

مروری بر توسعه ابزارهای حمل و نقل در تمدن اسلامی

سید طالب علوی^۱

چکیده

سیاست‌های تشویقی در صدر اسلام، نقش مهمی در توسعه و رونق نظام حمل و نقل تمدن اسلامی داشت. به یمن سیاست‌هایی مانند تشویق کسب و تجارت، بالا بردن تمکن مالی مسلمانان و نیز با از میان برداشتن انحصارات، نظام حمل و نقل در صدر اسلام به پیمانه وسیع در تمدن اسلامی گسترش یافت. با گسترش اسلام، توسعه وسایل نظام حمل و نقل و فعالیت‌های مرتبط با آن مورد توجه قرار گرفت و سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی در نظام حمل و نقل مورد به وجود آمد و مبالغ شایانی صرف این امر شد. یافته‌های این تحقیق حاکی از آن است که در پی فتوحات گسترده مسلمانان و ایجاد حکومت بزرگ اسلامی، سیاست‌های تشویقی پیامبر اسلام (ص) در خصوص اهتمام مسلمانان به کسب و کار و انجام تجارت و فعالیت‌های اقتصادی مولد به توسعه امکانات و ابزارهای حمل و نقل در گستره تمدن اسلامی انجامیده است. از این رو، رونق گسترده تعاملات تجاری، باعث بهبود وسایل شبکه‌های ارتباطی و توسعه ابزارهای مختلف حمل و نقل گردید. بسیاری از ابزارهای حمل و نقل مورد نیاز نظام حمل و نقل ساخته یا بهسازی شد و از آن‌ها برای مقاصد گوناگون نظامی و خدماتی و توسعه‌ای بهره‌برداری می‌گردید.

واژگان کلیدی: حمل و نقل، تمدن اسلامی، آب‌انبار، چاپار، کالسکه، دلیجان، هودج، بندر.

۱. دانشجوی دکتری اقتصاد.

مقدمه

«حمل و نقل» متغیر حائز اهمیت در بافت اجتماعی بوده و به درستی، می‌توان گفت که توسعه اجتماعی، توسعه اقتصادی و توسعه سیاسی جوامع با به تحولات مرتبط با نظام حمل و نقل پیوند وثیقی داشته است و به طور کلی نظام حمل و نقل همپای رشد جوامع انسانی توسعه یافته و روند تکاملی خویش را پیموده و زمینه ساز تمدن سازی شده است. چنانکه، بسیط ترین شیوه حمل و نقل، باربری با تکیه بر منابع انسانی بود و تکامل چرخ و پیدایش نیروی کشش مجزا از وسیله نقلیه مانند چرخ‌های دستی، سورت‌ها و ارابه‌ها، توسعه نظام حمل و نقل را به طور اساسی دگرگون نموده و تحولات اساسی را در بافت اجتماعی جامعه ایجاد نمود.

افزون بر این، اختراع ماشین بخار و کاربرد آن در وسایل حمل و نقل دریایی و زمینی در طول مدت زمان نسبتاً کوتاهی پیشرفت فوق العاده‌ای در سرعت و عملیات حمل و نقل مناطق مختلف به وجود آمد و زمانی که حمل و نقل ریلی آغاز شد، فتح سرزمین‌های بکر با راه آهن آغاز و نفوذ به مناطق درونی قاره‌ها ممکن گردید. با کشف، استحصال و کاربرد نفت به جای زغال سنگ، کارایی نظام حمل و نقل از پیمانه فزون گردید و دسترسی به منابع مواد خام که از طریق ظرفیت حمل و نقل خط آهن مقدور گردیده بود، توأم با افزایش تراکم جمعیت، صنعت گرایی را توسعه داد. بدین سان نقش حمل و نقل در صنعت گرایی و بروز انقلاب صنعتی کتمان نشدنی است. همچنین تأثیر حمل و نقل در رشد مکاتب فکری مانند رشد افکار مرکانتیلیسم مقوله‌ای است که در منابع مورد اشاره واقع می‌شود.

با توجه به اهمیت نظام حمل و نقل در توسعه اجتماعی، توسعه اقتصادی و توسعه سیاسی جوامع، در این مجال، با رویکرد تمدنی، تحولات تاریخی نظام حمل و نقل در تمدن اسلامی مرور شده و سیر تطور نظام حمل و نقل در تمدن اسلامی از منظر تاریخی بررسی می‌گردد.

۱. مفاهیم

حمل و نقل: پدیده‌ای متعلق به تبار دانش اقتصاد و به مفهوم عرضه مجموعه خدماتی است که سبب جابجایی انسان‌ها و کالاها از نقطه‌ای به نقطه‌ای دیگر می‌شود.

تمدن اسلامی: تمدن نزد ارباب لغت از ریشه مدینه و مدنیت مشتق شده و به معنای شهرنشینی

آمده است. همچنین به معانی متخلق شدن به شهرنشینی یا خوی و خصلت شهرنشینی به خود گرفتن نیز یاد می‌شود (محمدی، ۱۳۷۳، ص ۴۵). ویل دورانت تمدن را عبارت از نظامی اجتماعی می‌داند که در نتیجه وجود آن، خلاقیت فرهنگی امکان‌پذیر می‌شود و جریان پیدا می‌کند (ویل دورانت، بی‌تا، ج ۱، ص ۵).

این خلدون تمدن را حالت اجتماعی انسان می‌داند. از نظر وی، جامعه‌ای که با ایجاد حاکمیت، نظم‌پذیر شده، مناصب و پایگاه‌های حکومتی تشکیل داده تا بر حفظ نظم نظارت نماید و از حالت زندگی فردی به‌سوی زندگی شهری و شهرنشینی روی آورده و موجب تعالی فضایل و ملکات نفسانی، چون علم و هنر شده، حائز «مدنیت» است (عروتنی موفق، ۱۳۸۵).

با توجه به مطالب مطرح‌شده، تمدن اسلامی عبارت است از نهادهای شدن باورها و نگرش‌های اسلامی در جلوه‌های نظم اجتماعی و نهادها و سازمان‌ها و پیدایش بافت اجتماعی و ساختارهای جامعه مبتنی بر باورها و ارزش‌های اسلامی.

۲. پیشینه بحث

در باب پیشینه حمل‌ونقل، گفتنی است که حمل‌ونقل به‌مثابه یک نظام معین، مورد رغبت پژوهندگان قرار نگرفته و درباره آن منبع مستقلی وجود ندارد، لیکن اطلاعات و گزارش‌های مرتبط با این نظام در ضمن موضوعاتی از قبیل توسعه راه‌ها و نهادهای مرتبط با راه‌ها مانند بازار قابل رصد و شناسایی است و دانش راه‌سازی و ایجاد تأسیسات زیربنایی مربوط به آن از مآخذ عمده کسب اطلاعات درباره نظام حمل‌ونقل در قدیم است. لذا مطالعه تحولات مرتبط با توسعه راه تاریخی ابریشم و نیز توسعه جاده دریایی بخور، منبع اطلاعات ذی‌قیمت است.

از این رو، منابع تاریخی، مآخذ ارزشمند برای کسب اطلاعات در خصوص تحولات تمدنی نظام حمل‌ونقل در گذشته است. برخی از این منابع عبارت‌اند از: تاریخ پیامبر اسلام که به قلم آیتی نگارش یافته است، اثر ابراهیم بن محمد اصطخری موسوم به مسالک الممالک، سفرنامه ابن بطوطه تحت عنوان رحلة ابن بطوطه، کتاب احمد بن اسحاق یعقوبی به نام البلدان، المآثر و الآثار، به قلم محمد حسن خان اعتمادالسلطنه، تاریخ بیهقی، سفرنامه ناصر خسرو و سایر منابع ارزشمند تاریخی.

افزون براین، منابع جغرافیایی داده‌های فراوانی در خصوص پیشینه تمدنی حمل‌ونقل ارائه می‌دهند. پاره‌ای از جغرافی دانان اسلامی در گذشته به تألیف آثار جغرافیایی با رویکرد راه‌شناسی پرداخته‌اند. وجود واژه «مسالک» (راه‌ها) در عنوان برخی از این کتاب‌ها مانند کتاب المسالک و الممالک ابن خرداذبه و کتاب مسالک الممالک اصطخری، گویای همین رویکرد است. همچنین آثار پژوهشی دانشنامه‌ای از دیگر منابع مهمی محسوب می‌شود که در ذیل مفرده حمل‌ونقل، اطلاعات فراوانی در خصوص این مفرده در آن گردآوری شده است و برخی از مهم‌ترین منابع در این خصوص عبارت‌اند از: دانشنامه بزرگ اسلامی؛ دانشنامه جهان اسلام.

۳. پیشینه تاریخی نظام حمل‌ونقل

حمل‌ونقل در جزیره العرب که خاستگاه آیین اسلام است، از قدیم و پیش از اسلام به خاطر ویژگی جغرافیای طبیعی‌اش، نقش و کارکرد مهمی در شکل‌گیری زندگی اجتماعی و اوضاع اقتصادی این منطقه داشته است. به خاطر جغرافیای طبیعی گرم و خشک جزیره العرب و طبیعت تهی از مواهب و منابع طبیعی آن، نظام معیشت و درآمد ساکنان این جزیره وابسته به نظام حمل‌ونقل کالاهای تجاری بود. مورخان می‌گویند بزرگ‌ترین امتیاز جزیره العرب از نظر جغرافیایی، واقع شدن بین سه قاره و برقراری ارتباطات حمل‌ونقل تجاری با آن‌ها بود (فیاض، ۱۳۳۵، ص ۱۰-۱۲؛ صدر، ۱۳۸۷، ص ۴).

با ظهور اسلام، سیاست‌های تشویقی پیامبر اسلام^(ص)، نقش مهمی توسعه و رونق نظام حمل‌ونقل در شبه‌جزیره عربستان داشت. به یمن سیاست‌هایی مانند تشویق کسب و تجارت، بالا بردن تمکن مالی مسلمانان و نیز با از میان برداشتن انحصارات، حمل‌ونقل در صدر اسلام گسترش یافت (مرتضی، ۱۹۸۸، ص ۹۳-۹۵؛ صدر، ۱۳۸۷، ص ۱۷۰).

بازرگانی از فعالیت‌های مهم صدر اسلام بود که توسعه آن بدون برقراری نظام حمل‌ونقل ممکن نبود. یکی از فعالیت‌هایی که به رونق فعالیت‌های مرتبط به حمل‌ونقل در صدر اسلام کمک کرد اقدامات پیامبر اسلام بود. پیامبر^(ص) فراهم کردن سرمایه لازم برای تجارت را از طریق عقد مضاربه برای مسلمانان تسهیل نمودند و نیز وسیله حمل‌ونقل کالا را تأمین کردند (صدر، ۱۳۸۷، ص ۶۷). پیامبر اکرم حتی بازرگانان غیرمسلمان را تشویق به توسعه تجارت می‌کردند و در مقابل

تضمین می‌فرمودند که اگر چیزی از آنان ضایع شود جبران خواهند کرد (مرتضی، ۱۹۸۸، ص ۹۶؛ صدر، ۱۳۸۷، ص ۱۷۰).

این اقدامات در مجموع سبب گسترش فعالیت تجاری میان مسلمانان و غیرمسلمانان شد. نمونه‌های زیادی از فعالیت بازرگانان اهل ذمه در زمان رسول اکرم دیده می‌شود (مرتضی، ۱۹۸۸، ص ۹۳-۹۵؛ صدر، ۱۳۸۷، ص ۱۷۰) برای نمونه بازرگانان نبطی روغن و آرد سفید به مدینه حمل می‌کردند (آیتی، ۱۳۵۹، ص ۵۷۸؛ صدر، ۱۳۸۷، ص ۱۷۰). بنابراین دیده می‌شود که توسعه برخی فعالیت‌ها در صدر اسلام به رونق نظام حمل و نقل کمک نمود. در دوران حکومت جانشینان پیامبر اسلام، سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی در نظام حمل و نقل مورد توجه قرار گرفت و مبالغ شایانی صرف این امر شد. به منظور تسریع حمل و نقل دریایی و کالارسانی از مصر به مدینه ترعه‌ای از فسطاط پایتخت وقت مصر به دریای احمر کشیده شد (کتانی، ۱۳۴۴، ص ۵۳-۵۴؛ صدر، ۱۳۸۷، ص ۱۷۰).

مسلمانان در دهه‌های نخستین قرن اول هجری بر بخشی از [شاهراه مهم حمل و نقل بین‌المللی به نام جاده ابریشم] مسلط شدند. آن‌ها بلافاصله پس از سقوط مداین در سال شانزدهم هجرت، بر کرانه دجله و سپس با سقوط نهاوند در سال نوزدهم یا بیستم هجرت، بر بخش دیگری از این راه استیلا پیدا کردند (بنیاد دائرةالمعارف اسلامی، ج ۱، ص ۴۳۱۸). همچنین برای توسعه مناطق و سهولت رفت و آمد با ایران دو شهر بصره و کوفه ساخته شد (کتانی، ۱۳۴۴، صص ۳۸۲-۳۸۳؛ صدر، ۱۳۸۷، ص ۱۵۷). اَحْنَف بن قیس، در زمان عثمان (۲۳-۳۵) و در زمان ولایت عبدالله بن عامر در خراسان تا بلخ پیش رفت و آن را گشود و راهی طولانی را از ری و بیهق و طوس و مرو و سمرقند کاملاً در اختیار گرفت (بنیاد دائرةالمعارف اسلامی، ج ۱، ص ۴۳۱۸). در عهد خلافت امیرالمؤمنین، علی^(ع) نیز سیاست‌های تشویقی مربوط به فعالیت‌های مرتبط به نظام حمل و نقل ادامه یافت (نهج البلاغه، نامه ۵۳؛ صدر، ۱۳۸۷، ص ۸۸).

در پی فتوحات گسترده مسلمانان و ایجاد حکومت بزرگ اسلامی، به‌ویژه پس از ساخته شدن و توسعه بغداد و رونق گسترده تعاملات تجاری، ایجاد و توسعه شبکه‌های ارتباطی ضرورتی روزافزون یافت. حفظ امنیت این قلمرو گسترده نیز محتاج شبکه‌های ارتباطی بود. ازاین‌رو، جاده‌های بسیاری ساخته یا بهسازی شد (بنیاد دائرةالمعارف اسلامی، ج ۱۴، ص ۲۰۵-۲۰۶).

با گسترش تمدن اسلامی، شبکه‌ی گسترده‌ای از بستر حمل و نقل شامل راه‌های مواصلاتی و ارتباطی به وجود آمد. ضرورت شناخت این شبکه‌های گسترده‌ای از راه‌ها، پاره‌ای از اندیشمندان جغرافی‌دان اسلامی مانند ابن خردادبه و اصطخری را به تألیف آثار جغرافیایی با رویکرد راه‌شناسی وادار نمود و تأسیسات بسیاری در ممالک اسلامی پدید آمد.

۴. توسعه تاریخی ابزار حمل و نقل در تمدن اسلامی

۴-۱. ارباب

ارباب یک وسیله چرخ‌دار حمل و نقل در قدیم بوده است. شواهد پراکنده‌ای که از دوره‌های مختلف تاریخ ملل اسلامی به دست آمده، نشان‌دهنده این واقعیت است که ارباب به خصوص به عنوان یک وسیله باربری و حمل و نقل در طول سده‌های متمادی، همواره کاربرد خود را حفظ کرده بوده است. ردنسون در جریان پژوهش‌های خود در زمینه تاریخ تمدن اسلامی، به تاریخ ارباب در جهان اسلام توجهی ویژه مبذول داشت و هم‌زمان با آغاز انتشار تحریر جدید دایرةالمعارف اسلام از ۱۹۵۴ م، مجموعه‌ای از مواد گردآورده خود درباره تاریخ ارباب در سرزمین‌های عربی را ذیل مدخل عجله در آن دایرةالمعارف منتشر ساخت. اندک زمانی بعد وی جهت تکمیل کار خود مقاله‌ای سودمند درباره ارباب نزد ترکان و مغولان فراهم آورد که اصل آن در مجله آسیایی منتشر شد و تحریری از آن در دایرةالمعارف اسلام زیر عنوان ارباب انتشار یافت.

پژوهشی که ذیل مدخل ارباب در «دایرةالمعارف اسلام» اوقاف ترکیه در ۱۹۱۹ م منتشر شده است، در زمینه رواج ارباب در قلمرو عثمانی افزوده‌های قابل ملاحظه‌ای دارد. برخی گزارش‌ها در منابع تاریخ حکایت از کاربرد عراده - که در واقع گونه‌ای از ارباب و حامل منجنیق کوچک است - در سده‌های نخستین اسلامی در ایران دارد؛ چنانکه عمرو لیث صفاری در جنگ با سامانیان از عراده‌های جنگی استفاده کرده است. از سده ۷ ق با استیلای مغول بر ایران، برخی تحول‌های فرهنگی و مدنی در این منطقه روی داد و چنین می‌نماید که یکی از این تحول‌ها در کاربرد ارباب بوده است. ارباب‌های بارکش که برای تدارک اردوهای جنگی در میان مغولان به کار می‌رفته‌اند، به‌طور طبیعی به اردوهای مغول در ایران نیز راه یافته‌اند. همچنین رواج محدود ارباب‌های مسافر بر با سبکی بسیار نزدیک به ارباب‌های سبک آسیای مرکزی، روشن‌ترین تحول در کاربرد ارباب در عصر مغول است.

مینیا توره‌های مربوط به عصر ایلخانی و نیز تیموری در واقع به‌جز ارزش هنری خود، به‌سان شاهدهی تاریخی می‌تواند در ترسیم روند این تحول مورد استناد قرار گیرند. با روی کار آمدن صفویه چنین می‌نماید که ارابه‌های سواری اهمیت خود را بار دیگر از دست داده‌اند و نشانه‌ای از آن‌ها در تواریخ این دوره دیده نمی‌شود؛ شاخص کاربرد ابزار حمل و نقل چرخ‌دار در دوره صفویه و پس از آن در ایران، استفاده از عراده یا ارابه‌های منجنیق کش قدیم بوده که از روزگار شاه‌عباس با کاربرد یافتن سلاح آتشین در ایران، عراده‌های قدیم جای خود را به عراده‌های توپ‌کش به سبک عثمانی داده بودند (مرکز دایرةالمعارف بزرگ اسلامی، ج ۷، ۱۳۷۷، صص ۴۰۰-۴۰۶).

در نگرشی گذرا بر واژگان مربوط به ارابه در زبان عربی، دو واژه می‌تواند مورد توجه قرار گیرد: نخست واژه «عجله» که می‌توان آن را به‌طور عام معادل با ارابه انگاشت و دیگری «عراده» که کاربرد محدودتری داشته است. واژه عجله به‌رغم روزمره نبودن کاربرد آن برای ارابه، در زبان اعراب شبه‌جزیره در عصر ظهور اسلام برای ابزار چرخ‌دار واژه‌ای پرکاربرد و روزمره بوده. واژه عراده که در زبان عربی کاربردی کهن داشته، در نخستین کتب لغت عربی به معنی منجنیق خرد آمده است. در نخستین فرهنگ‌های عربی از لغت‌نویسان سده‌ی ۲-۴ ق، همواره ذکر عجله به معنی ارابه به چشم می‌خورد.

به‌جز تحلیل زبان‌شناختی درباره واژه عجله، اساسی‌ترین اطلاعات قابل تکیه برای روشن کردن جایگاه ارابه در سرزمین‌های عربی، نمونه‌های تاریخی پراکنده‌ای است که به‌طور اتفاقی از برهه‌های تاریخی و مقاطع جغرافیایی گوناگون، در منابع آمده است. در میان نمونه‌های تاریخی مربوط به کاربرد ارابه در کشورهای عربی نخست باید به رواج استعمال آن در سده نخست هجری در مصر اشاره کرد. بر پایه نقل سعید بن عقیر در روزگار امارت عبدالعزیز بن مروان در مصر، امیر را ۱۰۰ ظرف بزرگ بوده که آن‌ها را در ارابه گذاشته، هر روز به میان قبایل گوناگون خوراک حمل می‌کرده‌اند. خبری دیگر از عراق در ۲۴۳ ق حاکی از آن است که ابراهیم ابن مظهر کاتب در سفر خود از بصره به حجاز برای به‌جای آوردن مناسک حج بر ارابه‌ای سوار بوده است که اشتران آن را می‌کشیده‌اند. در حدود سال ۲۷۰ ق از اردوگاه امیر احمد بن طولون در انطاکیه از غفور شام گزارشی در دست است حاکی از آن‌که برای انتقال امیر بیمار، ارابه ساخته شد تا او را به مصر برد؛ در این گزارش تصریح شده است که این ارابه به‌وسیله انسان کشیده می‌شد.

از سده ۷ ق هم‌زمان با استیلای مغول بر بخش‌های خاوری بلاد عرب، اربابه دشتی یا به اصطلاح مورخان عرب اربابه ترکی نیز در این سرزمین‌ها رواجی محدود یافت. در ۷۲۱ ق آنگاه که خاتون طغای از خاتون‌های متنفذ مغول قصد داشت از شام به سفر حج رود، امیر ارغون نایب شام دستور داد تا ۱۸ اربابه به رسم بلاد ترک برای این سفر فراهم آورند. در واپسین سال‌های حکومت ممالک بر مصر، در تدارک لشکری که در ۹۲۲ ق از مصر برای جنگ با سلیم اول سلطان عثمانی فرستاده شد، ۱۰۰ اربابه چوبی وجود داشت که هر یک با یک جفت گاو کشیده می‌شد.

در عصر اقتدار یافتن حکومت عثمانی در آسیای صغیر، گزارش‌هایی از کاربرد گسترده اربابه برای حمل توپ دیده می‌شود؛ در جریان حصر قسطنطنیه (استانبول کنونی) توسط سلطان محمد فاتح که به فتح شهر در ۸۵۷ ق انجامید و نیز در لشکرکشی هم به سمت خاور برای جنگ با آق قویونلو سخن از توپ‌هایی رفته است که بر اربابه سوار بوده‌اند. اگرچه رواج اربابه توپ‌کش در سراسر عهد عثمانی ادامه داشته است، اما کاربرد اربابه در بارکشی غیرجنگی بسیار محدود و منحصر به مسافرت‌های کوتاه بوده است.

اگرچه شمار شواهد تاریخی از رواج اربابه در ماوراءالنهر و خوارزم در چند سده نخستین اسلامی فراوان نیست، اما از جهانگردان اسلامی، ابن بطوطه به جایگاه اربابه در زندگی مردم دشت آسیای مرکزی اشاره کرده است. ابن بطوطه در بحث خود در باب کریمه، اربابه‌ای را وصف می‌کند ۴ چرخ داشته و با دو چارپایا یا بیشتر کشیده می‌شده است. برای کشیدن این اربابه از اسب، گاو یا شتر استفاده می‌شد و بر روی آن یورتی (اتاقکی) حمل می‌شد که محل قرار گرفتن مسافر بود و سورچی بر پشت یکی از چارپایان می‌نشست و اربابه را هدایت می‌کرد. ابن بطوطه خود فاصله سرای تا خوارزم، یعنی دو مرکز اصلی اردوی زرین را سوار بر چنین اربابه‌ای طی کرده بوده است (همان).

۴-۲. چارپایان

در یک نگاه گذرای تاریخی بر یک و نیم هزاره تمدن اسلامی، آنچه به طور مشترک از فلات ایران تا مغرب اقصی دیده می‌شود، این نکته است که مردم این سرزمین وسیع در سفرها و عملیات حمل و نقل خود، به هر دلیل سوار شدن بر گرده چارپایان را با شرایط زندگانی خود مساعدتر می‌دیدند. کسانی که سواری را دشوار یا نامناسب می‌یافتند، به طور خاص زنان از باب حرمت

و بیماران از روی ناتوانی از وسایلی بازهم بی چرخی چون کجاوه استفاده می کرده اند (بنیاد دایرةالمعارف اسلامی، ج ۱۴، ص ۲۰۴-۲۰۵).

در مسیرهای کوتاه درون شهرها، به ویژه در معابر و کوچه هایی که عبور وسایل نقلیه و حتی چهارپایان دشوار یا ناممکن بود، حمل و نقل به وسیله حمالان صورت می گرفت. اما در مسیرهای مالرو، استفاده از حیواناتی چون شتر، اسب، قاطر، خر، گاومیش، فیل و گاو معمول بود؛ گاه بر این حیوانات سوار می شدند یا بر پشت آن ها بار می نهادند، گاه از نیروی آن ها در کشیدن کجاوه و صندوق استفاده می شد. نوع حیوانی که برای حمل و نقل بار یا مسافر به کار گرفته می شد، در جاهای گوناگون متفاوت بود. مثلاً به گفته ابن بطوطه (ابن بطوطه، ۱۴۰۷، ص ۵۳) حمل و نقل در هند فقط به وسیله گاو صورت می گرفت و خرسواری در آن سرزمین عیب بزرگی محسوب می شد. صرف نظر از علاقه و سلیقه مردمان یک سرزمین، انتخاب و ترجیح هر حیوان به عواملی چون در دسترس و ارزان بودن و وضع طبیعی و اقلیمی مناطق بستگی داشته است. مثلاً در هند علاوه بر گاو، به ویژه در سفرهای شاهانه، استفاده از فیل و در جزیره العرب و مناطق آفریقایی استفاده از شتر متداول تر بود. مزیت استفاده از شتر در حمل و نقل در مناطق صحرائی، به دلیل طاقت فراوان آن، به ویژه در برابر تشنگی، بود (علی، ۱۹۷۶-۱۹۷۸، ص ۳۲۰-۳۲۱).

به گفته اصطخری (اصطخری، ۱۹۹۸، ص ۲۲۸)، به سبب دشواری پیمودن مناطق کویری شرق ایران با اسب، عمده ترین وسیله حمل و نقل در این مناطق شتر بود. در انتخاب نوع شتر برای هرگونه استفاده دقت می شد. در شمال آفریقا از شترهای عادی یک کوهانه که قدرت و تحمل فراوان اما سرعت کمتری داشتند، برای حمل بارهای سنگین استفاده می شد و شترهای «مهار» — که اندام باریک و درازتر و قدرت و تحمل کمتر، اما سرعت بیشتری داشتند — عمدتاً برای حمل مسافر به کار گرفته می شدند (ابن بطوطه، ج ۲، ۱۴۰۷؛ ص ۵۳۰؛ اصطخری، ۱۹۹۸، ص ۵۸-۵۹) به این شترهای تیزرو مجازه نیز گفته می شد. انتخاب اسب نیز به توانایی های آن بستگی داشت. اسب آفریقایی که کوتاه قد اما نیرومند بود، هم برای حمل بار و هم جابه جایی مسافر به کار می رفت، ولی از اسب عربی، به سبب سرعت و خوش اندامی، در سفرها و جنگ ها و مسابقه ها استفاده می شد (بنیاد دایرةالمعارف اسلامی، ج ۱۴، ص ۲۰۴-۲۰۵).

در اقلیم اسلامی، استفاده گسترده از نیروی چارپایان در حمل و نقل باعث ایجاد و یا توسعه

مشاغل مرتبط به آن گردید که آخو رسالار از مهم‌ترین آن است. آخو رسالار یا میرآخور، اصطلاحی در تشکیلات حکومتی و دربارهای ایران و دیگر سرزمین‌های اسلامی، به معنی رئیس پرستاران ستور، به‌ویژه اسب، و سایسان و مهتران در دربار و متصدی خدمات و امور مربوط به اسطبل‌های حکومتی بوده است (مقریزی، بی‌تا، ج ۱، ص ۴۴۴؛ قلقشندی، ۱۹۶۳، ج ۴، ص ۱۸؛ انوری، ۱۳۵۵، ص ۲۰۹؛ دهخدا، ۱۹۴۰؛ ذیل ماده آور؛ مرکز دایرةالمعارف بزرگ اسلامی، ۱۳۷۷، ج ۱، ص ۱۰۷).

این منصب ظاهراً از ایران عهد ساسانی به تشکیلات حکومتی دوره اسلامی راه یافته است. در ایران میانه، آخورید (تحت اللفظی: خداوند آخور) برای «رئیس اسطبل» و «میرآخور شاهی» به کار می‌رفته است و آن عهده‌دار کارهای مربوط به اسطبل‌ها و حمل و نقل شاهی بوده است. این اصطلاح در فارسی میانه صورت «آخو رسالار» یافت و در اواخر دوره ساسانی و اوایل روزگار اسلامی مترادف با «آخورید» به کار رفت و سرانجام در فارسی نو (ذری) به صورت «آخو رسالار» درآمد (مرکز دایرةالمعارف بزرگ اسلامی، ۱۳۷۷، ج ۱، ص ۱۰۷).

این اصطلاح و سمت درباری همچنان در ایران بعد از اسلام شناخته و متداول بوده است و لااقل از نیمه قرن ۴ ق/۱۰ م تا روزگار قاجار و حتی پس از آن به صورت‌های گوناگون آخو رسالار، آخو رسالار، آخو رسالار، سالار آخو، امیرآخور، امیرآخو، مهتر، آخته‌یگی، آختاچی، آختاچی، آخته‌چی، آخته‌چی، آخته‌چی به کار رفته است (اعتمادالسلطنه، ۱۳۰۶ - ۱۳۰۷، ص ۱۸). اما از همین متون برمی‌آید که این عنوان‌ها، حتی در مواردی که با لفظی یکسان به کار برده شده‌اند، از نظر دامنه اختیارات اداری و مرتبه سازمانی و اهمیت اجتماعی در همه دوره‌ها و همه سرزمین‌های اسلامی یکسان نبوده‌اند (مرکز دایرةالمعارف بزرگ اسلامی، ۱۳۷۷، ج ۱، ص ۱۰۷).

این سمت در عصر غزنویان لقب و مقامی مهم به شمار می‌آمده است و کسانی پس از دستیابی به این سمت مقامات بلندتر یافته‌اند. در آن دوران از لقب آخو رسالار بهره‌برداری می‌شده است. در منابع از احمدعلی نوشتگین آخو رسالار که بعدها به ولایت بدخشان دست یافت، ذکری شده است. همچنین از منابع اواخر عهد غزنویان، از «آخور» و «نایب» آن و نیز مهم‌ترین وظیفه او یعنی نظارت دقیق بر «زیادت و نقصان جو اسبان» سخن به میان آورده است. چنگیز خان پس از رسیدن به مقام خانی، ۱۰ منصب اردوی خان بزرگ را که برخی از آن‌ها اصل مغولی و ترکی

داشت، تعیین کرد. ظاهراً این مناصب در دوره ایلخانان نیز باقی بوده است (اشپولر، ۱۳۵۱، ص ۲۷۵) وظایف ۱ منصب از این مناصب دهگانه به «متصدی تدارک یورت‌ها «حمل و نقل» اختصاص داشت.

در دوره ترکمانان اصطلاح میرآخور، عنوان سمتی بلند بود و امیرآخوری در دوره صفویه نیز منصبی بلند به شمار می‌آمد و یکی از ۱۴ منصب درجه اول حکومتی (وزارت اعظم، قورچی‌باشی، قوللر آقاسی، ایشیک آقاسی و جز آن) بود که لقب ارجمند و تشریفاتی «عالیجاه» (برتر از «مقرب الخاقان و والا تر از «مقرب الحضرة»)) اختصاص به ایشان داشت. شاردن شغل میرآخورباشی را سومین شغل دستگاه شاه صفوی به‌شمار آورده است (سیاحت‌نامه، اعتمادالسلطنه، ۱۳۰۶ - ۱۳۰۷ ق، ص ۱۸؛ مرکز دایرةالمعارف بزرگ اسلامی، ۱۳۷۷؛ ج ۱، ص ۱۰۷).

در دوره قاجار نیز این شغل و عنوان، از مناصب بلند درباری بود و «اداره اصطبل خاصه مبارکه و امیرآخوری» در زمان ناصرالدین شاه بر عهده رجالی بزرگ چون اسدالله قاجار، نواب حسن میرزا و نواب جهان‌سوز خان بوده است. همچنین در مآخذ از «متصدیان ستوران» و «انبارداران زین و برگ و کارکنان پنج اصطبل» در تشکیلات وابسته به دارالخلافه عباسی سخن به میان آمده است (صابی، ۱۳۴۶، ص ۱۶؛ متز، ۱۳۶۲، ج ۱، ص ۱۷۱؛ مرکز دایرةالمعارف بزرگ اسلامی، ۱۳۷۷، ج ۱، ص ۱۰۷).

ابن طویر قیصرانی (۵۲۵-۶۱۷ ق/۱۱۳۰-۱۲۲۰ م)، از صاحب‌منصبان عالی‌رتبه اواخر عهد خلفای فاطمی، از دو اصطبل (طارمه و جمیزه) متعلق به خلیفه وقت نام برده و تشکیلات آن‌ها را چنین توصیف کرده است: خلیفه در هر اصطبل نزدیک به ۱۰۰۰ اسب داشت. نیمی از آن‌ها خاص خود او بود و از نیمی دیگر شماری پیوسته به رسم عاریه در اختیار صاحب‌منصبان و خدمتکاران قرار می‌گرفت و تعدادی دیگر در مراسم و موکب‌ها به کار گرفته می‌شد و هر اصطبل تشکیلات و گماشتگانی داشت. هر ۳ اسب را یک ستوربان (سایس) بود و هر اسب را یک لگام‌دار (شداد) که کار بستن و گشادن زین‌افزار اسبان با او بود. هر بیست ستوربان عریفی داشتند که مسئولیت گرفتن و باز پس دادن زین‌افزارهای آراسته از زین‌خانه سلطانی (خزائن السروج) برای ستوربانان با او بود و سرانجام هر اصطبل یک اسب یار (رایض) چون امیرآخور داشت. این ۲ اسب یار از حق خواربار و جامگی به‌طور کامل برخوردار بودند. عریفان و دیگر گماشتگان نیز افزون بر جامگی،

جیره گندم و نان داشتند (مقریزی، بی‌تا، ج ۱، ص ۴۴۴؛ قلقشندی، ۱۹۶۳، ج ۳، ص ۴۷۴-۴۷۵؛ مرکز دایرةالمعارف بزرگ اسلامی، ۱۳۷۷، ج ۱، ص ۱۰۷).

پس از فاطمیان امیرآخوری در تشکیلات حکومتی ممالک مصر یکی از ۲۵ منصب (وظیفه) درگاه سلطان (حضرةالسلطان) به شمار می‌آمد و پس از ۵ سمت بلند نیابت سلطان (النائب الکافل: جانشین سلطان در همه امور حکومتی)، اتابکیه (اتابک العساکر: بزرگ‌ترین امیر پس از نایب)، رأس نوبت (مهر بردگان سلطانی)، امره مجلس و امره سلاح، وظیفه امیرآخوری (امرّه اخوریه) جای داشت که «موضوع آن تصدی اصطبل سلطان و اسبان او بود. معمولاً یک مین‌باشی (امیر ۱، ۰۰۰ تن) عهده‌دار این منصب می‌گردید و در اصطبل سلطان اقامت می‌کرد، و ۳ امیر طبل‌خانه (امیر ۴۰ تن) و گروهی بسیار ده‌باشی (امیر ۱۰ تن) و سپاهی زیردست او بودند» (قلقشندی، ۱۹۶۳، ج ۴، صص ۱۶، ۱۸، ۱۹؛ مرکز دایرةالمعارف بزرگ اسلامی، ۱۳۷۷، ج ۱، ص ۱۰۷).

۳-۴. حمال

در مسیرهای کوتاه‌درون شهرها، به‌ویژه در معابر و کوچه‌هایی که عبور وسایل نقلیه و حتی چهارپایان دشوار یا ناممکن بود، حمل و نقل به‌وسیله حمّالان صورت می‌گرفت (مرکز دایرةالمعارف بزرگ اسلامی، ۱۳۷۷، ج ۱، ص ۱۰۷).

۴-۴. هودج

استفاده از عماری یا هودج (اتاقک‌های چوبینی که بر مرکب‌ها نهاده می‌شدند)، پیش از اسلام و پس از آن، چه در میان اعراب و چه در بین ایرانیان، معمول بود. این وسایل را بر پشت شتر و اسب و استر و قیل نیز می‌نهادند (یاسین، ۲۰۰۵، صص ۳۱-۹۲، ۲۶۵-۲۷۶). عماری‌های سلاطین و بزرگان نفیس‌تر و زینت یافته بودند (ناصرخسرو، ۱۳۶۳، ص ۶۶-۸۲).

۵-۴. محمل / کجاوه

نوع دیگر این وسایل، محمل نام داشت که انواع و اشکال گوناگونی داشته است. یک نوع آن به شکل صندوقی بوده که بر روی شتر سوار می‌شده است. نوع دیگر، دو صندوق مستطیلی بوده که هرکدام بر یک‌سوی شتر متصل می‌شده و معمولاً در هر سوی آن دو نفر می‌نشستند (یاسین،

۲۰۰۵ م، صص ۳۰۱). در فارسی، به این نوع محمل، کجاوه می‌گویند (بنیاد دایرةالمعارف اسلامی، ج ۱۴، ص ۲۰۸).

۴-۶. تخت روان

گزارشی از ابن جبیر در دست است که رواج نوع دیگری از وسایل نقلیه را که با بقیه متفاوت بوده نشان می‌دهد. آن چنان‌که از گزارش او درباره سفر شاهزاده خاتون سلجوقی می‌توان دریافت، دو شتر یا دو اسب با فاصله پشت‌هم قرار می‌گرفتند. سپس دو چوب به موازات هم و به صورت افقی بر پشت دو حیوان نصب می‌شد. آنگاه هودج را بر این دو چوب محکم می‌بستند (ابن جبیر، ۱۴۰۴؛ ص ۲۸۵). این نوع هودج - که در فارسی از آن به تخت روان و در عربی به مَحْفَه نیز تعبیر می‌شود (یاسین، ۲۰۰۵، صص ۳۳۴) با نیروی کششی مرکب جلویی و نیروی فشارِ مرکبِ پشتی حمل می‌شده است. مزیت تخت روان آن بوده که مسافر در آن کاملاً احساس آسودگی می‌کرده؛ چه، هودج او مستقیماً به پشت مرکب متصل نبوده و در نتیجه او در دست‌اندازها دچار زحمت نمی‌شده است. در یکی از نقاشی‌های متعلق به نسخه خطی یوسف و زلیخا مورخ ۱۰۲۸ که در دارالآثار العربیه در قاهره موجود است، زلیخا تقریباً در چنین هودجی تصویر شده است. این هودج که با دو اسب، یکی در جلو و یکی در عقب، حمل می‌شده، از جانب چپ به صورت پنجره‌ای گشوده است. شش ضلعی بودن اتاقک که سقفی گنبدی نیز بر بالای آن هست، به تقسیم‌بندی فضای داخل هودج و استفاده بهتر از قسمت‌های آن کمک می‌کند (یاسین، ۲۰۰۵، ص ۵۸۷).

مشابه تخت روان در هندوستان، دُلّی است. دُلّی صندوقچه‌ای مسقف یا بی‌سقف بوده که چهارگوشه آن به تیرکی از جنس ساقه خیزران که ظاهراً در وسط آن قرار داشته، متصل می‌شده است. این صندوقچه بر دو چوب افقی قرار می‌گرفته است و دو یا چهار نفر آن را حمل می‌کرده‌اند. این وسیله برای حمل بیماران و اجساد کشتگان جنگ نیز به کار می‌رفته است. به نوشته ابوبکر طهرانی (طبرسی، بی‌تا، ۲۹۰)، شاهرخ میرزا را در هنگام بیماری با تخت روان حرکت دادند. ظاهراً کامل‌ترین وصف درباره تخت روان از آن پیترو دلاواله، سیاح ایتالیایی، است. وی در وصف تخت روانی که به سفارش و نظارت خودش در ۱۰۲۷ در اصفهان ساخته شده، گفته که این تخت روان صندوق چوبین بزرگی با گنجایش دست‌کم چهار نفر است و از هر سو پنجره‌ای دارد و در دو سوی آن دو ورودی دردار تعبیه شده است.

دیواره‌های داخلِ تخت روان، با اطلس زردرنگ و نمای بیرونی آن با نمدهای رنگارنگ روکش شده است. نصب تخت روان بر شتر را یک نفر می‌تواند به آسانی انجام دهد. بدین ترتیب که پس از به زانو درآوردن شترها، یکی در جلو و یکی در عقب، سر تیرهای حاملِ تخت را به دو طرف زین شترها می‌بندد و با طنابی محکم گره می‌زند. سپس با اشاره او، شتر برمی‌خیزد و آماده حرکت می‌شود. برای پیاده کردن هم هر دو حیوان را می‌نشانند و تخت را بر زمین می‌گذارد و پس از خروج مسافران، تخت را از دوش شترها برمی‌دارد (دلاواله، ۱۳۸۰، ج ۱، صص ۵۶۳-۵۶۵).

در تهران دوره قاجار دو سوی انتهایی تیرها به اندازه یک‌و نیم تا دو متر بلندتر بود. سر دو تیر در جلو و عقب با دو رشته زنجیر به هم متصل می‌شد. برای سوار و پیاده شدن، نردبان کوتاهی لازم بود که همیشه آن را بر روی پالان حیوان عقبی می‌بستند و در مواقع لزوم، آن را باز می‌کردند و کنار تخت روان قرار می‌دادند (شهری‌باف، ۱۳۶۷، ج ۱، ص ۲۵۲).

۴-۷. کالسکه، دلیجان و گاری

از دیگر وسایل معمول در دوره قاجار، دُرشکه، کالسکه، دلیجان و گاری در انواع گوناگون بود. درشکه و کالسکه کلمات آلمانی و نیز روسی‌اند، دلیجان فرانسوی و گاری هندی است. وجه مشترک همه این‌ها چرخ‌دار بودن آن‌هاست و اینکه به پشت اسب یا قاطر بسته می‌شدند. از کالسکه‌ها و در مرتبه بعد درشکه‌ها، بیشتر اعیان و دولتمندان استفاده می‌کردند و این وسایل، عمدتاً شخصی بودند. کالسکه حتی در جاده‌های مالرو سنگلاخ هم به کار گرفته می‌شد (شهری‌باف، ۱۳۶۷، ج ۱، ص ۲۵۱).

دلیجان حدود هشت مسافر، یعنی دو برابر کالسکه‌های معمولی، ظرفیت داشت. رانده دلیجان، به نام سورچی، مانند کالسکه‌ران بیرون اتفاق جای می‌گرفت. سورچی دستیاری داشت که در مواقع لزوم، به جای او دلیجان را می‌راند. گاری‌ها استفاده عام‌تری داشتند، به‌ویژه نوع روباز و کندرو آن ارزان‌تر و برای عموم قابل استفاده‌تر بود (شهری‌باف، ۱۳۶۷، ج ۱، ص ۳۷۱).

به‌طور کلی با اختراع اتومبیل و قطار، استفاده از وسایل سنتی، چه در ایران چه در سایر کشورها، به تدریج منحصر به روستاها و مناطق دوردست شد (شهری‌باف، ۱۳۶۷، ج ۱، ص ۳۷۳). امروزه پاره‌ای از این وسایل، مثل درشکه، در شهرها و مراکز گردشگری، در اثر فرایند تخریب خلاق، کاربرد معمول خود را از دست داده و برای تفرج مسافران تغییر کاربری داده شده‌اند.

نتیجه‌گیری

روند استفاده از ابزار و وسایل حمل و نقل در گستره تمدن اسلامی گویای آن است که توسعه در ابعاد گوناگون اجتماعی، اقتصادی و سیاسی در جوامع اسلامی با تحولات مرتبط با استفاده از ابزارهای نظام حمل و نقل پیوند وثیقی داشته است. در صدر اسلام، سیاست‌های تشویقی پیامبر اسلام (ص) در خصوص تشویق مسلمانان به کسب و کار و رشد تجارت و فعالیت‌های اقتصادی نقش مهمی در رونق امکانات و ابزارهای حمل و نقل داشت.

مسلمانان استفاده از بسیط‌ترین ابزارهای حمل و نقل تا مدرن‌ترین آن‌ها را مورد توجه قرار دادند و سرمایه‌گذاری‌های زیربنایی در نظام حمل و نقل مورد رغبت آن‌ها قرار گرفت. با گسترش تمدن اسلامی و رونق گسترده تعاملات تجاری، ایجاد و توسعه شبکه‌های ارتباطی ضرورتی روزافزون یافت. حفظ امنیت این قلمرو گسترده نیز محتاج شبکه‌های ارتباطی بود. از این رو ابزارهای حمل و نقل بسیاری ساخته یا بهسازی شد. اربابه یک وسیله چرخ‌دار حمل و نقل در قدیم بوده است که به عنوان یک وسیله باربری و حمل و نقل در طول سده‌های متمادی اسلامی، همواره کاربرد خود را حفظ کرده بوده است و از آن برای مقاصد گوناگون نظامی و خدماتی بهره‌برداری می‌گردید. در یک نگرش گذرای تاریخی بر یک و نیم هزاره تمدن اسلامی، دیده می‌شود که مسلمانان از نیروی حیوانات چهارپا در کشیدن کجاوه و صندوق و سایر امکانات حمل و نقل استفاده می‌کردند و شغل مرتبط با آن از قبیل میرآخوری پدید آمد. همچنین در تمدن اسلامی استفاده از وسایل ساخته شده حمل و نقل مانند معماری یا هودج، محمل، کجاوه و درشکه یا دلیجان معمول بوده است.

فهرست منابع

۱. ابن بطوطه، رحلة ابن بطوطه، چاپ محمد عبدالمنعم عریان، بیروت ۱۴۰۷.
۲. ابن جبیر، رحلة ابن جبیر، بیروت، ۱۴۰۴.
۳. اشپولر، برتولد، تاریخ مغول در ایران، ترجمه محمود میرآفتاب، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۵۱.
۴. اصطخری، انعام محمد شرف‌الدین، مدخل الی تاریخ الطرابلس الاجتماعی والاقتصادی: دراسة فی مؤسسات المدينة التجارية، طرابلس، ۱۹۹۸.
۵. اعتمادالسلطنه، محمد حسن خان، المآثر والآثار، تهران، ۱۳۰۶-۱۳۰۷.
۶. انوری، حسن، اصطلاحات دیوانی دوره غزنوی و سلجوقی، تهران، طهوری، ۱۳۵۵.
۷. بنیاد دایرةالمعارف اسلامی، دانشنامه جهان اسلام، زیر نظر غلامعلی حداد عادل، ج ۱۴، تهران: انتشارات بنیاد دایره المعارف اسلامی.
۸. دلاواله، پیتر، سفرنامه پترو دلاواله، ترجمه محمود بهفروزی، تهران، ۱۳۸۰.
۹. دهخدا، علی اکبر، لغتنامه، تهران: دانشگاه تهران.
۱۰. شاردن، ژان، سیاحت‌نامه، ترجمه محمدعباسی، تهران، امیرکبیر، ۱۳۴۵.
۱۱. شهری باف، جعفر، تاریخ اجتماعی تهران در قرن سیزدهم، تهران، ۱۳۶۷.
۱۲. صابی، هلال بن حسن، رسوم دارالخلافه، ترجمه محمدرضا شفیعی کدکنی، تهران، بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۴۶.
۱۳. صدر، کاظم، اقتصاد صدر اسلام، تهران، انتشارات دانشگاه شهید بهشتی، مرکز چاپ و انتشارات، ۱۳۸۷.
۱۴. طبرسی، فضل بن حسن، مجمع‌البیان فی تفسیر القرآن، بیروت، دارالمعرفه طهرانی، ابوبکر، کتاب دیار بکریه، آنکارا، چاپ نجاتی.
۱۵. علی، جواد، المفصل فی تاریخ العرب قبل الاسلام، بیروت، ۱۹۷۶-۱۹۷۸.

۱۶. فیاض، علی اکبر، تاریخ اسلام، تهران، دانشگاه تهران، چاپ دوم، ۱۳۳۵.
۱۷. قلقشندی، احمد بن علی، صبح الاعشی، قاهره، وزارة الثقافة و الارشاد القومي، ۱۹۶۳.
۱۸. کتانی، عبدالحی، نظام الحکومه النبویه، المسمی التراتیب الادویه، بیروت، داراحیاء التراث العربی، بی تا.
۱۹. متز، آدم، تمدن اسلامی در قرن چهارم هجری، ترجمه علیرضا ذکاوتی قراکزلو، تهران، امیرکبیر، ۱۳۶۲.
۲۰. مرتضی، جعفر، السوق فی ظل الدولة الاسلامیه، بیروت، الدارالاسلامیه، ۱۹۸۸.
۲۱. مرکز دایرةالمعارف بزرگ اسلامی، دایرة المعارف بزرگ اسلامی، تهران: انتشارات مرکز دایره المعارف بزرگ اسلامی
۲۲. مقریزی، تقی الدین احمد، الخطط، بیروت، دارصادر، بی تا.
۲۳. ناصر خسرو، سفرنامه حکیم ناصر خسرو قبادیانی مروزی، چاپ محمد دبیرسیاقی، تهران ۱۳۶۳.
۲۴. یاسین، عبدالناصر، وسایل السفر عندالمسلمین: تاریخها و آثارها، قاهره، ۲۰۰۵.