مردم خراسان را به بخل نسبت کند و بدین سخن تمامه خروس هر شهر، خود از زمین دانه چیند و خروس مرو دانه از منقار مرغان رباید بد آنان گوید، لیکن این دروغی آشکار است... مردم خراسان راست بخشندگانی از همگان برتر و بزرگانی بر قله بزرگیها رسیده که کس پا بپایشان رفتن نتواند و بدان قله‌ها رسیدن نیارد. از اینانند برمکیان...» (ابن‌فقیه، ۱۶۵) مقدسی نیز از فراوانی خیرات در شهر مرو سخن می‌گوید (مقدسی، ۴۵۴/۲). در ایالت پارس نیز کسانی که دارای مال و املاک بودند سراهای نیکو می‌ساختند و از مهمانان میزبانی می‌کردند (اصطخری، ۱۲۰). ویژگی عمده دیگری که از مردم خراسان و

ماوراءالنهر در منابع ذکر می‌شود اهل جنگ بودن و توانمندیهای نظامی و قوای بدنی آنهاست (حدود/العالم، ۸۸ و ۹۳؛ ابن حوقل، ۱۹۶) جیهانی نیز توان نظامی مردم این منطقه را متفاوت با مردمان سایر نواحی می‌داند (جیهانی، ۱۷۹). این ویژگی می‌توانست در نوع خودش یاری دهنده مسافران و ایجاد بستری امن در راههای واقع در مسیر آن مناطق باشد.

ابن فضلان از سنتی نیک در میان مردم جرجانیه در تعامل با ترکان یاد می‌کند. «هر مسلمان تاجر در مسافرت همیشه یک دوست در میان ترکان دارد. در مقابل هم ترکان یک دوست تاجر مسلمان دارند. مسلمان در راه، اموال خود را پیش دوست ترکش می‌گذارد و در بازگشت از وی پس می‌گیرد و نیز اگر یک شخص ترک گفت من مهمان توام و از شترها و چهار پایان و درهم تو می‌خواهم آنچه را بخواهد میزبان به او می‌دهد و... و درواقع وقتی یک نفر ترک وارد جرجانیه می‌شود همین طور رفتار می‌کند و به سراغ مهمان خود می‌رود و تا هنگام عزیمت نزد او منزل می‌کند و در خانه وی اقامت می‌کند» (ابن فضلان، ۲-۷۱).

علاوه بر عامه مردم، بزرگان و متمولین هم در مقاطع مهم از مهمانان و مسافران حمایت می‌کردند و گاهی تأمین کننده امنیت آنها بودند. بازرگانان و توانمندان در هر شهر نقطه اتکا و پشتوانه می‌باشند که مسافران می‌توانند در شهر و مکان مورد حمایت آنان واقع شوند. ابن حوقل در سال ۳۵۰ ق در بصره به دیدار ابوبکر احمد بن عمر سیرافی می‌رود و نامه‌ای را که یکی از دوستانش درباره کار مهمی نوشته بدو می‌دهد (ابن حوقل، ۵۹). ابن فضلان نیز در مسافرتش در بخارا نزد جیهانی<sup>۱</sup> دبیر خراسان می‌رود و وی خانه‌ای برای وی در نظر می‌گیرد تا در آنجا اقامت کند (ابن فضلان، ۶۲). درباره جیهانی وزیر خراسان آورده‌اند که با فلسفه و نجوم و هیئت کاملاً آشنایی داشته است. بیگانان و مسافران بلاد مختلف را گرد آورده و از احوال کشور و سرزمینشان، راهها، دروازه‌ها و بلندی ستاره‌ها و... از آنان می‌پرسید (مقدسی، ۵/۱).

ابوجعفر بن سهل بن مرزبان، کاتب ابوالحارث بن افرغون، فردی بود که مردم زمانش به دانش و کرم وی معترفند. بخشندگی و کرامت وی در حدی بود که کسی وی را هرگز نکوهش نکرده چرا که هرکسی به خراسان مسافرت می‌نموده، چه از جنبه رفاهی و چه از بعد

۱. ابوعبدالله محمد بن احمد جیهانی وزیر نصر دوم سامانی بود (هروی، ۶۲). ابن فضلان می‌گوید که وی دارای لقب شیخ العمید بوده است (ابن فضلان، ۶۲).

امنیتی مورد حمایت وی قرار می‌گرفت. «... از پنجاه سال باز کسی به خراسان نیامده است مگر مورد احسان وی قرار گرفته و اگر او را ندیده باشد به وسیله مکاتبه مشمول فضل قرار می‌گیرد. وی حتی اندیشه کسانی را که نمی‌توانند حاجت پیش او آرند نیز کرده است» (ابن حوقل، ۸-۱۸۷).

ناصر خسرو در بازگشتش از مصر، در بصره مکاری از وی سی دینار مغربی می‌خواهد. وی نیز به ابوالفتح علی بن احمد وزیر ملک اهواز که در بصره حضور داشت متوسل می‌شود و وی دستور می‌دهد سی دینار را پرداخت کنند و از دست آن مکاری نجاتش دهند (ناصر خسرو، ۱۵۶). ناصر خسرو بعد از پشت سر گذاشتن راههای سخت کویر به مدت هفده روز در طبس مورد میزبانی و پذیرایی امیر ابوالحسن گیلکی بن محمد، حاکم طبس قرار می‌گیرد (همو، ۱۶۹)؛ و در پایان سفر در بلخ مورد استقبال خواجه ابوالفتح عبدالجلیل وزیر امیر خراسان قرار می‌گیرد (همو، ۱۷۲).

### نتیجه گیری

در قرون سوم و چهارم هجری هر چند بخش عمده مسائل مربوط به راه و مسافرت و امنیت به عهده دودمانهای حاکم بود که راههای موجود در قلمرو خویش را با سرکوب راهزنی‌ها و ناامنی‌ها و ایجاد تأسیسات و امکانات مورد نیاز مسافران پوشش می‌دادند اما مسائل فرهنگی و نقش گروههای اجتماعی را نمی‌توان نادیده گرفت. باتوجه به مسلمان شدن غالب مناطق ایران، توجه دینی در قالب نهاد وقف امری بود که طبقات مختلف همچون حاکمان و امرای سلسله‌های متقارن و وزرا و دیوانیان و خصوصاً بزرگان و متمولین را در مسیر ساخت و ایجاد تأسیسات مذکور همچون رباط در راهها و شهرها پیش برد. تا آنجا که بعضی از رباطها جنبه تقدس یافته و مدفن بزرگان و زیارتگاه گشتند. فرهنگ و نوع برخورد با مسافران مسئله‌ای بسیار تأثیر گذار بود که به نوع خود اسباب آسودگی مسافران را فراهم می‌نمود. مسئله خیرات و توجیه مذهبی عامل دیگری بود که در طرز برخورد با مسافران بسیار مؤثر بود. رونق راهها و مسئله ازدیاد تردد مسافران موجب رونق مشاغلی همچون مکاری و دیگر مشاغل مربوط به مسافران گردید. در مجموع بسیاری از گروههای اجتماعی به نوعی در تسهیل کردن امر مسافرت و توسعه راهها و پذیرایی از مسافران و مشاغل مرتبط با آنها حضور یافتند. از جمله

آنها می‌توان از اقلیت‌های دینی، اهل تصوف و سایر گروه‌ها یاد کرد. به هر ترتیب مسافرت و سفر کردن و تأمین رفاه مسافران و امنیت راه امری بود که با مشارکت تمامی اقشار جامعه از قبیل حاکمان، بزرگان، اعیان و بازرگانان و سایر گروه‌های اجتماعی، با توجیه دینی و تحت تأثیر سنت‌های فرهنگی مهیاتر و روانتر گشت.

### کتابشناسی

ابن بلخی، *فارسنامه*، به سعی و اهتمام و تصحیح، گای لسترنج و رینولد آلن نیکلسون، دنیای کتاب، تهران، ۱۳۶۳.

ابن حوقل، محمد، *صورة الارض*، ترجمه جعفر شعار، بنیاد فرهنگ ایران، تهران، ۱۳۴۵.  
ابن خردادبه، ابوالقاسم عبدالله بن عبدالله، *مسالك و الممالک*، ترجمه سعید خاکرند، مؤسسه مطالعات و انتشارات تاریخی میراث ملل، تهران، ۱۳۷۰.

ابن جبیر، محمد بن احمد، *سفرنامه ابن جبیر*، ترجمه پرویز اتابکی، آستان قدس رضوی، مشهد، ۱۳۷۰.  
ابن رسته، احمد بن عمر، *الاعلاق النفیسه*، ترجمه و تعلیق حسین قره چانلو، امیرکبیر، تهران، ۱۳۶۵.  
ابن فقیه، ابوبکر احمد بن اسحاق همدانی، *البلدان*، ترجمه ح-مسعود، بنیاد فرهنگ ایران، تهران، ۱۳۴۹.  
ابن فندق، ابوالحسن علی بن زید بیهقی، با تصحیح و تعلیقات احمد بهمینار، فروعی، تهران، ۱۳۴۵.  
ابودلف، *سفرنامه ابودلف در ایران*، با تعلیقات و تحقیقات ولادمیر مینورسکی، ترجمه سید ابوالفضل طباطبائی، فرهنگ ایران زمین، تهران، ۱۳۴۲.

ابن فضلان، احمد، *سفرنامه ابن فضلان*، ترجمه ابوالفضل طباطبائی، بنیاد فرهنگ ایران، تهران، ۱۳۴۵.  
اشپولر، برتولد، *ایران در قرون نخستین اسلامی*، ترجمه مریم میراحمدی، علمی و فرهنگی، تهران، ۱۳۷۳.

\_\_\_\_\_ «تجارت سرزمین های شرقی در سده های نخستین اسلامی»، ترجمه یعقوب آژند، *فصلنامه تاریخ اسلام*، شماره ۵، بهار ۱۳۸۰، صص ۱۹۶-۱۸۳.

اصطخری، ابواسحق ابراهیم، *مسالك و ممالک*، به اهتمام ایرج افشار، علمی و فرهنگی، تهران، ۱۳۶۸.  
انوری، حسن، *اصطلاحات دیوانی دوره غزنوی و سلجوقی*، سخن، طهوری، تهران، ۱۳۷۳.  
باسورث، کلیفورد ادmond، *تاریخ غزنویان*، ترجمه حسن انوشه، امیرکبیر، تهران، ۱۳۸۱.  
بارتولد، و، *تذکره جغرافیای تاریخی ایران*، ترجمه حمزه سردادور، توس، تهران، ۱۳۸۶.  
بیهقی، ابوالفضل محمدبن حسین، *تاریخ بیهقی*، مصحح خلیل خطیب رهبر، مهتاب، تهران، ۱۳۷۴.

پیرنیا، محمد کریم و افسر، کرامت الله، راه و رباط، سازمان میراث فرهنگی کشور و انتشارات آرمین، تهران، ۱۳۷۰.

تاریخ سیستان، چاپ دوم، کلاله خاور، تهران، ۱۳۶۶.

جمالزاده، سید محمدعلی، تاریخ روابط روس و ایران، به کوشش علی دهباشی، سخن، تهران، ۱۳۸۴.  
جیهانی، ابوالقاسم بن احمد، اشکال العالم، ترجمه علی بن عبدالسلام کاتب، با مقدمه و تعلیقات فیروز منصور، شرکت به نشر آستان قدس رضوی. مشهد، ۱۳۶۸.

حدود العالم من المشرق الی المغرب، بکوشش دکتر منوچهر ستوده، دانشگاه تهران، تهران، ۱۳۴۰.  
حموی بغدادی، یاقوت، معجم البلدان، ترجمه علینقی منزوی، سازمان میراث فرهنگی کشور، تهران، ۱۳۸۳.

راوندی، مرتضی، تاریخ اجتماعی ایران، نگاه، تهران، ۱۳۸۲.

عروضی سمرقندی، احمد نظامی، کلیات چهار مقاله، بسعی و اهتمام و تصحیح محمد قزوینی، اشراقی، تهران، ۱۳۲۷.

عطار نیشابوری، فرید الدین، تذکره الاولیاء، تصحیح محمد استعلامی، زوار، تهران، ۱۳۶۳.

فرای، ریچاردن، عصر زرین فرهنگ ایران، مترجم مسعود رجب نیا، سروش، تهران، ۱۳۵۸.

قدامه بن جعفر، الخراج، ترجمه حسین قره چانلو، البرز، تهران، ۱۳۷۰.

قرچانلو، حسین، جغرافیای تاریخی کشورهای اسلامی، سمت، تهران، ۱۳۸۹.

قزوینی، زکریا بن محمد بن محمود، آثار البلاد و اخبار العباد، امیرکبیر، تهران، ۱۳۷۳.

قمی، حسن بن محمد بن حسن، تاریخ قم، به تصحیح و تحشیه سیدجلال الدین تهرانی، توس، تهران، ۱۳۶۱.

کسروی، احمد، شهریاران گمنام، جامی، تهران، ۱۳۷۷.

گردیزی، ابوسعید عبدالحی بن ضحاک ابن محمود، تاریخ گردیزی، به تصحیح و حاشیه عبدالحی حبیبی، دنیای کتاب، تهران، ۱۳۶۳.

لسترنج، جغرافیای تاریخی سرزمینهای خلافت شرقی، ترجمه محمود عرفان، علمی و فرهنگی، تهران، ۱۳۶۴.

مقدسی، ابو عبدالله محمد بن احمد، احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم، مکتبه مدبولی، قاهره، ۱۴۱۱ ق.  
\_\_\_\_\_ احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم، ترجمه علینقی منزوی، شرکت

مولفان و مترجمان، تهران، ۱۳۶۱.

میهنی، محمد بن منور بن ابی سعد بن ابی طاهر بن ابی سعید، *اسرار التوحید فی مقامات الشیخ ابی سعید*، باهتمام ذبیح الله صفا، امیرکبیر، تهران، ۱۳۵۴.

ناجی، محمد رضا، *فرهنگ و تمدن اسلامی در قلمرو سامانیان*، امیرکبیر، تهران، ۱۳۸۶.  
ناصر خسرو، *سفرنامه ناصر خسرو*، کتاب های جیبی با همکاری موسسه انتشارات فرانکلین، تهران، ۱۳۵۰.

نرشخی، ابوبکر محمد بن جعفر، *تاریخ بخارا*، ترجمه ابونصر احمد بن محمد بن نصرالقبای، تلخیص محمد بن زفر بن عمر، تصحیح و تحشیه مدرس رضوی، انتشارات بنیاد فرهنگ ایران، تهران، ۱۳۵۱.  
نظام الملک، ابوعلی حسن طوسی، *سیرالملوک* (سیاست نامه)، به اهتمام هیوبرت دارک، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، تهران، ۱۳۴۷.

هروی، جواد، *تاریخ سامانیان عصر طلایی ایران بعد از اسلام*، امیرکبیر، تهران، ۱۳۸۲.  
یعقوبی، احمد بن ابی یعقوب، *البلدان*، ترجمه محمد ابراهیم آیتی، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، تهران، ۱۳۴۷.