

## بررسی راه‌ها و رباط‌های نیشابور پس از اسلام تا حمله مغول بر اساس منابع تاریخی و سفرنامه‌ها (قرن ۱ تا ۶ هجری)

الهه رضانزاد یزدی

کارشناس ارشد تاریخ و تمدن ملل اسلامی، واحد مشهد، دانشگاه آزاد اسلامی، مشهد، ایران

عالمیه جهانیان

کارشناس ارشد تاریخ و تمدن ملل اسلامی، واحد مشهد، دانشگاه آزاد اسلامی، مشهد، ایران

مجله علمی پژوهشی تاریخ- شماره ۵۷- تابستان ۹۹- صفحه ۲۵۸-۲۳۷  
تاریخ دریافت مقاله : ۹۹/۱/۳۰ تاریخ پذیرش ۹۹/۷/۳

### چکیده

گسترش سرزمین‌های اسلامی و نیازهای مسلمانان شرایطی را فراهم می‌کرد که این سرزمین‌ها باهم ارتباط برقرار کنند به‌طورقطع راه و رباط و کاروانسرا یکی از مسائلی بود که می‌توانست بخشی از این مهم را برآورده سازد. در سرزمین‌های اسلامی راه ابریشم، به‌عنوان شاهراه نقشی حیاتی بین شرق و غرب داشت و در کنار این شاهراه، راه‌های فرعی فراوانی صورت گرفت و همچنین شهرهای مهمی که بر سر این راه‌ها قرار گرفتند، به‌طورقطع یکی از این شهرها نیشابور بود که در شرق ابر شهرش نامیدند. موقعیت جغرافیایی و آب و هوایی نیشابور کمک کرد که این راه‌ها در شرق به نیشابور ختم شوند و از آنجا به دیگر مناطق تا حمله مغول تداوم یابد و به‌نوعی پس از حمله مغول تا دوران قاجار. مقاله حاضر باهدف آشنایی با راه و رباط‌های نیشابور به روش توصیفی-تحلیلی و بر اساس مطالعات کتابخانه‌ای تدوین شده است. نتایج پژوهش نشان می‌دهد راه‌ها پیش از شکل‌گیری نیشابور چه در پیش از اسلام و چه در دوره اسلامی در مسیر مبادلات تجاری و مراودات انسانی مورد استفاده قرار می‌گرفتند اما مراکز جمعیتی همچون نیشابور نیز بر رونق و اهمیت این راه‌ها و به‌خصوص راه ابریشم افزوده است.

**کلیدواژه:** نیشابور، راه دوره‌ی اسلامی، سفرنامه نویسان، رباط

مقدمه

موضوع راه و جاده مسئله‌ای بسیار مهم در طول تاریخ بوده زمینه افول و یا رشد یک دولت را فراهم و تمدن ساز می‌شده است سرزمین ایران در طول تاریخ چنین موقعیتی داشته است و امروزه آثار این راه‌ها در جای‌جای ایران خودنمایی می‌کند، آثاری که به صورت تپه‌های تاریخی و باستانی در اطراف راه‌های کنونی دیده می‌شوند و حکایت از مسیرهای بزرگ و راه‌های کاروان رو را دارد که از اعصار بسیار کهن تا به حال چندان تغییری نکرده است. آثار حفاری شده در تپه حصار دامغان، چشمه‌علی شهر ری، تپه سیلک کاشان و تپه گیان در همدان و دیگر تپه‌ها به گونه‌ای در کنار جاده‌های اصلی و فرعی و شهرهای آباد کنونی واقع شده‌اند (گریشمن، ۱۳۷۲: ۲۶).

در دوره‌های بعدی تاریخ ایران و به خصوص پس از استقرار آریایی‌ها و تشکیل دولت ماد و هخامنشی راه‌های کاروانرو و تجاری و حتی نظامی در همان مسیر قرار گرفت. عصر هخامنشی به علت گسترش سرزمین و تعدد اقوام توجه به امنیت و تجارت، راه و راه‌سازی اهمیت ویژه‌ای پیدا کرد. دمرگان فرانسوی به راه‌های متعددی اشاره دارد؛ از تخت جمشید به شوش پنج راه، از همدان به شوش پنج راه، شعبه‌های تا اصفهان و بندر دیلمان از ری پنج راه به آذربایجان، همدان، شهر صدرروازه و از آنجا تا استرآباد و خراسان و از کرمان راه‌هایی به تخت جمشید و... منتهی می‌شد (پیرنیا؛ افسر، ۱۳۷۰: ۴۸). اقدامات گوناگونی در عصر هخامنشی در ارتباط با اصلاح راه‌ها و احداث تأسیسات جدید صورت گرفت سرزمین پهناور عصر هخامنشی نیازمند راه‌های مجهز و سهل‌العبوری بود که بتواند اداره کشور را به‌خوبی به سامان برساند. اقدامات داریوش اول حکایت از چنین امری می‌کند وجود چاپارخانه‌ها از منزلی به منزل دیگر در حدود چهار الی پنج فرسخ، وجود اسب‌های تازه‌نفس و دیگر امکانات و خدمات بین‌راهی این مهم را حکایت می‌کند (پیرنیا، ۱۳۹۱: ۱۲۹۱-۱۴۹۳)

توجه به امر راه و رباط در عصر اشکانی و ساسانی نیز همانند دوره‌های پیشین دنبال می‌شد که تغییر چندانی نداشت، تا با پیدایش راه تجاری جاده ابریشم، از اهمیت ویژه‌ای نیز برخوردار شد. این راه تجاری مهم، طی قرون متوالی باعث رونق اقتصادی و سیاسی و حتی بسیاری از جنگ‌ها بین ایران روم بر سر منافع و تسلط این راه تجاری پررونق شده است. انحصار تجارت کالاها ارزشمندی همانند ابریشم، پارچه‌های پشمی، فرش‌های گران‌بها، عطریات و سنگ‌های قیمتی و فولاد و ادویه و... خواهان و مشتریان زیادی پیدا کرده بود و این کالاها یا از ایران عبور می‌کرد و یا

صادرات و واردات آن توسط ایرانی‌ها انجام می‌شد، لذا قرن‌ها ایران و روم بر سر سلطه این راه و بازارهای پررونق کشمکش داشتند (اقبال آشتیانی، ۱۳۱۲: ۲۵؛ دیاکونوف، ۱۳۹۴: ۶۳-۷۴). نیشابور در قبل از اسلام به‌خصوص در عصر ساسانیان به‌عنوان یک پادگان دفاعی در مقابل اقوام مهاجم شرقی نقش مهمی داشت این روند باعث شده بود که دولت ساسانی به بهبود وضع راه‌ها توجه فراوان داشته باشد برای تأمین امنیت و نگهداری و مرمت راه‌ها و مسیرهای کاروانی مالیات وصول کند و در مسیر این راه‌ها امکانات فراهم کند تا تجار و بازرگانان بتوانند با خیال آسوده به کار تجارت و مبادله کالا بپردازند (گریشمن، ۱۳۷۲: ۳۳۹)؛ بنابراین مسئله اصلی این پژوهش بررسی راه و روابط‌های نیشابور (قرن ۱ تا ۶ هجری) بر اساس منابع تاریخی و گزارش‌های سفرنامه نویسان است. با بررسی توصیفی-تحلیلی منابع تاریخی و سفرنامه‌ها، می‌توان به پرسش‌های زیر پاسخ داد: ۱. نقش راه‌های نیشابور قبل و بعد از اسلام در رشد این منطقه چه بوده است؟ ۲. کارکرد روابط‌های نیشابور به چه صورت بوده است؟

### راه و تجارت پیش از اسلام

از زمان هخامنشیان تا سقوط سلسله ساسانیان خط سیر اصلی بازرگانی شرق و غرب و بالعکس، از ایران انجام می‌گرفت. کاروان‌های حامل کالا از شهرهای همانند اکباتان، شوش و تیسفون و استخر راه می‌افتادند و از راه دامغان و خراسان به کاشغر و چین روانه می‌شدند و کالاهای مختلفی را جابجا می‌کردند و تجار مهمی در این مسیر حتی در دوران اسلامی نقش ایفا می‌کردند «عامل عمده تأمین رفت و آمد در راه‌های تجاری و ایجاد ارتباط با جهان غرب با شرق سغدی‌ها بودند در قبال پارچه‌های ابریشمی ذی‌قیمت که این بار از مشرق راه مغرب را در پیش می‌گرفت کالاهای از قبیل بزک آلات ایرانی، قالی‌های نفیس، سنگ‌های قیمتی شام و پارچه‌های مصری دریافت و معاوضه می‌شد» (سیرو، بی‌تا: ۱۴-۱۵)

تاجران شهرهای خراسان در دوران پیش از اسلام با سرزمین‌های مختلف از طریق جاده ابریشم و دیگر راه‌های شناخته‌شده روابط تجاری داشتند سکه‌های یافت شده در چین از تاجران شهرهای نیشابور و مرو و بلخ در دوره ساسانی مؤید روابط بازرگانی با این مناطق است (پیکولوسکایا، ۱۳۷۲: ۲۲۸-۱۶۰).

شهر نیشابور در عصر ساسانی از اهمیت خاصی برخوردار گردید. این شهر به‌عنوان پادگانی برای برقراری امنیت موردتوجه بود و این منطقه یکی از عوامل اصلی برقراری امنیت در مناطق شرقی

بشمار می‌رفت دولت‌مردان ساسانی برای امنیت خاطر بازرگانان و کاروان‌های تجاری در مسیر جاده ابریشم از نیشابور به‌عنوان یک دژ دفاعی استفاده می‌کردند و علاوه بر این شهر نیشابور بارانداز کاروانی و تجاری مهمی تلقی می‌شد اگرچه مسیر جاده ابریشم از قرن‌ها پیش از شکل‌گیری شهر نیشابور وجود داشت اما پیدایش مراکز جمعیتی همچون نیشابور بر اهمیت این مسیر افزود و راه ابریشم بیش‌ازپیش مورد توجه بازرگانان و سیاحان قرار گرفت (لباف خانیکی، ۱۳۹۳: ۱۴۰-۱۲۲).

### راه‌های اسلام

با ورود سپاهیان عرب مسلمان به ایران و سقوط دولت ساسانی نزدیک به دو قرن راه‌های تجاری و بازرگانی به دلیل درگیرهای نظامی و سیاسی بین اعراب مسلمان و ایرانیان از رونق و اهمیت کمتری برخوردار بودند نوعی هرج و مرج سیاسی در جامعه حاکم شد پیروزی اعراب تا مدت‌ها برای احیا پررونق مسیرهای تجاری وقفه ایجاد کرد ماکسیم سیرو معتقد است در سال ۱۲۱ ه. ق پس از فتح شهر سمرقند این راه مجدداً برقرار شد (سیرو، بی تا: ۱۷). به تدریج با استقرار اعراب به‌خصوص عباسیان و دولت‌های محلی در شرق ایران که تابع خلیفه بودند، ابزارهای پادشاهان ایرانی دنیای گذشته بکار گرفته شد، آثار و تجارب برجای مانده از دوران قبل از اسلام از میان توده‌های خاک کاویده شده و همان راه‌های قدیم احیا شد. گزارش‌های سفرنامه نویسان دوره اسلامی حکایت از آن دارد که این راه‌ها همان جاده‌های روزگار باستان است و تاکنون هم تغییری نکرده و مسیر شهرهای عهد باستان با مسیرهای جاده‌های فعلی مطابقت دارد هرچند که بنا به علل طبیعی و گاه سیاسی- اجتماعی شهری از بین رفته ولی در همان نزدیکی موقعیت دیگری ایجاد شده است، برخی از منزلگاه‌ها به عللی از آبادی و رونق افتاده و در نزدیک آن‌ها منزلگاه، کاروانسرا، شهر و یا آبادی دیگری شکل گرفته است. مثلاً نوغان و سناباد که بعد از قرن چهارم اهمیت آن‌ها به خاطر قرار گرفتن بر سر راه ابریشم بود در چند مرحله و به تدریج مورد توجه قرار گرفت و روز بروز بر اهمیت آن افزوده شد و بر جای تابران که در قرون میانی اسلامی به مراتب از آن‌ها بزرگ‌تر، پرجمعیت‌تر و از رونق بیشتری برخوردار بود و یکی از خزائن سه‌گانه نیشابور را تشکیل می‌داد، نشست و تدریجاً چنان گسترش یافت که در حال حاضر به یکی از بزرگ‌ترین شهرهای مذهبی جهان تبدیل شده است (بختیاری، ۱۳۸۱: ۳۲۰-۳۱۹).

قبل از استقرار دولت‌های ترک نژاد و علی‌رغم درگیرهای نظامی سیاسی نوعی ارتباط تجاری در راه‌ها برقرار بوده قتیبه بن مسلم حاکم خراسان، سفیرانی به چین اعزام کرد (آلتهایم و همکاران،

۱۳۹۳: ۹۷، ۹۹، ۱۰۵)، مسعودی گزارش می‌کند که از اقلام چینی موجود در بازارهای خراسان کالاهای را نصر بن سیار از خراسان به نزد خلیفه اموی ولید بن یزید در شام فرستاد استقرار دولت‌های ترک نژاد در ایران و احیای راه‌های گذشته از نکات مهم دوران آنان است علی‌الخصوص پیدایش دولت سلجوقیان و سلطه آن‌ها به سال ۴۲۴ در شهر نیشابور فصل نوینی در تاریخ راه‌های تجاری ایران گشوده شد این ترکان با به کمک دولت مردانی همانند خواجه نظام الملک تشکیلات منظمی ایجاد کردند که رفت‌وآمد کاروان‌ها و تجار را تسهیل و مبادله کالا بین شرق و غرب را آسان‌تر کنند، در پی این توجه دولت سلجوقی تجار توانستند با خیال راحت از مدیترانه تا بلخ طی طریق کنند کالا بین شرق و غرب جابجا کنند، لوازم و ساختمان‌های مورد نیاز بین‌راهی برای تجار فراهم کردند و تمام امکانات از مراکز شهری و قلعه‌های اطراف به مراکز کاروانرو و کاروانسراهای بین‌راهی حمل می‌شد تا مورد استفاده قرار گیرد (همان، ص ۲۰)

### توجه به نیشابور پس از اسلام

با سقوط دولت ساسانی توسط اعراب، شرق ایران به کانون سیاسی، فرهنگی، ادبی، علمی، اجتماعی، مذهبی و حتی اقتصادی تبدیل شد. در نتیجه مرکزیت و کانون عمده‌ی این تحولات خراسان بزرگ بود. مشهور است که با انتقال بقایای دولت ساسانی به خراسان و شرق، کتابخانه مرو حاوی کتبی بوده که یزدگرد ساسانی با خود به آنجا آورده بود (متز، ۱۳۹۴: ۲۰۱/۱؛ حموی، ۱۳۸۳: ۲۷۴/۲) گشایش و تصرف بخشی از خراسان (نیشابور و مناطق اطراف آن) به روزگار عثمان خلیفه سوم به سال ۳۱ هـ ق و به فرماندهی عبدالله بن عامر انجام شد (همان، ۲۰۱/۱)

سرزمینی پرنعمت و توأم با اقلیم مناسب برای مهاجمان و قبایل عرب بود اعراب از مناطق مرکزی و جنوبی روانه‌ی خراسان شده و در این خطه و ابر شهری همانند نیشابور و مناطق اطراف آن مستقر می‌شدند (حموی، ۱۳۸۳: ۲۷۴؛ رازی، ۱۳۸۹: ۵۱۸/۲-۵۱۷)

تولیدات کشاورزی و دامی فراوان اطلاق «انبار غلات» (دنیل، ۱۳۹۰: ۱۱) به سبب فراوانی محصولات مهمی نظیر گندم و جو و محصولات باغی شهرت داشته و جغرافی دانان قرون اولیه اسلامی، همواره از ارزانی زندگی، ناشی از فراوانی محصول کشاورزی در خراسان در شگفت بوده‌اند. در نتیجه شهرهای بزرگی همانند نیشابور شکل گرفته که ابر شهر نامیده شد و این موضوع در ایجاد مراکز فرهنگی، علمی و ایجاد راه‌های ارتباطی و کاروانی تأثیر بسزایی داشته است (ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۱۶۸-۱۹۰؛ ناشناخته، ۱۴۲۳: ۳۲۷-۲۹۰؛ مقدسی، ۱۳۶۱: ۴۸۴/۲-۴۲۶)

توجه به مسیرهای کاروانی و گذرگاه‌ها ایجاب می‌کرده که راه‌ها و پل‌ها و آسیاب‌ها ساخته و نگهداری شوند. علی‌رغم تهدیدها و هجوم‌های پی‌درپی قبایل مهاجم، امکانات فراوان در خراسان فرصت بازسازی راه‌ها و مسیرهای کاروان رو و تجار را فراهم و دوباره هموار می‌کرده است.

### نیشابور محل تلاقی راه‌های تجاری و کاروانرو

نیشابور را باید مرکز ثقل و کانون تحولات گوناگون در خراسان دانست چراکه بسیاری از خاندان‌های بزرگ ایرانی در نیشابور سکنی گزیده، یا منتسب به این شهرند.

این خاندان‌ها با داشتن قدرت سیاسی و اجتماعی نقش مهمی در مهار غارت‌ها و ویرانی‌های ایران و در نتیجه بالندگی فرهنگی و اقتصادی در خراسان و گسترش ابر شهری همانند نیشابور ایفا کرده‌اند (رن. فرای، ۱۳۶۳: ۴/۴؛ صفا، ۱۳۶۷: ۱/۶۴)

یکی دیگر از دلایلی که نیشابور را در قرون اولیه اسلامی به مرکز و کانونی برای تحولات علمی-سیاسی و بخصوص تجاری، تبدیل نموده راه‌های ورودی و منتهی به نیشابور است؛ راه‌های که از سمت غرب و یعنی شاهرود و از جنوب یزد، شیراز، اهواز، اصفهان و کرمان وارد نیشابور می‌شدند راه‌های سخت و طاقت‌فرسا بودند. کاروانیان، تجار و جهانگردان به یک‌باره از مناطق گرم و سخت بیابانی و کویری وارد منطقه‌ای خوش آب‌وهوا و دارای امکانات رفاهی فراوان و ارزان می‌شدند؛ این خود به ایجاد ابر شهری به نام نیشابور در شرق کمک کرده است (مقدسی، ۱۳۶۱: ۲/۴۶۵)

اصطخری در مورد موقعیت آب و هوایی نیشابور چنین می‌آورد: «بیشتر آب‌ها (ی) آن موضع از کاریز می‌باشد و پیوسته به زیر خانه‌های ایشان روانه تا به قدر حاجت از آن استعمال می‌کنند و از این کاریزها بیرون شهر در بیابان ظاهراً می‌شود و تمامت ضیاع و املاک ایشان را سیراب می‌گرداند؛ و کاریزی چند در میانه شهر پیدا می‌باشد و در خانه‌ها و بستان‌ها (ی) اندرون شهر را سیراب می‌گرداند و به‌غیر از کاریز، ایشان را رودی بزرگ هست که آن را وادی سگار می‌گویند و از آن رود، بعضی اهل آن شهر و طرفی از بساطین محفوظ و منتفع می‌باشند و این شهر را روستای بزرگ و فراخ هست؛ و در تمامت خراسان آب‌و‌خاک و هوایی خوش‌تر و عرصه‌ای بزرگ‌تر از نیشابور نیست» (اصطخری، ۱۳۴۰: ۲۲۲-۲۰۳)

به خاطر چنین ویژگی‌های است که نیشابور شکوفاترین دوره را در زمینه‌های گوناگون از جمله راه و رباط را در دوره اسلامی داشته است مطالعات انجام‌شده پیرامون نیشابور و تحقیقات میدانی به‌خوبی این ادعا را گواهی می‌دهد که راه‌های متعددی و رباط فراوانی در اطراف نیشابور و مناطق

دوردست وجود داشته که سرانجام به نیشابور منتهی می‌شدند نویسنده راه‌های باستانی توس به نیشابور به نقل از ابن رسته و یعقوبی می‌آورد: از قصرالریح راه از ناحیه مشرق می‌رسد به سواد نیشابور و در چپ و راستای راه قریه‌ها و رباط‌ها است که منتهی می‌شود به قصرالریح. یعقوبی آورده که در شاهراه اصلی نیشابور به سرخس شش مرحله است. نخستین مرحله قصرالریح است که به فارسی آن را دزیباد (دیزباد) می‌گویند (بختیاری، ۱۳۸۱: ۳۲۵)

چون کوه بینالود طرف شمال نیشابور دارای دره‌های طولانی و قله‌های مرتفع است در فصل زمستان برف بسیار (در گذشته) بر آن فرومی‌ریخته و در ایام بهار رودخانه‌های چندی از این کوه‌ها سرازیر و پر آب می‌سازد و به همین واسطه قنات‌های متعددی به همراه رودخانه‌های در دشت نیشابور سرازیر می‌شده است و این خود عاملی برای گسترش نیشابور در قرون اولیه اسلامی و هجوم کاروانیان و جهانگردان به این شهر شده است (مقدسی، ۱۳۶۱: ۴۳۵).

### نیشابور مرکز پیوند راه‌ها و پایگاه تجاری در شرق

اشاره به نیشابور و اهمیت آن در گذشته شد. این موقعیت استثنائی در شرق، باعث ایجاد شبکه‌ای گسترده از راه‌های کاروانی و تجاری و رباط‌های متعدد شد. راه‌های ارتباطی، تجاری و کاروانی که از این شهر عبور کرده در زمان خود نقش مهمی در شکل‌گیری شهرها و شهرک‌های اقماری و حتی روستاهای طی مسیر به‌خصوص در اطراف نیشابور داشته‌اند و خود عاملی برای گسترش موقعیت‌های تجاری و بازرگانی بوده‌اند. در تاریخ گذشته نیشابور محل تلاقی راه‌های گوناگون شهری بزرگ و آن را ابرشهر نامیده‌اند (ابوالفداء، ۱۳۴۹: ۴۴۹-۴۴۸؛ حافظ ابرو، ۱۳۷۵: ۶-۶۳، ناشناخته، ۱۴۲۳: ۸۸) اساس توسعه نیشابور در دوران اسلامی و حتی قبل از اسلام مدیون مبادلات تجاری در مسیر جاده ابریشم و راه‌های متعدد و انشعاب یافته از این شاهراه اصلی بوده که اسباب توسعه این شهر را فراهم می‌کرده است.

از خراسان راهی به جنوب می‌رفت که مبدأ آن نیشابور بود این راه مسیرهای کویری و مرکزی ایران طی کرده از طبرس وارد یزد می‌شد و از آنجا دوشاخه یکی راهی شیراز و فارس شده و دیگری به کرمان می‌رفت و سرانجام به خلیج فارس منتهی می‌شد تجار نیشابوری و دیگر تجار خراسانی که از این راه عبور می‌کردند نفوذ خود را تا کرانه‌های خلیج فارس گسترش داده و به کار تجارت و بازرگانی می‌پرداختند (باسورث، ۱۳۹۰: ۱۵۱-۱۵۰)

این موضوع چنان اهمیت داشت که تجار به علت ارتباط با مناطق جنوبی محصولاتی همانند خرما به نیشابور آورده و به‌گونه‌ای که بازارهای نیشابور باراندازهای کاروان‌های تجاری جنوب کشور

شده بود (محمدی و همکاران، ۱۳۹۲: ۱۲۵) و در قرون میانه اسلامی آنقدر این راه‌های تجاری منتهی به نیشابور اهمیت پیدا کرده که تجار کرمانی در نیشابور جای مخصوص بنام خود دارند شهری که به دلیل تجاری و راه‌های ارتباطی دارای محلات گوناگون شده است الحاکم نیشابوری می‌آورد: «تمامی محلات ۴۷ بود و یک محله متوسط که نه بزرگ بود و نه خرد محله جولانگاهان می‌گفتند که سیصد کوچه زیادت داشت.» (مولوی، ۱۳۸۳: ۱۱۳) نویسنده معجم البلدان تازمان حمله مغول می‌آورد «در میان بلاد و ممالک اسلامی که تاکنون سیر نموده‌ام مانند آن را ندیده‌ام.» (حموی، ۱۳۷۳: ۳۱-۳۲/۴)

نیشابور به‌عنوان عمده‌ترین مرکز تجاری و تلاقی راه‌های تجاری تأثیر به‌سزایی در وقوع حوادث تاریخی داشته این راه علاوه بر اینکه مرکز عبور و مرور و تجار و سیاحان به شمار می‌رفته‌اند در مواردی نیز به‌عنوان مسیر تهاجمات مورداستفاده قرار گرفته و کلان‌شهری همانند نیشابور که یک مرکز اقتصادی مهم بوده مورد هجوم و غارت و کشتار ویرانی نیز در طول تاریخ واقع می‌شده است حمله غزان از آن جمله است:

نویسنده عجایب المخلوقات می‌آورد؛ «این شهر در سال ۵۵۵ بر دست غزان ویران شد و جامعی داشت شگفت، در آن حوضی مسین نهاده، چهارصد مرد پیرامون آن برای وضو گرفتن گرد می‌آمدند چراغی برنجین بر گنبد آویخته بود که چهارصد لوله داشت در هر لوله یک من روغن می‌ریختند. غز آن را شکست و بر شتران بار کرد و برفت.» (طوسی، ۱۳۹۳: ۱۷-۲۴)

اما تداوم حیات سیاسی و اقتصادی نیشابور از طریق این راه‌ها به‌خصوص جاده ابریشم و نیاز حاکمان برای برقراری امنیت و برقراری مالیات و درآمد؛ این مسیرها دوباره بازسازی شده و بازرگانان کار خود را از سواحل شرقی شروع کرده و از نیشابور گذشته و تا سرزمین‌های دوردست چین به کار و تجارت خود ادامه می‌دادند و نیشابور در میانه این راه‌ها قرار داشت این‌قدر اهمیت داشت که حدود العالم از آن به «مسکن بازرگانان» یاد می‌کند. (ناشناخته، ۱۴۲۳: ۸۹)

چنان برای رونق تجاری و احیا راه‌های بازرگانی اهمیت دارد که پس از حمله ل و ویرانگر مغولان دوباره بازسازی و اهمیت گذشته خود را بازمی‌یابد و محل تجمع تجار و علما می‌گردد: «همیشه کاروانیان در آنجا وارد می‌شوند در قدیم مجمع معدن علما بود» (قزوینی، ۱۹۶۰: ۶۸۲)

این شکوفایی و پیشرفت اقتصادی تجار خراسان و علی‌الخصوص مرکز آن نیشابور در قرون اولیه اسلامی و به‌ویژه در قرن چهارم تا آغاز حمله مغول را بایستی نتیجه آرامش نسبی دانست؛ که در نتیجه حضور دولت غزنوی و سلجوقی که کانون اصلی آن‌ها خراسان بود، پدید آمد. گرچه این



ثبات گهگاه در اثر تنش‌ها و تهاجمات از جمله؛ حمله غزان به نیشابور به هم می‌خورد، اما بایستی این دوره را عصر پیشرفت خراسان و علی‌الخصوص نیشابور دانست. عصر طاهریان در قرن دوم زمینه‌ساز رونق اقتصادی و مرکزیت یافتن نیشابور گردید. دو عامل مهم، یکی قرار داشتن نیشابور بر سر راه‌های بازرگانی و تجاری آن روزگار، عامل دیگر، موقعیت اقتصادی و آب و هوایی خود نیشابور بود که این فرصت را فراهم می‌کرد تا شهر گسترش یابد و محلات گوناگون تأسیس شود، بازارها شکل بگیرد و کاروانسراهای متعدد خدمات بدهند و زمینه تجمع و انتقال کالاهای گوناگون را، به اقصی نقاط سرزمین‌های دوردست اسلامی فراهم سازند. نویسنده مقاله راه‌های باستانی توس به نیشابور به روابط متعددی در اطراف نیشابور تا توس اشاره می‌کند که تا به امروزه خرابه و نام آن‌ها برجای مانده است از جمله در اطراف قدمگاه نیشابور کاروانسرای بزرگی به نام سعد یا سعدالدین وجود داشته که در چند دهه گذشته به کلی تخریب و تسطیح و به زیر کشت رفته است و هنوز اراضی این منطقه بنام رباط سعد می‌شناسند که مربوط به قرون اولیه اسلامی بوده است (مولوی، ۱۳۸۳: ۲۲۱)

در اطراف شهر نیشابور؛ مناطق اقماری در مسیر راه‌های کاروانرو بوده به‌عنوان بازوی قدرتمند شهر نیشابور بزرگ عمل می‌کردند و پیوسته به کاروانیان خدمات داده و راه‌ها را مرمت و حفاظت می‌کردند (اصطخری، ۱۳۴۰: ۲۱۷-۲۷۲؛ مقدسی، ۱۳۶۱: ۴۳۵/۲-۴۳۶)

مؤلف ناشناخته‌ی حدود العالم در قرن چهارم (۳۷۲ هـ ق) که بایستی وی را به‌عنوان یکی از اولین گزارشگران سرزمین‌های آن عصر دانست، از سرزمین‌های مشهور خراسان به‌خصوص نیشابور و اقمارش نام برده و به حدود جغرافیایی و راه‌های ارتباطی اشاره دارد؛ حدود العالم در مورد شهر نیشابور می‌آورد:

۱- نیشابور - بزرگ‌ترین شهر است اندر خراسان و بسیار خواسته‌تر و یک‌فرسنگ اندر یک‌فرسنگ است و بسیار مردم و جای بازرگانان است و مستقر سپاهسالارانست و او را قهندز<sup>۱</sup> و ربض است و شهرستانست. [ابرشهر]

---

۱. «قهندز اسم حصن با قلعه‌ای است در وسط شهر و معنی آن قلعه کهن است و پس از چندی این اسم مخصوص به دژها شهرها شد قلعه‌ها مانند کهن دژ سمرقند، کهن دژ بخارا، کهن دژ بلخ کهن دژ مرو، کهن دژ نیشابور و اشخاص به بعضی از کهن دژها منسوبند و منسوب به کهن دژ نیشابور الحسن بن عبدالصمد بن عبدالله بن زرین ابوسعید قهندزی نیشابوری احمد بن عمرو و ابوسعید قهندزی نیشابوری»، مؤید ثابتی، سیدعلی: تاریخ نیشابور، ص ۱۳.

منابع علاوه بر این مناطق زیادی را از اقمار نیشابور می‌دانند و گستردگی نیشابور را تا حدود ابیورد ذکر کرده‌اند (ناشناخته، ۱۴۲۳: ۸۹-۸۸) ابیورد (درگز و اطراف) از نساء بهتر و بازاریش پررونق‌تر (مقدسی، ۱۳۶۱: ۲/۲۰؛ لسترنج، ۱۳۹۳: ۴۲۱)؛ استوای ۲ روستای حاصلخیز بیشتر خواربار نیشابور را تأمین می‌کرد (همان، ۲۶۶/۲؛ حاکم نیشابوری، ۱۳۷۵: ۲۰۶؛ بیهقی، ۱۳۵۰: ۸۰۹)؛ اسفند در دومنزل دیزباد تابع ولایت نیشابور هشتادوسه قریه دارد (مقدسی، ۴۶۶/۲؛ لسترنج، ۱۳۹۳: ۴۱۴)؛ باخرز مرکز حبوبات و مویز بوده (همان، ۴۶۵/۲)؛ بُشت از مهم‌ترین روستاهای دوازده‌گانه و دارای هفت منبره با غلات و انگور نیکو شهر آن طَرثیت<sup>۳</sup> با جامعی زیبا و پاکیزه. درگاه فارس و اصفهان و انبار خراسان است به شمار می‌رود (مقدسی، ۱۳۶۱: ۴۶۵/۲؛ اصطخری، ۱۳۴۰: ۲۷۳)

### راه‌های منتهی به نیشابور

به‌طور اصولی پیدایش شهر تابع علل و عواملی همچون اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و مذهبی است، این عوامل می‌توانند در پیدایش یک شهر بزرگ مؤثر باشند. اما آنچه در گذشته‌ای تاریخی خراسان و موقعیت شکل‌گیری شهرهای بزرگ نقش داشته راه و رباط و کاروانسرا بوده است، مراکز شهری بزرگ همیشه بر سر راه‌های بازرگانی و تجاری، سیاسی و اجتماعی قرار داشته‌اند سفرنامه نویسان قرون اولیه از دو شاهراه بزرگ نام‌برده‌اند یکی شاهراه خراسان و دیگری شاهراه فارس (همان، ۲۲۲-۲۰۳)

مهم‌ترین راه بازرگانی گذشته ایران و خراسان جاده ابریشم بود، که این جاده عریض و طویل از مرکز کشور چین شروع شده و از فلات بزرگ ایران عبور کرده و سپس به مرز شام و بندر انطاکیه در کنار دریای مغرب (مدیترانه) می‌پیوست و طی قرون متمادی، لاقلاً، از دوره‌ی اشکانیان و ساسانیان به‌عنوان معبری اقتصادی و شناخته‌شده مورد توجه دولتمردان ایرانی و رومی بوده است. مسیر گذر و عبور شهرهایی که در کنار این جاده قرار گرفته‌اند، در تاریخ ایران قبل و بعد از اسلام به‌طور تقریب، روند ثابت و یکنواختی داشته‌اند. هرچند بنا به شرایطی سیاسی و بعضاً حملات قبایل مهاجم سرمنزل‌ها و شهرها، دچار آسیب می‌شده‌اند؛ اما به‌محض استقرار حاکمیت سیاسی، به‌نوعی مسیر جاده‌ها، شهرها و شهرک‌ها، راه‌ها و رباط‌ها و کاروانسراها، بر همان مسیر گذشته بازسازی می‌شدند.

۲. قوچان

۳. ترشیز

«راه ابریشم پس از گذشتن از کنار برج سنگی در چین داخل فلات پامیر شده به شهر بلخ می‌رسید. بعداً از شهرهای مرو و هرات و طوس و نیشابور گذشته به شهر ری می‌پیوست شهر ری یکی از مراکز مهم بازرگانی فلات ایران بود چه در اینجا راه به چند شاخه شده به نواحی مختلف می‌رفت... بعد از ری این شاهراه تجاری به همدان می‌رسید و در مسیر راه کنونی ایران به بغداد... و سپس به بندر انطاکیه در ساحل دریای مدیترانه می‌رفت...» (پیرنیا و افسر، ۱۳۷۰: ۸۶-۸۵)

این مسیر طولانی از قرون باستان تا دوره‌ی اسلامی، هم چنان پایدار ماند. با حمله اعراب به ایران و استقرار حاکمیت‌های جدید، این مسیر دوباره به راهنمایی آثار برجای مانده، همانند میل‌ها، برج‌ها، کاروانسراها دوباره به‌مانند عصر ساسانی و اشکانی نظم خاصی گرفته و در عصر سلجوقیان به‌مانند دوران قدیم به شکوفایی اقتصادی نیز رسید. احیای این شاهراه بزرگ جهانی باعث سیر و سیاحت، مهاجرت، جهانگردی و حتی ارتباط بین طالبان علم و دانش گردید و بسیاری از مسالک نویسان دوره‌ی اسلامی این مسیر را طی کرده و از آداب و خط سیرها و خصوصیات اقلیمی و انسانی مردم مسیر گزارش نموده‌اند. این مهم در خراسان و شهرهای همانند نیشابور و بلخ و نساء بیشتر مورد توجه بوده و از سرزمین پرنعمت خراسان که مرکز اصلی عبور این جاده بوده، گزارش‌های بیشتری ثبت و ضبط شده است. شاهراه خراسان که از دوره ساسانی تیسفون را به مرو پیوند می‌داد. در عصر اسلامی، این سرمنزل از تیسفون به بغداد منتقل شد. «در خاک ایران درست مانند روزگار ساسانیان از دو راه فلات (میان قصر شیرین و ایلام کنونی) می‌گذشته و شهرهای بزرگی مانند همدان و ری و قومس را پشت سر گذاشته و به نیشابور می‌رسیده و در خاک خراسان علاوه بر مرو به بلخ و هرات و سیستان نیز می‌رفته است...» (پیرنیا و افسر، ۱۳۷۰: ۱۰۰-۹۸)

جاده ابریشم مهم‌ترین راهی بود که شرق و غرب را به هم وصل می‌کرد و نیشابور در میان این مسیر گذرگاه مهمی در ایجاد پل ارتباطی بین این دو منطقه بود و بنا به گزارش اکثر سفرنامه نویسان راهی بود که در سمت غرب ایران از عراق و شهر بغداد شروع می‌شد و پس از انشعاباتی چند به شرق ایران می‌رسید این راه که به‌عنوان شاهراه خراسان تلقی می‌گردید از بغداد شروع و از کرمانشاه، همدان، ری، نیشابور و مرو و سمرقند ادامه می‌یافت و از آنجا به چین می‌رفت؛ چنانکه مقدسی در



سمرقند از دروازه چین یاد می‌کند. (مقدسی، ۱۳۶۱: ۲۸۷؛ لمبتون، ۱۳۸۱: ۲۸)

شکل ۱- نیشابور در مسیر جاده راه ابریشم  
(مأخذ: <https://binalud.blogspot.com>)

بنا به گزارش لسترنج شاهراه بزرگ خراسان با شعبات فرعی به نیشابور ختم می‌شد؛ شاهراه بزرگ خراسان از سراسر ایالت قومس (دامغان) می‌گذشت و در این موضوع عموم کتب مسالک از ابن خردادبه تا حمدالله مستوفی اتفاق دارند. این شاهراه پس از خروج از ری و طی سه منزل به خوار می‌رسید. بعد از خوار منزلگاه قصر یا قریه الملح بود که آن را به فارسی و به قول مستوفی، ده نمک می‌گفتند و امروز هم به همین نام موسوم است. منزلگاه بعد چنانکه در تمام کتب مسالک نوشته شده راس الکلب نام داشت که امروز اسمی از آن در نقشه‌ها نیست و در محل آن قلعه عجیب لاسگرد است و این اسم را هیچ‌یک از جغرافی نویسان قرون وسطی ذکر نکرده‌اند. امروز این قلعه یک پرتگاه کوهستانی که بر کویر مشرف است قرار دارد. شاهراه خراسان پس از منزلگاه راس کلب و به فاصله یک‌منزل طولانی به سمنان می‌رسید و باز در خاور سمنان یک‌منزل طولانی دیگر دامغان واقع بود (که کتب قدیم مسالک آن را قومس می‌گفتند). منزل بعد از دامغان حداده نام داشت که حمدالله

مستوفی آن را مهمان‌دوست نامیده و از آنجا به فاصله یک روز راه شهر بسطام بود؛ اما اگر از راه پائین می‌خواستند عبور کنند نخستین منزلگاه چاپارخانه‌ای بود در دو فرسخی شهر بسطام که «بذش» نامیده می‌شد تاکنون به همین نام باقی است و از آنجا به ایالت خراسان وارد می‌شدند و از راه چاپاری به نیشابور می‌رفتند. مقدسی گوید از بسطام تا بیار سه روز راه است و از بیار به طرف مغرب برگشته پس از طی بیست و پنج فرسخ و عبور از کویر به دامغان می‌رسند (لسترنج، ۱۳۹۳: ۳۹۲-۳۹۳)

در کنار این راه اصلی و شاهراه تجاری، برخی راه‌های فرعی نیز از آن جدا می‌شد و از مسیرهای دیگری به شاهراه اصلی متصل می‌شد و در نیشابور تلاقی می‌کردند لسترنج در ادامه چنین می‌آورد: «راه‌هایی که از خراسان و قهستان می‌گذشت یکی شاهراه بزرگ خراسان بود که از آن طرف بسطام داخل خاک خراسان می‌شد و از آنجا تا نیشابور دوشاخه می‌شد: راه شمالی یعنی راه کاروانی از بسطام به جاجرم می‌رفت و جلگه جوین را طی می‌کرد و به نیشابور می‌رسید. تمام این راه را حمدالله مستوفی و قسمتی آن را اصطخری و ابن حوقل وصف کرده‌اند. راه جنوبی که کوتاه تراز راه شمالی بود راه چاپاری بود که به نیشابور منتهی می‌شد این راه از بذش در دو فرسخی بسطام آغاز گردیده از دامنه جبال می‌گذشت و کویر را در سمت راست می‌گذارد و به اسدآباد می‌رسید، سپس از بهمن‌آباد یا مزینان عبور می‌کرد و در آنجا شاخه‌ای از آن منشعب شده به آزادوار می‌رفت. اما راه اصلی همچنان به شرق سیر می‌کرد و از سبزوار گذشته به نیشابور می‌رسید.» (همان: ۴۵۷)

در کنار این راه راه‌هایی دیگری نیز وجود داشت که از مناطق غربی و جنوبی ایران شروع و به نیشابور می‌رسید و به مناطق شرقی ادامه پیدا می‌کرد؛ راهی که از کرمانشاه راهی دیگر به سوی تبریز و اردبیل، از همدان به سوی اصفهان، از ری تا زنجان و تبریز و بالعکس از ری به دامغان و شاهرود سپس به نیشابور وصل (این بخشی از همان شاهراه اصلی بود) و به قاین طبس و سیستان ختم می‌شد. راهی که از بغداد به سوی جنوب شرق به بصره و سپس از آنجا به اهواز و شیراز منشعب می‌شد و در اینجا راه‌های از اصفهان و ری، یزد و نیشابور و از سیرجان و کرمان و سیستان یکدیگر را تلاقی می‌کردند (ابن خردادبه، ۱۸۸۹: ۳۹)

امنیت راه‌ها و مسائل سیاسی-اجتماعی موضوعی بوده که مورد حاکمان نیز بوده است، در مورد انتقال امام رضا (ع) به خراسان چنین آمده:

«روایتی است که مأمون خلیفه‌ی عباسی چون بر اثر اصرار ایرانیان دوستدار خاندان پیامبر ناچار شد حضرت علی بن موسی‌الرضا (ع) را به خراسان خواند به فرستاده خود سفارش کرد مبادا امام را از جبال و ری بگذرانی، راه اهواز و فارس را در پیش گیرد و از دشت میان فارس سوی خراسان پیش

آید، مأمون از آن ترس داشت که گذشتن موکب امام علیه‌السلام از جبال ری که بیشتر شیعه هستند [مسائلی به وجود آورد]... ولی راه خوزستان و فارس که اغلب مردم آن سنی بودند این نگرانی را نداشت» (پیرنیا و افسر، ۱۳۷۰: ۹۹)

علاوه بر این راه‌ها که بیشتر به هدف تجاری و گاه لشکرکشی نظامی مورداستفاده واقع می‌شدند، راه دیگری بنام راه برید وجود داشت که باید از عرض ایران نیشابور به راه شیراز و فارس پیوند می‌داد (ابن خردادبه، ۱۸۸۹: ۳۹).

راه‌های چاپاری (برید) در سرتاسر ایران این راه‌ها وجود داشت که مسیر جداگانه‌ای داشت، اشاره به یکی از این راه‌های چاپاری شد که به نیشابور منتهی می‌گردید.

برید که اختراعی قدیم و مربوط به عصر داریوش اول است؛ در دوران اسلامی هم ادامه داشت و دیوانی تحت این عنوان انجام وظیفه می‌کرد.

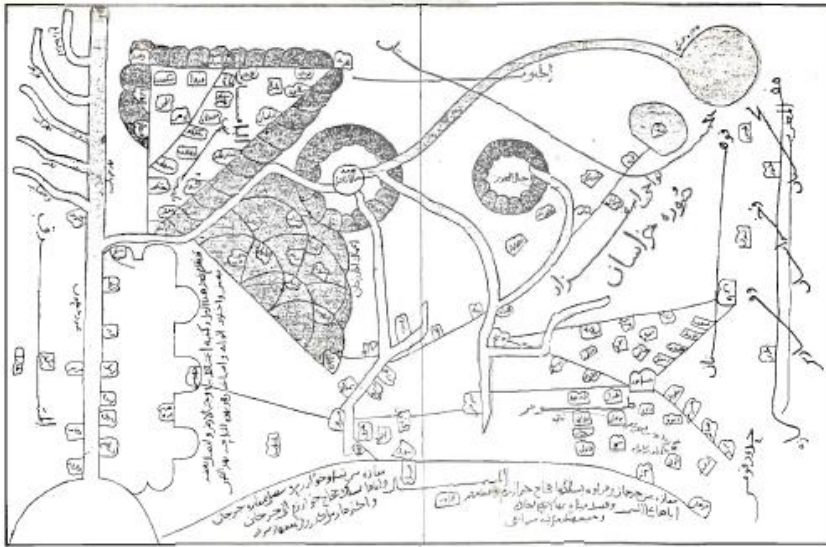
در مورد نقش برید و گذر از راه‌های مخصوص در سفرنامه‌ها مطالبی آمده است؛ آدام متز به نقل از ابن خرداد به و مقدسی چنین می‌آورد: «چه در شرق و چه در غرب ممالک اسلامی ایستگاه‌های برید در هر سه میل یا دو فرسخ به وجود آمد که لوازم مرکوب و راکب در آن‌ها یافت می‌شد. البته پیک‌های سواره‌ای هم بودند که تمام راه‌ها را بدون وقفه طی می‌کردند برای نمونه از مردی به نام خلنجی یاد می‌کند که خورجین نامه‌ها را از مکه به بغداد حمل می‌کرد و اخبار حج را زودتر از همه می‌رساند.» (متز، ۱۳۹۴: ۵۳۱/۲)

راه‌هایی که اهمیت اقتصادی و تجاری داشته‌اند در منابع به‌خوبی توصیف شده‌اند؛ از جمله راهی که از طریق بسطام و نیشابور و از مسیر جوین و آزاد وارو اسفراین، ارغیان و جاجرم به گرگان متصل می‌شد (لسترنج، ۱۳۹۳: ۴۱۷) و راهی که از گرگان به مرو می‌رفته، شهرهای مرو، ایبورد و نساء را متصل می‌کرده است و از آنجا به دشت خوارزم وصل می‌شد، ابن حوقل در توصیف خراسان، شهرهای متعدد این اقلیم پهناور را به‌ویژه با نقشه‌هایی که ارائه می‌کند، مراکز شناخته‌شده و تأثیرگذار در راه‌های تجاری و بازرگانی و شهرهای عبوری را به‌خوبی نشان می‌دهد. صوره الارض در شرح راه‌های خراسان نوشته است؛ از جرجان راهی به چپ می‌رود و اسفراین در همین راه واقع است (ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۱۶۴-۱۶۳)

ابن حوقل در ادامه مطالب خود مقدار روز و فرسخ راه‌ها و شهرک‌های منتهی به نیشابور از جمله خسروگرد (خسروجرد)، سبزوار تا بهمن‌آباد و مزینان را ذکر می‌کند از نیشابور تا خان‌روان، مهرجان تا اسفراین و تا آزادوار و... را بر مبنای روز و فرسخ آورده است (همان: ۱۸۸).

## بررسی راه‌ها و رباط‌های نیشابور پس از اسلام تا حمله مغول

راه‌ها و مناطق یادشده عامل مهمی در رشد مراکز تجاری و بازرگانی خراسان از جمله نیشابور می‌شدند. قرار گرفتن نیشابور و هرات و مرو بر مسیر راه‌های تجاری باعث شده که در قرون اولیه اسلامی شرق و غرب به هم متصل شوند و در نتیجه موقعیتی فراهم شود که رباط‌ها، بازارها، مراکز اقامتی و خدماتی شکل گیرد و به کاروانیان خدمات دهند. زمینه برای تولید و انتقال بسیاری از کالاها فراهم شود و تجار انتقال‌دهنده کالاها را همچون سنگ‌های قیمتی، ادویه، عطر و پوست و کاغذ و منسوجات از شرق به غرب و دیگر مناطق باشند (مظاهری، ۱۳۴۸: ۳۹۴). از جمله کالاها تولیدی از نیشابور می‌توان به انواع لباس و پارچه‌های پشمی اشاره کرد که این تولیدات از طریق هرات به هند می‌رفت و متقابلاً اموال تجاری از هند نظیر ادویه و عاج از هند و از طریق نیشابور به ری و غرب ایران و بغداد و دیگر مناطق غربی برده می‌شد. مقدسی می‌نویسد بازرگانان پس از بازگشتن از همین راه‌ها شکر جندی‌شاپور را به بازارهای نیشابور و دیگر مناطق خراسان



می‌بردند (محمدی و همکاران، ۱۳۹۲: ۱۳۴).

شکل ۲- نقشه و راه‌های ارتباطی ناحیه نیشابور، قسمتی از نقشه خراسان در کتاب «صورة الارض»

(مأخذ: ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۱۶۲)

### منزلگاه‌های نیشابور

در منابع قرون اولیه اسلامی با توجه به بعد مسافت که به‌طور معمول یک روز راه باید طی می‌شده است نام‌برده‌اند از چهار تا شش فرسخ طی سفر را یک‌منزل توصیف کرده‌اند. اشکال العالم فاصله مناطق تا نیشابور از جمله تا سرخس و مرو تا آمل شط و رودخانه جیحون و مناطقی همچون طوس و اسفراین تا قاین و فراه در افغانستان برمی‌شمرد (جیهانی، ۱۳۶۹: ۱۷۴)

مؤید نیشابوری بخش راه‌ها و منزلگاه‌های مربوط به نیشابور را آورده است، نویسنده تاریخ نیشابور معتقد است تعدادی از این اسامی با اسم‌های امروزی تطابق دارد و قسمتی از این اسامی به‌کلی دور از ذهن است. این نویسنده به نقل از کتاب؛ «المهج و حدائق الفرج» راه‌های منتهی به نیشابور و منزلگاه‌ها که در واقع همان رباط و کاروانسراهای بین‌راهی می‌باشند با ذکر مسافت هرکدام تا نیشابور چنین می‌آورد:

«الطریق من اری الی قومس ثم الی نیشابور از ری تا فرندن هشت فرسخ است و تا قریه که ده ۷ فرسخ و تا شهر خوان ۶ فرسخ و تا قصر الملح شش فرسخ تا قریه راس الکلب هفت فرسخ و تا سمنان هشت فرسخ و این اولین شهر قومس است و از آنجا تا خارا جوین و این شهر است در نه فرسخی بعد تا قومس هشت فرسخ و بعد تا دامغان که شهر قومس است دوازده فرسخ جمعاً ۶۳ فرسخ و از دامغان تا جراده نه فرسخ و بعد تا همدار ۱۲ فرسخ بعد تا هشتکیه ۹ فرسخ و تا استرآباد ۹ فرسخ و تا بهمن‌آباد که شهر است شش فرسخ تا بون شش فرسخ بعد تا خسروجرد شش فرسخ و تا حسرآباد (خسروآباد) ۴ فرسخ تا بهمن‌آباد که شهر است ۵ فرسخ تا بهشتی که شهر است بعد تا شهر نیشابور ۵ فرسخ جمعاً ۷۸ فرسخ و به‌این ترتیب از شهر بغداد تا شهر نیشابور ۳۰۶ فرسخ. از جوزجان تا نیشابور از جوزجان تا شهر حرخا یک مرحله تا شهر دینارای یک مرحله تا شهر املوبلوا یا مرحله تا حسن اجع یک مرحله تا سند است یک مرحله تا شهر اسفراین یک مرحله و از اسفراین تا نیشابور ۵ مرحله و این اول عمل نیشابور است» سفرنامه نویسان برای نیشابور سرحدات و مرزهای وسیعی را قائل شده‌اند که تا حمله مغول همچنان حفظ شده است (موید ثابتی، ۱۳۵۵: ۶۸-۷۰).

اگرچه نیشابور، هرات، مرو و بلخ با تهاجم روبرو بوده‌اند، اما در مقاطعی نیز از امنیت پایدار برخوردار بوده و نیازهای حاکمان و ساکنان این مناطق و علاقه تجار به تجارت این شهرها به‌سرعت بازسازی می‌شدند. همان‌گونه که نیشابور بارها تخریب و دوباره بازسازی می‌شد کاری که سلطان سنجر و دیگران در نیشابور انجام دادند (حافظ ابرو، ۱۳۷۵: ۶۵-۶۳) و این خود فرصتی را فراهم



می‌کرد که زندگی دوباره احیاء شود و راه‌های تجاری و کاروانی حتی تا دوره معاصر رونق و فعالیت خود را همچنان حفظ کردند. بارتولد در تذکره‌ی جغرافیایی ایران ضمن اشاره به راه‌های کاروانی گذشته تا دوره معاصر به فعالیت آن‌ها اشاره دارد مسیرها و شهرهای مهم را برشمرده است (بارتولد: ۱۳۸۶: ۱۴۵-۱۴۶)

### رابط‌ها و کاروانسراها در نیشابور

گسترده‌گی نیشابور؛ ورود و خروج کاروان‌های متعدد به این شهر، باعث شکل‌گیری رابط‌ها و کاروانسراهای متعدد در شهر نیشابور و مناطق تابعه آن تا نقاط دوردست شده است. در نیشابور علاوه بر بازارهای متعدد، کاروانسراهای فراوانی وجود داشتند، که در واقع امکانات اقتصادی این شهر و اطراف آن و نیازهای کاروانیان را پوشش می‌دادند. از مهم‌ترین کاروانسراهای این شهر که در منابع به آن اشاره شده؛ می‌توان این تعداد را نام برد؛ کاروانسرای میکائیلیان که متعلق به آل میکائیل بود (منور، ۱۳۹۳: ۲۷۷)، خان الطرائقین که محل دادوستد لوازم تزئینی بود، کاروانسرای سعید الصباح، خان الفرس کاروانسرای شیرازی‌ها، خان عبدالکریم، خان حسین، خان مهمش که محل تجارت مسلم بن حجاج قشیری بوده است، خان ابو عمرو و حسکویه، کاروانسرای یحیی بن معاذ (فارسی، ۱۳۸۴: ۲۸، ۳۶، ۳۰۷، ۴۳۶، ۵۷۰)

در شهر نیشابور کاروانسراهای متفاوت بوده و هرکدام بخشی از اهل حرف و صنایع را پوشش می‌دادند. کاروانسرای مختص کالاهای مخصوص، که در این کاروانسراها و رابط‌ها توانگران و صاحبان کالای عمده سکونت داشته‌اند، برای افرادی که توانگر نبوده (خرده‌فروشان) کاروانسرا و خان‌های دیگری وجود داشته که افراد مشغول دادوستد، خریدوفروش می‌شدند، علاوه به راین صاحبان صنعت نیز در دکان‌ها و حجره‌های آباد مشغول کار و کسب بوده، مشاغلی همچون کلاه‌سازان، کفشگران، خرازان، ریسمان‌گران و گروه‌های مشاغل دیگر در بازار، کاروانسرا و خان مربوط به خود به کار اشتغال داشتند، در این مجموعه تجاری بزازان، بازرگانان از شهرهای دیگر نیز حضورداشته و دادوستد می‌کردند (ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۱۶۷-۱۶۸)

علاوه بر این رباط‌های متعددی بر سر راه‌های تجاری و کاروان رو ساخته شده که آثار بسیاری از این رباط‌ها تا به امروز خودنمایی می‌کنند<sup>۴</sup>، رباط‌های که در این دوران به تعداد زیاد ساخته شده‌اند، در حقیقت اماکن و اردوگاه‌های در سرحدات در کنار راه‌های مهم کاروانی بودند که به تدریج کاربرد خود را از دست دادند و تعدادی تغییر کاربری داده و در امر تعلیم تربیت مورد استفاده قرار گرفتند (سلطانزاده، ۱۳۶۴: ۱۲۳) اما بسیاری از این رباط‌ها تا اواخر دوره قاجار همچنان کاربرد همیشگی خود را برای کاروان‌های تجاری و استراحتگاه حفظ کردند.

کاروانسراها و رباط‌های با دقت و استحکام تمام در مسیر ساخته می‌شد و وجود گنبدها و میل‌ها در کنار جاده‌ها کمک می‌کرد تا کاروانیان به مسیر خود اشراف داشته باشند تلاش خوبی برای آسایش و امنیت مسافران انجام می‌گرفت چنانکه از سرخس تا ری در خاک ایران تا ۳۵ کاروانسرا و رباط وجود داشت که تا فاصله یک روز راه تقریباً شش تا چهار فرسنگ ساخته شده بودند.

مؤید ثابتی در تاریخ نیشابور به تعدادی از این رباط‌ها در مسیر جاده اصلی نیشابور به مرو اشاره دارد؛ در زمان قدیم اگر از نیشابور به طرف مرو و یا هرات و غزنه می‌خواستند مسافرت کنند ابتدا از راه دیزباد و ولایت اسفند (اسفنج - سنج) به طرف رباط سنگ بست (سنج بست) عزیمت می‌کردند اولین منزلگاه بعد از دیزباد (دزباد) ده خاکستر بود که گاهی در متون قدیم آنجا را خاستر نوشته‌اند بعد از آن رباط بدیعی بوده که در فاصله بین دیزباد و فرهادگرد قرار داشته است این رباط همان رباطی است که به روایت عبدالغافر، صاحب سیاق التواریخ، حسان منیعی بانی مدرسه منیعی نیشابور آن را در حوالی دیزباد ساخته است. پس از رباط بدیعی، رباط سنگ بست بوده است، در این محل راه‌های نیشابور و هرات و طوس و مرو باهم تلاقی می‌کردند. این موقعیت از نظر سوق الجیشی



۴. تعدادی از این رباط‌ها بازسازی شده و کاربرد اداری و توریستی پیدا کرده اند نظیر کاروان سرای فخر آباد در مسیر جاده امروزی نیشابور به

دارای اهمیت فوق‌العاده‌ای بوده و از آثار باقی‌مانده این دوران است. این رباط از ساخته‌های سردار محمود غزنوی ارسلان جاذب است که در عصر امیر علیشیر نوایی بازسازی شد.

شکل ۳- رباط شرف یا آبگینه (بازینی شده در چهارشنبه ۲۷ خرداد ۱۳۹۴ <https://www.magiran.com>)

از رباط سنگ بست راهی که به طرف مشرق و هرات و غزنین روانه هند می‌شده است از سنگ بست به سوی سرخس و مرو به طرف شمال می‌رفته و مهم‌ترین آن رباط آبگینه یا رباط شرف امروز بوده است (موید ثابتی، ۱۳۵۵: ۵۸-۶۵)

مطالعات جدید در سال‌های اخیر نشان می‌دهد که ده‌ها رباط و کاروان‌سرا در اطراف نیشابور و جاده‌های بین‌راهی منتهی به این شهر وجود داشته که در دوره‌های مختلف بازسازی و یا ساخته شده‌اند مجموعه تاریخی قدمگاه و کاروانسراهای مجاور، رباط قلعه، بقایای رباط‌های دیز باد، کاروانسرای فخر داود و شریف‌آباد، چاپارخانه تخت لنگر، قلعه کوچ کمر در ده سرخ از قرن سوم به بعد، کاروانسرای سعدالدین و بقایای رباط عارفی (بختیاری، ۱۳۸۱: ۳۲۲-۳۲۱). تنها نمونه‌های از ده‌ها از این آثار هستند که در مسیر راه‌های کاروانرو قرار داشته‌اند و خود حکایت از توجه و اهمیت به این موضوع در مسیر جاده‌ها دارد.

### نتیجه‌گیری

می‌توان گفت اگرچه جاده ابریشم و دیگر راه‌ها پیش از شکل‌گیری نیشابور چه در قبل از اسلام و چه در دوره اسلامی در مسیر مبادلات تجاری و مراودات انسانی مورد استفاده قرار می‌گرفتند اما مراکز جمعیتی همچون نیشابور نیز بر رونق و اهمیت این راه‌ها و به‌خصوص راه ابریشم افزوده و بیش‌ازپیش مورد توجه بازرگانان و سیاحان قرار گرفتند این راه‌ها کمک می‌کردند در این مسیر از جمله نیشابور دولت‌ها و تجار به ثروت زیادی دست یابند و تشویق شوند تا در اکناف و اطراف سرزمین‌های اسلامی تا مرز چین و روم به تجارت پردازند. این راه‌ها و برقراری امنیت در مسیر کمک می‌کرد تا بازارهای پررونقی شکل بگیرد وجود حجرهای آهنگران - حلاجان - زرگران - فولاد فروشان - سنگ تراشان، نعلبندان و مشاغل متعدد در نیشابور حکایت از چنین رونقی دارد که در این بازارها انواع مصنوعات و یا محصولات از جمله ساخته‌های معدنی نظیر مس در نیشابور، کلاه دوزی انواع فرش و پارچه‌بافی و دیگر صنایع تولید و به دیگر مناطق ارسال می‌شد و باعث گردید که نیشابور و دیگر شهرهای مسیر راه‌ها به شهرت جهانی دست یابند و دولت‌های مقتدر و

علی‌الخصوص زمان سلجوقیان به حدی از رشد برسند که کمتر دوره‌ای در ایران پس از اسلام جامعه به خود دیده باشد؛ دالمانی هنری رنه می‌نویسد؛ شهرهای مسیر جاده به‌ویژه نیشابور به تولیدکنندگان بزرگ پارچه و قالی تبدیل شدند به طوری که فعالیت‌های تجاری در مسیر این راه‌ها به پایه‌ای از رشد رسید که افراد بدون تجربه قبلی دست‌به‌کار تجارت نمی‌زدند و این امر به صورت یک تخصص خانوادگی درآمد. نفوذ خانواده‌های بزرگ ایرانی در پس از اسلام در نیشابور خود یکی از دلایل این موضوع است نفوذ و قدرت این تجار به حدی رسید که گاه دولت‌ها به‌عنوان نماینده و سفیر از وجود آن‌ها در دیگر کشورها استفاده می‌کردند. علاوه بر این فرهنگ و تمدن قرون اولیه اسلامی که از آن به عصر طلایی تمدن اسلامی یاد می‌شود بخش عمده‌ای از دست آوردهای این تمدن مدیون شرایط فراهم‌شده در مسیر راه‌های تجاری و بازرگانی است که هم باعث انتقال فرهنگی شده و هم شرایط مهمی را برای طالبان علم و دانش و اهل هنر فراهم کرده است.

## منابع

۱. ابن حوقل، محمدبن حوقل. (۱۹۳۸). *صورة الارض*، بیروت: دارصادر.
۲. ابن خردادبه، عیبالله بن عبدالله. (۱۸۸۹). *المسالك و الممالک*، بیروت: دارصادر.
۳. ابوالفدا، اسماعیل بن علی. (۱۳۴۹). *تقویم البلدان*، مترجم عبدالمحمد آیتی، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
۴. اصطخری، ابواسحاق ابراهیم. (۱۳۴۰). *مسالك و ممالک*، باهتمام ایرج افشار، تهران: نگاه ترجمه.
۵. اقبال آشتیانی، عباس. (۱۳۱۲). *کلیات علم جغرافیا*، طهران: شرکت مطبوعات.
۶. آلتهایم، فرانتس و همکاران. (۱۳۹۳). *تاریخ اقتصاد دولت ساسانی*، مترجم هوشنگ صادقی، تهران: علمی و فرهنگی.
۷. بارتولده و یلهلم. (۱۲۸۶). *تذکره جغرافیای تاریخی ایران*، مترجم حمزه سردادور، [بی جا]: توس.
۸. باسورث، ادmond کلیفورد. (۱۳۹۰). *تاریخ غزنویان*، مترجم حسن انوشه، تهران: امیرکبیر، چاپ ششم.
۹. بختیاری، محمود. (۱۳۸۱). «راه‌های باستانی توس به نیشابور و آثار تاریخی مجاور آنها»، اثر، شماره ۳۳ و ۳۴، ص

۳۱۹-۳۴۶

۱۰. بیهقی، محمدبن حسین. (۱۳۵۰). *تاریخ بیهقی*، مشهد: چاپ علی اکبر فیاض.
۱۱. پیرنیا، حسن. (۱۳۹۱). *تاریخ ایران باستان*، تهران: نگاه.
۱۲. پیرنیا، محمدکریم؛ افسر، کرامت‌الله. (۱۳۷۰). *راه و رباط*، تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور، چاپ دوم.

۱۳. پیگولوسکایا، ن. (۱۳۷۲). شهرهای ایران در روزگار پارتیان و ساسانیان، مترجم عنایت‌الله رضا، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
۱۴. جیهانی، ابوالقاسم. (۱۳۶۹). اشکال العالم، مترجم علی عبدالسلام کاتب، مشهد: به نشر.
۱۵. حافظ ابرو، (۱۳۷۵). جغرافیای حافظ ابرو، تصحیح صادق سجادی، تهران: دفتر نشر میراث مکتوب.
۱۶. حاکم نیشابوری، ابوعبدالله. (۱۳۷۵). تاریخ نیشابور، مترجم محمدبن حسین خلیفه‌ی نیشابوری، تصحیح محمدرضا شفیعی کدکنی، تهران: آگه.
۱۷. حموی، یاقوت. (۱۳۸۳). معجم البلدان، مترجم علی نقی مزوی، تهران: پژوهشگاه.
۱۸. دانیل، التون. (۱۳۹۰). تاریخ سیاسی و اجتماعی خراسان در زمان حکومت عباسیان، مترجم مسعود رجب‌نیا، تهران: علمی و فرهنگی.
۱۹. دیاکونوف، میخایل. (۱۳۹۴). اشکانیان، مترجم کریم کشاورز، تهران: دالیا.
۲۰. رازی، امین احمد. (۱۳۸۹). تذکره هفت اقلیم، تصحیح سید محمدرضا طاهری، تهران: سروش.
۲۱. سلطانزاده، حسین. (۱۳۶۴). تاریخ مدارس ایران از عهدباستان تا تاسیس دارالفنون، تهران: آگه.
۲۲. سیرو، ماکسیم. (بی تا). کاروانسراهای ایران و ساختمانهای کوچک میان راه‌ها، مترجم عیسی بهنام، تهران: سازمان ملی حفاظت آثار باستانی ایران.
۲۳. صفاء ذبیح‌الله. (۱۳۳۷). تاریخ ادبیات در تهران، تهران: فردوس.
۲۴. طوسی، محمدبن محمود. (۱۳۹۳). عجایب المخلوقات، به اهتمام منوچهر ستوده، تهران: علمی و فرهنگی.
۲۵. فارسی، عبدالغافر بن اسماعیل. (۱۳۸۴). المختصر من کتاب السیاق لتاریخ نیشابور، محقق محمدکاظم محمودی، تهران: مرکز پژوهشی میراث مکتوب.
۲۶. فرای، رن. (۱۳۶۳). تاریخ ایران از اسلام تا سلاجقه، مترجم حسن انوشه، تهران: امیرکبیر.
۲۷. قزوینی، زکریا. (۱۹۶۰). آثارالبلاد و اخبار العباد، بیروت: دارصادر.
۲۸. لباف خانیکی، میثم. (۱۳۹۳). تأثیرات متقابل نیشابور و راه ابریشم در دوره ساسانی، مطالعات باستانشناسی، دوره ۶، شماره ۸، ص ۸۷-۹۷.
۲۹. لمبتون، آک.س. (۱۳۸۱). سیری در تاریخ ایران بعد از اسلام، مترجم یعقوب آژند، تهران: امیرکبیر.
۳۰. متز، آدام، (۱۳۹۴)، تمدن اسلامی در قرن چهارم هجری یا رنسانس اسلامی، مترجم علیرضا ذکاو‌تی قراگزلو، تهران: امیرکبیر.
۳۱. محمدی، ذکرائه و همکاران. (۱۳۹۲). «بازار و کارکرد اقتصادی و سیاسی فرهنگی آن در شهرهای بلخ مرو و نیشابور در دوره سده نخست قمری»، مطالعات تاریخ اسلام، سال پنجم، شماره ۱۶، ص ۱۲۱-۱۴۶.

۳۲. مظاهری، علی. (۱۳۴۸). زندگی مسلمانان در قرون وسطی، مترجم مرتضی راوندی، تهران: سپهر.
۳۳. مقدسی، محمد بن احمد. (۱۳۶۱). احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم، مترجم علی نقی منزوی، تهران: کوش.
۳۴. محمد بن منور. (۱۳۹۳). اسرار التوحید فی مقامات الشیخ ابی سعید، تصحیح محمدرضا شفیعی کدکنی، تهران: آگه.
۳۵. مولوی، عبدالحمید. (۱۳۸۳). آثار باستانی خراسان، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
۳۶. موید ثابتی، علی. (۱۳۵۵). تاریخ نیشابور، تهران: انجمن آثار ملی.
۳۷. ناشناخته، (۱۴۳۳). حلود العالم من المشرق الی المغرب، محقق یوسف هادی، قاهره: الدار الثقافیه للنشر.
۳۸. (۲۷ خرداد ۱۳۹۴). «رباط شرف یا آبگینه» <https://www.magiran.com>
۳۹. (۱۵ خرداد ۱۳۹۴). «نیشابور در مسیر جاده راه ابریشم» <https://binalud.blogspot.com>