فصل‌نامه علمی پژوهش‌نامه تاریخ اسلام
سال یازدهم، شماره چهل‌وسوم، پاییز ۱۴۰۰
مقاله پژوهشی، صفحات ۴۹-۶۸

نقش وقف و خیرات بر تسهیل مسافرت در ایران عصر ایلخانی

علیرضا کریمی[۱]
علی‌اصغر چاهیان بروجنی[۲]

چکیده

پس از تمرکز سیاسی ایران در دوره ایلخانی، تجارت در قلمرو ایران رونق گرفت. برای رونق و تسهیل بیشتر تجارت لازم بود تا زیر ساخت‌های سفر، امکانات رفاهی و تأسیسات بین راهی ایجاد شود. این پژوهش با روش توصیفی-تحلیلی در صدد پاسخ به این پرسش است که چه عواملی بر رشد تأسیسات بین راهی و افزایش رفاه مسافران در دوره ایلخانی مؤثر بود؟ یافته‌های پژوهش نشان می‌دهد که ایلخانان با اعمال حاکمیت بر سرتاسر قلمروی خویش موجب برقراری امنیت در راه‌ها شدند. همچنین آنها با مشارکت بزرگان و وابستگان درباری و با ترویج امر خیر و وقف، به زیر ساخت راه‌ها توجه کردند. ازاین‌رو امور خیریه نقش بسزایی در رونق این زیر ساخت‌ها داشت. از سوی دیگر عبور راه‌ها از قلمرو سیاسی حکومت‌های محلی و فعالیت طریقت‌های عرفانی در مسیر راه‌ها، زمینه‌ساز رشدِ تأسیسات بین راهی و افزایش سطح رفاه مسافران در تأسیسات بین راهی در عصر ایلخانی شد.

کلیدواژه‌ها: ایلخانان، خانقاه، دارالسیاده، دارالشفاء، دارالضیافه، رباط، کاروانسرا، وقف.

۱. دانشیار گروه تاریخ، دانشگاه تبریز، تبریز، ایران. alireza_karimi_46@yahoo.com
۲. دکتری تاریخ ایران بعد از اسلام، دانشگاه تبریز، تبریز، ایران (نویسنده مسئول). aliasghar.chahian@yahoo.com
تاریخ دریافت: ۰۰/۰۵/۰۳ تاریخ پذیرش: ۰۰/۰۸/۲۸

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-22]
[DOI: 10.52547/isihistory.1.43.49]

The role of endowment (waqf) and charity in facilitating travel in Iran during the Ilkhanate period

Ali Reza karimi[1]
Ali Asghar Chahian Boroujeni[2]

Abstract

After the political concentration of Iran during the Ilkhanate period, trade flourished in the territory of Iran. For further prosperity and facilitation of trade, it was necessary to create travel infrastructures, amenities and roadside facilities. This research by a descriptive-analytical method aims to answer the question that what factors were effective in the growth of roadside facilities and increasing the comfort of travelers during the Ilkhanate period? The findings of the research indicate that the Ilkhanate by establishing sovereignty over their territory secured the roads. Also, they considered the infrastructure of roads with the participation of elders and court dependents and promoting charity and endowment (waqf). Therefore, charity played a significant role in the prosperity of these infrastructures. On the other hand, the crossing of the roads from the local governments' political territory and the activity of the mystical ways along the roads led to the growth of the roadside facilities and the increase in travelers' comfort during the Ilkhanate period.

Keywords: The Ilkhanate, Khāneqāh, Dar al-Siadah, Dar al-Shefa, Dar al-Diyafe, Ribat, Caravansera, Endowment (Waqf).

1. Associate Professor, Department of History, University of Tabriz, Tabriz, Iran. alireza_karimi_46@yahoo.com
2. PhD of the history of Iran after Islam, University of Tabriz, Tabriz, Iran (Corresponding author). aliasghar.chahian@yahoo.com

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-22]

[DOI: 10.52547/isihistory.1.43.49]

درآمد

وقف و خیرات پیشینه‌ای دیرین در سنت و فرهنگ ایرانی اسلامی دارد. تحولات اجتماعی، اقتصادی و فرهنگی در سده‌های مختلف در جامعه ایران باعث شد تا این ارکان در خدمت تحولات جامعه و همسو با دگرگونی‌های اجتماعی به کارگرفته شود. یک بخش از امور عام‌المنفعه و مصارف وقف به ارائه خدمات اجتماعی به مسافران و رهگذران (ابناء سبیل) اختصاص دارد. از سده چهارم به بعد با رونق تجارت و شهرنشینی، حکومت‌ها سعی کردند تا در ظاهر برای امر خیر و حمایت از مسافرین و تجار ولی در حقیقت برای سیاست‌های تجاری خویش این سنت‌ها را دنبال کنند.

راه‌ها در هر دوره متناسب با سیاست‌های تجاری حاکمان دستخوش دگرگونی می‌شدند. پس از شکل‌گیری حکومت ایلخانان در ایران، راه‌های تجاری مورد توجه خاص آنها قرار گرفت. دوره دوم ایلخانان و به ویژه از دوره حکومت غازان تجارت و راه شرق به غرب مورد توجه قرار گرفت. با توجه به آنکه در حملات مغول بسیاری از تأسیسات و زیر ساخت‌های مختلف از جمله امکانات بین شهری از آسیب دور نماندند، احیای بناهای لازم و ایجاد تأسیسات جدید، منابع مالی گسترده‌ای را می‌طلبید که گاه می‌توانست از توان حکومت مرکزی به دور باشد. به همین دلیل لازم است تا سهم و نقش وقف و خیرات در این راستا تبیین شود.

این پژوهش در نظر دارد با رویکرد تاریخی و با روش توصیفی- تحلیلی و با تکیه‌بر مطالعات کتابخانه‌ای علاوه‌بر مشخص کردن پایگاه اجتماعی واقفین و بازکاوی نقش وقف و خیرات در تسهیل تجارت و مسافرت در عصر ایلخانی، به دنبال پاسخ به این پرسش باشد که چه عواملی و به چه شکل در رشد تأسیسات بین راهی و خدمات عام‌المنفعه در راه‌های تجاری مؤثر واقع شدند؟

پیشینه پژوهش

تاکنون کمتر پژوهش مستقلی در این زمینه صورت گرفته است. فاطمه اروجی و علی‌اصغر چاهیان (۱۳۹۰ش) مقاله‌ای با عنوان «نقش فرهنگ عمومی ایرانیان در تسهیل مسافرت در سده‌های ۳ و ٤ هجری»، از معدود مقالاتی است که در این زمینه به چاپ

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-22]

[DOI: 10.52547/isihistory.1.43.49]

رسیده است. نویسندگان این موضوع را در قرون اولیه دنبال کردند و به بیان تأسیسات بین راهی در آن دوران و نقش وقف در شکل‌گیری آنها پرداخته‌اند. علیرضا کریمی (۱۳۹۰ش) نیز در بخشی از مقاله «نقابت نقیبان در ایران عصر ایلخانی» به دارالسیاده‌ها به طور مختصر پرداخته و به نقش آنها در ارائه خدمات به مسافران از جمله سادات مسافر اشاره کرده است. در مقاله «بررسی ابعاد علمی و فرهنگی دارالشفاء در دوره مغول» از فاطمه تقوایی و محمد امامی خویی (۱۳۹۳ش) نقش دارالشفاء از جهات مختلف مورد بررسی قرار گرفته ولی به نقش آن در ارائه خدمات درمانی به مسافران چندان توجهی نکرده است.

ایلخانان و زیر ساخت‌های مسافرت

در قلمرو ایلخانان وجود مخاطراتی همچون راهزنی و دزدی، راه‌های تجاری و به‌ویژه شاهراه‌های تجاری را از رونق انداخته بود در حالی که امنیت یکی از بسترهای لازم برای رونق تجارت بوده‌است. در برخی از متون باقی مانده از این دوران همچون *دستور الکاتب فی تعیین مراتب* به لزوم برخورد با دزدان و راهزنان و دور کردن آنها از قلمرو حکومت اشاره شده‌است (هندوشاه نخجوانی، ۳۳۷/۱). غازان با تدابیر و یرلیغ (فرمان)هایش سعی کرد تا امنیت راه‌ها را برقرار کند. به دستور او به فاصله هر سه فرسنگ چاپارخانه (یام) تأسیس کردند که در هر کدام از آنها پانزده اسب نگهداری می‌کردند تا انتقال اخبار در زمان کوتاه‌تری انجام گیرد (رشیدالدین فضل‌الله، *تاریخ مبارک غازانی*، ۵-۲۷٤). همه گروه‌ها ملزم به همکاری شدند تا اخبار راه زنی‌ها و دزدان سریع‌تر اطلاع‌رسانی شود (همان، ۲۷۷). غازان با این تدابیر سعی کرد تا راه‌ها را ایمن کند به طوری‌که تجار و مسافران بتوانند در نهایت آسودگی سفر کنند (همان، ۲۷٦). غازان از مردم خواست تا در صورت وقوع هرگونه دزدی، با هم متحد شده و با دزدان مقابله کنند وگرنه گناه‌کار خواهند بود. طبق این فرمان، مغول و مسلمان در صورت همکاری با دزدان به یاسا می‌رسید. به این ترتیب در زمان غازان بسیاری از دزدان و راهزنان به یاسا رسیدند (همان، ۲۷۹). تعیین راهداران در راه‌ها یکی دیگر از تدابیر غازان بود. وی فرمان داد تا در

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-22]

[DOI: 10.52547/isihistory.1.43.49]

هر مسیر تعدادی راهدار قرار گیرند و از مسافران بیشتر از وجه تعیین شده، نگیرند. اگر کسی غیر از راهداران بر سر راه‌ها قرار می‌گرفت، دزد محسوب می‌شد (همان، ۱-۲۸۰). در همین راستا در سال ۷۰۱ در منطقه آذربایجان راهزنان را مورد تعقیب قرار دادند و آنها را در کوه‌ها متواری کردند (همان، ۱۳٦). در نتیجه این اقدامات دیگر کسی با دزدان همدست نشد و تا حدی امنیت در راه‌ها ایجاد شد.

از دیگر اقدامات ایلخانان، ایجاد زیرساخت‌های مورد نیاز مسافرت در شهرها به ویژه شهر تبریز (دارالملک ایلخانان) بود. این شهر علاوه‌بر جایگاه سیاسی از اهمیت تجاری قابل ملاحظه‌ای برخوردار بود. مارکوپولو (۵۵، ۵۹) که از این شهر دیدن کرده، از میزان تبادل کالای تجاری و تردد تاجر سخن گفته است. اقامت حجم بالای مسافر و بازرگان در شهر تبریز نیازمند امکانات و تسهیلات اقامتی و رفاهی بود. غازان برای جلوگیری از تراکم جمعیت در شهر تبریز، شهر غازانیه را همراه با «ابواب البرّ» (ساختمان‌های عام‌المنفعه) بسیار در مجاورت تبریز بنا کرد. تجاری که از سمت آسیای صغیر و فرنگ به تبریز می‌آمدند در آنجا اقامت می‌کردند. با دستور غازان بر هر یک از دروازه‌های تبریز و در داخل شهر، کاروانسرائی بزرگ، چهار بازار و حمام بنا شد. خان‌هایی جهت نگهداشتن چهارپایان وجود داشت تا تمام تجار که از اطراف می‌آیند در کاروان‌سرایی که مربوط به قوم آنهاست اقامت کنند (همان، ۲۰٦). غازان تمامی تأسیسات شهر را متکی بر موقوفات قرار داد و برای موقوفات وقفنامه منعقد کرد تا در آنها دخل و تصرف صورت نگیرد (همان، ۲٦۲). کلاویخو در سده هشتم، علاوه‌بر توصیف بزرگی، زیبایی و امکانات تجاری شهر تبریز، از کاروانسراهای بزرگ این شهر یاد می‌کند (کلاویخو، ۱٦۲). وابستگی کاروانسراها به موقوفات از علل تدوام فعالیت‌های آنها بود. کلاویخو همچنین از وجود سقاخانه‌ها در خیابان‌ها و میادین این شهر یاد می‌کند که به هنگام تابستان در آنها یخ می‌انداختند و نیز لیوان‌های مسی و برنجی برای آشامیدن آب در آنجا قرار می‌دادند (همان، ۱٦٤). تحت تأثیر فرهنگ مهمان‌پذیری و خیرات مسلمانان و ایرانیان، کلاویخو در تبریز توسط ارمنیان مورد مهمان نوازی و حمایت قرار گرفت (همان، ۳۰۵). بعد از دوره غازان و در زمان سلطان ابوسعید ایلخانی نیز رویه حمایت از کاروان‌ها ادامه داشت.

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-22]

[DOI: 10.52547/isihistory.1.43.49]

به طوری‌که در هر منزلگاه دیگ‌های مسی بزرگ موسوم به «دسوت» جهت طبخ غذا برای مسافران و اطعام درماندگان و مسافرین بی‌توشه و تعدادی شتر برای حمل در راه ماندگان وجود داشت (ابن‌بطوطه، ۲۱۵/۱).

امرای ولایات نیز از کاروان‌ها به طرق مختلف حمایت می‌کردند. امیر موصل، سید علاءالدین علی پسر شمس الدین ملقب به حیدر که مورد حمایت سلطان ابوسعید ایلخان قرار داشت برای ابن‌بطوطه کجاوه‌ای کرایه و هزینه اقامت وی را در شهر موصل فراهم کرد. در کاروانی که شامل عده بی‌شماری از مردم نقاط مختلف می‌شد، تعدادی شتر برای حمل آب به مسافرین بی‌بضاعت تخصیص داده شده بود و مقداری خواربار، دارو، شکر و مشروبات برای بیماران و بینوایان مهیا شده بود (همان، ۵/۱-۲۱٤، ۲۹۰). در آن ایام مسافران برای تأمین لوازم سفر و گرفتن حمایت به قاضیان شهرها مراجعه می‌کردند. ابن‌بطوطه در سفر خود به قاضی بسیاری از شهرها مراجعه کرده بود (همان، ۲۳٤/۱، ٤۳٦). ابن‌قلمشاه قاضی قونیه که دارای خانقاه بود، حتی حمام مسافران را نیز تأمین می‌کرد. او از پسرش خواست تا ابن‌بطوطه را به حمام ببرد (همان، ۳٥٦/۱). این گونه رفتارها از اجزاء مختلف حکومت نشان دهنده نهادینه شدن سوق دهی خیرات به اشکال مختلف در پذیرایی از مسافران و فراهم کردن زمینه رفاه آنها است. انجام این قبیل اقدامات در بین وزرای ایلخانی نیز عادی بود. خواجه علی‌شاه جیلانی بناهای بزرگی از جمله مساجد، مدارس، خانقاه‌ها و رباط‌ها ایجاد کرد و مستغلات و مزارع مرغوب وقف آنها کرد (خواندمیر، ۱٦۱). خواجه رشیدالدین دیگر وزیر ایلخانی در نامه‌ای به فرزندش جلال‌الدین، حاکم روم درخواست می‌کند تا «مسالک عباد را از اهل فساد خالی گرداند تا مسافران، تاجران و صادر و وارد بی‌زحمت بدرقه و مؤنث باج و هم تاراج آمد شد توانند کرد». او در جای دیگر خطاب به فرزندش می‌گوید «باید که مدارس، مساجد، خوانق، معابد، قناطر، مصانع و رباط‌هایی که پیشینیان ساخته‌اند و روی به خرابی نهاده‌اند را به حال عمارت آورد. باید که از مال خود در هر ثغری از بلاد روم ابواب البری بنیاد کنی و به اتمام رسانی» (رشیدالدین فضل‌الله، *سوانح‌الافکار رشیدی*، ۸۸). از نامه خواجه رشیدالدین همدانی بر می‌آید کاری که از دوره غازان به

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-22]

[DOI: 10.52547/isihistory.1.43.49]

طور جدی برای احیای زیر ساخت‌های بین راهی و توجه به مسافران آغاز شد خیلی زود فراگیر شد و وزرای ایرانی نیز در این زمینه پیشگام شدند. ساخت مراکز عام‌المنفعه بین راهی برای مسافران به تدریج در متون اندرزنامه‌ای و سفرنامه‌ای نیز نمود یافت و به عنوان امری نیک به قصد ترغیب حاکمان به انجام این مهم بیان شد (*هفت کشور و سفرهای ابن‌تراب*، ۱۷۰).

جایگاه مسافران در موقوفات خواجه رشیدالدین فضل‌الله

رشیدالدین فضل الله (*وقفنامه ربع رشیدی*، ۲۰۵) که به ایجاد زیر ساخت‌های تجاری برای توسعه تجارت اهتمام ویژه داشت، در شهر تبریز و مجموعه ربع‌رشیدی امکانات و تدابیری برای اقامت مسافران در نظر گرفت. از جمله می‌توان از دو کاروانسرای سر کیش چینیان و رشیدی فتحاباد یاد کرد. در ضمن حقابه تمامی کاروانسراها و خان‌هایی که در باغ‌ها وجود داشتند مشخص شده بود (همان، ۲۱۵، ۲۱۰). خواجه رشیدالدین بخشی از مصارف اوقاف را برای طعام مجاوران و مسافران در دارالضیافه و آش مسکینان در دارالمساکین اختصاص داده بود (همان، ۲۲۸). در یک مورد خواجه رشیدالدین در منشوری می‌خواهد تا روغن و کشک حاصل از پنج هزار گوسفندش در منطقه خوزستان به آش‌خانه همدان فرستاده شود تا «صرف صادر و وارد و فقراء و مساکین و ابناءالسبیل» شود و مردم آن بقعه را «رفاهیتی تمام حاصل شود» (رشیدالدین فضل‌الله، *سوانح‌الافکار رشیدی*، ۱۶۵). در واقع توجه به ابن‌سبیل و مسافر یکی از محورهای اصلی موقوفات خواجه رشیدالدین را تشکیل می‌داد.

رشیدالدین فضل‌الله همدانی (*سوانح‌الافکار رشیدی*، ۳۵) سعی کرد تا اوقاف را احیا کند و بخشی از آن را برای حمایت از مسافران به کار گیرد. رشیدالدین فضل‌الله در نامه‌ای به فرزندش خواجه سعدین، حاکم انطاکیه و طرسوس می‌گوید: «رسم‌های محدث از جراید عمّال ولایات حک کن، و بدعت‌های قدیم از صحایف اعمال دیوانی بستر اطماع مستاکله و تصرفات باطله از موقوفات مشاهد و رباطات و مساجد و مزارات منقطع گردان و دیه‌های معظم و مزارع که به سال‌ها در حوزه تصرف دیوان به

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-22]

[DOI: 10.52547/isihistory.1.43.49]

اندک شبهتی آمده به متملکان قدیم استرداد کن، و اضعاف و آلاف بر عمارات مساجد و مدارس و معابد و قناطر و مصانع و مزارات و خوانق آن دیار صرف کن...». در ادامه از وی می‌خواهد تا «بر جمله کافه ممالک از مقیم و مسافر و وارد و صادر و بادی و حاضر ساعه فساعه و لمحه فلمحه از حاصل املاک این ضعیف که در آن ممالک واقع است صدقه کن، و از علماء و صلحاء و عبّاد و زهّاد و سادات و مشایخ و حفظهٔ قرآن و خداوندان فقه و محدثات و سایر مستحقان از غریب و شهری و مستوطن و طاری که در بقاع خیر که این ضعیف در ملاطیه و انطاکیه آشنا کرده‌ام، موقوفات آن بقاع بر ایشان جاری دار، و قناطر و مصانع و خانات که در آن ممالک به حسن کفایت ما محدث و مجدد گشته همه را سال به سال عمارت آر، تا ثواب آن به روزگار ما متواصل گردد، و ثنای ما ورد زبان اهل زمان گردد. چون بر رای جهان آرای او وثوق حاصل بود زیادت ازین در نصایح و مواعظ اطاب نرفت و السلام» (همان، ٣٦). در این فرمان خواجه رشیدالدین دو نکته را الگوی کار فرزند خویش قرار می‌دهد. در مرتبه اول بایستی اوقاف احیاء شوند و این احیاء از طریق بازگرداندن موقوفات به شرایط دوران‌های پیشین (قبل حمله مغول) صورت می‌گیرد تا از تمام دست درازی‌ها و وقف خوارگی‌هایی که توسط طمع کاران شکل گرفته نجات یابند. دیگر اینکه بایستی بخشی از عواید آنها به مصرف و هزینه مسافران برسد. تأسیسات مربوط به مسافران نیز هر سال توسط وی مرمت شده و آباد نگهداشته شوند که البته در ترغیب وی به این مهم انگیزه ثواب اخروی و جنبه معنوی آن را نیز بیان می‌کند.

۱) دارالضیافه

در مجموعه موقوفات خواجه رشیدالدین در ربع رشیدی می‌توان به دارالضیافه وی اشاره کرد. وی در وقفنامه ربع رشیدی به وضوح چگونگی استفاده از این موقوفه را شرح داده است. در وقفنامه مقدار غذا و آذوقه روزانه مسافران مشخص شده‌است (رشیدالدین فضل‌الله، *وقفنامه ربع رشیدی*، ۱-۱٤۰). در این وقفنامه قید شده مسافر فاقد مسکن در تبریز که به ربع رشیدی وارد می‌شود، می‌تواند در آنجا اقامت گزیند و

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-22]

[DOI: 10.52547/isihistory.1.43.49]

به وقت خوردن غذا در دارالضیافه حاضر شود. در صورتی که صرفاً مسافر و گدا باشد و سائل نباشد، می‌توان وی را در دارالضیافه به مدت سه روز اسکان داد و او در آن سه روز می‌تواند از غذاهای مشخصه شده در دارالضیافه استفاده کند. پس از گذشت سه روز همه مسافران باید روانه شوند چون بعد از آن در برابر مسافران وظیفه‌ای نیست و چیزی به آنها داده نخواهد شد. در این وقفنامه مقرر شده حتی در صورت نیاز کفش مسافران، از محل وقفیات تأمین شود (همان، ۳-۱٤۲). احتمالاً پذیرایی سه روزه از مسافر، ناشی از تأثیرپذیری ایلخانان از اهل تصوف و سنت پذیرایی از مهمانان در خانقاه‌ها است که از قرن پنجم در خانقاه‌ها رواج یافته بود. رشد دستگاه خانقاه و اهل تصوف در دوره ایلخانی و تأثیرگزاری سنت پذیرایی از مهمان و مسافر در خانقاه‌ها بر موقوفات ایلخانی مسئله قابل توجهی است.

۲) دارالشفاء

ساخت دارالشفاء نیز مورد توجه وزرا و بزرگان عصر ایلخانی بود. دارالشفای صاحبی توسط شمس‌الدین تازیکو قائم مقام شمس‌الدین محمد صاحب الدیوان جوینی در سال ٦٦٦ در یزد تأسیس شد. او سهمی (حصه) از قریه منشاد را نیز وقف آن کرد (جعفری، ۱۱۲). در دوره وزارت خواجه رشیدالدین دارالشفاءها گسترش بیشتری یافتند. در مجموعه وقفیات رشیدی در صورت بیماری و حتی فوت مسافر شرایطی در نظر گرفته شده‌است. بر اساس وقفنامه، طبیب دارالشفاء موظف به درمان و دادن دارو به مجاوران، مسافران و کارکنان ربع رشیدی بود (رشیدالدین فضل‌الله، *وقفنامه ربع رشیدی*، ۱٤٦). اگر مسافران دارای همراه بودند اقامت آنها نیز در حجره‌های بالای ربع رشیدی امکان‌پذیر بود. در صورت بیمار شدن همراه نیز درمان وی بایستی همانجا صورت پذیرد (همان، ۱٤۷).

خواجه رشیدالدین سایر دارالشفاءها را نیز مورد حمایت قرار داد. از جمله او دارالشفایی در شیراز که پیشتر توسط اتابکان فارس ساخته شده بود را مورد حمایت خود قرار داد و اوقاف آنجا را سازماندهی کرد و مواجبی از آن اوقاف برای طبیب آنجا

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-22]

[DOI: 10.52547/isihistory.1.43.49]

مقرر کرد (رشیدالدین فضل‌الله، *سوانح‌الافکار رشیدی*، ۲۳۳). همچنین در همدان نیز دارالشفایی ایجاد کرد و موقوفاتی نیز برای آنجا تعیین کرد تا مقرری طبیب و کارکنان آنجا از طریق همان اوقاف تأمین شود (همان، ٦-۲۳۵). توجه به دارالشفاء و سوق دادن بخشی از موقوفات به سمت دارالشفاها، علاوه‌بر آنکه بیان کننده سیاست تجاری ایلخانان در رونق راه‌های تجاری است، می‌تواند نشان دهنده میزان اهمیت سلامت مسافران و تاجران برای ایلخانان باشد تا بدین وسیله بر رونق تجارت افزوده شود.

۳) دارالسیاده

رشد تشیع در عصر ایلخانی باعث شد تا سادات مسافر نیز مورد توجه قرار گیرند و برای رفاه بیشترشان در حین مسافرت، دارالسیاده در نظر گرفته شود. این بنای خیریه و مدرسه مانند به دستور غازان و در شهرهای مهم ایران همچون تبریز، بغداد، کرمان، شیراز و منطقه روم ساخته شد تا مورد استفاده سادات قرار گیرد (کاشانی، ۹۳؛ شبانکاره‌ای، ۲٦۹). دارالسیاده‌ها عمدتاً در مسیرهای ارتباطی ایجاد شدند. از جمله می‌توان به دارالسیاده سیواس اشاره کرد که مانند بقیه دارالسیاده‌ها فقط سادات در آن منزل می‌کردند. مخارج سادات هم چون فرش، غذا، شمع و غیره تا مدتی که در آنجا مقیم بودند به رایگان داده می‌شد (ابن‌بطوطه، ۳۵۹/۱). دارالسیاده سیواس مانند بقیه دارالسیاده‌ها دارای موقوفاتی بود. خواجه رشیدالدین در مکتوبی از اهالی سیواس می‌خواهد که عواید این موقوفات علاوه بر ائمه برای سادات سیواس و ساداتی که از «اقطار و اطراف عالم» به آنجا می‌آیند، اختصاص یابد (رشیدالدین فضل‌الله، *سوانح‌الافکار رشیدی*، ١٤٤). برخی دارالسیاده‌ها مانند دارالسیاده شیراز به عنوان مزار ساداتی همچون سید مجدالدین ابوعلی (متوفای۷۰۳) نقیب‌النقباء فارس مورد استفاده قرار می‌گرفت (زرکوب، ۱۵۷). طبیعتاً با مراجعه ارادتمندان وی به آن مزار، دارالسیاده رونق بیشتری پیدا می‌کرد. نقیبان و ساداتی همچون سید رکن‌الدین نیز در بین اقدامات گسترده خود، اقدام به ایجاد دارالسیاده از محل موقوفات خویش کرده بودند (رکن‌الدین محمد، ۷٦، ۲٥٦).

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-22]

[DOI: 10.52547/isihistory.1.43.49]

اقامتگاه‌های بین راهی

۱) رباط

سازه‌های رباط بیشتر بیرون از شهر، آبادی و در مکان‌های مهم ارتباطی یا مناطق مرزی با اهداف امنیتی و رفاهی ایجاد می‌شدند (پیرنیا و افسر، ۱۲۲). رباط‌ها که ابتدا کاربرد صرفاً نظامی داشتند، به‌تدریج دچار تحول شدند و از آنها برای اقامت و تدریس علما و اهل زهد و ارائه خدمات رفاهی به مسافران استفاده می‌شد. در آنها حوض، آب انبار و اتاق‌هایی برای اقامت مسافران در نظر گرفته می‌شد (همان، ۱۲۳). رباط‌سازی در مسیرهای تجاری مورد حمایت ایلخانان و حکومت‌های محلی تابع آنها قرار گرفت. از جمله وزیر خواجه تاج‌الدین علی شاه، رباط نیکبای را در مسیر سلطانیه به تبریز، رباط الوان در نزدیکی ارس، رباط‌هایی در مناطق دره فروجای، منطقه یلدوق در هشت فرسنگی تبریز ساخت. در منطقه درین گریوه نیز رباطی توسط امیر نظام‌الدین یحیی ساوجی ساخته شد. همچنین در مسیر تبریز به سلطانیه در منطقه سرچم توسط وزیر خواجه غیاث‌الدین امیر محمد بن رشیدالدین و برادرش خواجه جلال‌الدین دو رباط ساخته شد (حمدالله مستوفی، *نزهه القلوب*، ۳-۱۸۲). در سال ۷۳۳ در این منطقه کاروانسرایی توسط سلطان ابوسعید ایجاد شد و آن را در زمره صدقات بر شمرد (کیانی و کلایس، ۱۸). کاروانسراهای ایلخانی نیز در نقاط ارتباطی دیگر از جمله راه‌های متصل به اصفهان شکل گرفتند که از جمله آنها می‌توان به کاروانسرهای دَمبی، چهار آباد و چهار برج در جاده نطنز اصفهان که آثار آن نیز باقی است، یاد کرد. رباط سلطان و کاروانسراهای سنگی سین (برخوار) و مقصود بیک نیز در اصفهان ساخته شدند (همان، ٦٨، ٧٠، ٧٧، ٨٤، ٩٦-٩٧، ١٢٣).

در راه‌های جنوبی واقع در منطقه فارس با تراکم رباط‌ها مواجه هستیم که علت آن می‌تواند وجود حکومت‌های محلی باشد. در زمان سلغریان (حک. ٦٨٦-٥٤٣) از ساخت رباط در راه‌های جنوبی حمایت شد. وجود مقابر عارفان و زاهدان یکی از علل و زمینه‌های رشد رباط‌ها در این منطقه است، چنانکه در دوره حکومت اتابک زنگی بن مودود (حک. ٧١-٥٥٨)، رباط خفیف را بر مقبره ابوعبدالله خفیف ملقب به «شیخ کبیر»

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-22]

[DOI: 10.52547/isihistory.1.43.49]

ایجاد کرد و چندین ده را نیز برای آنجا وقف کـرد (زرکـوب، ۵۱). ایـن ربـاط بعـدها زیارتگاه، مدفن و محل اقامت دیگر عارفان و اهل حدیث و علما قـرار گرفـت. اتابـک تکله بن زنگی نیز در نزدیک مسجد عتیق شیراز، رباط بزرگی ایجاد کرد (همان، ۵۱).

در زمان حکومت اتابک مظفرالدین ابوشجاع سعد بن زنگی (حک. ٦٢٣-٥٩٣) رباط «شهر الله» مشهور به رباط «کرک» در مسیر راه نیریز به عراق سـاخته شـد و موقوفـات بسیاری شامل دیه‌ها، مزارع و حمـام بـر آن وقـف شـد (بیضـاوی، ۱۲۳؛ شـبانکاره‌ای، ١٨٤/٢). اتابک مقرر کرد تا رهگذران و کاروانیان از آن موقوفات بهره‌مند شوند و شرط کرد که طوایف مذکور اگر هر روز ده بار هم به آنجا برسند از سفره و طعـام آن ربـاط محروم نباشند. وجود موقوفات باعث شد تا فعالیت این رباط تا اواخر قرن هشتم تداوم داشته باشد (زرکوب، ٥٤). بعد از وی، در زمان اتابک ابوبکر بن سعد زنگی (حک. ٦٥٩-٦٢٣) نیز به راه‌ها توجه می‌شد و عمارت‌هایی همچون حمام و مسجد در شیراز ساخته شد (جنید شیرازی، ٢٦٦). وی علاوه‌بر ایجاد دارالشفایی در شهر شیراز و مرمت تمامی رباط‌ها و معابر، رباط‌هایی همچون مظفری بیضا، مظفری ابرقو، مظفری فاروق، مظفری سربند و مظفری خایز را بنا نهاد. با حمایت و تشویق بزرگان دولت، بقعه‌هـای زیـادی ساخته شد (بیضاوی، ١٢٤؛ زرکوب، ۵۹). در زمان وی رباط «زریان» با وقف‌های بسیار در راه بغداد برای مسافران تأسیس شد (بیضاوی، ۱۲۵؛ وصـاف، ٦٢٥). از جملـه امیـر مقرب‌الدین از وزرای آن زمان در شهر شیراز، رباط، سـقا و دارالشـفایی ایجـاد کـرد و موقوفاتی به آنها اختصاص داد. آثار این وقف تا اواخر قرن هشتم پا برجا بوده «و خلایق جهان از آن خیر منتفع و با بهره بودند». در مجموع برای تمامی بناهای رفاهی و تأسیسات بین راهی که در دوره حکومت اتابک ابوبکر بن سعد ایجاد شدند املاک با ارزشی نیـز وقف شده بود. مجموع این اوقاف به دیوان سلغری تعلق داشت که جدا از دیوان ایالت عمل می‌کرد (زرکوب، ۵۹-٦٠). مجدالدین اسعد رومی نیز کـه از جانـب ایلخانـان بـه حکومت شیراز منصوب شده بود به تقلید از پیشینیان خیرات بسـیاری را در آن منطقـه انجام داد. از جمله آثار خیر او در شیراز رباطی بر دروازه اصطخر است که به رباط مجد رومی شهرت یافت و چند قطعه زمین نیز بر آنجا وقف شده بود. او رباط دیگری نیز در

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-22]

[DOI: 10.52547/isihistory.1.43.49]

راه اصفهان ایجاد کرد که بـه مجـد روی مشـهور شـد (همـان، ۷۲). تمرکـز عارفـان و طریقت‌های عرفانی در منطقه فارس دلیل دیگری بر رشد رباط‌ها در مسیر راه‌های تجاری است. در دروازه کازرون شیراز نیز رباطی دیگر وجود داشت که مدفن برخی از عالمان و عرفا بود. رباطی نیز عزالدین زرکوب (متوفای۷۸۹) جهت اقامـت صـوفیان و اصـحاب خلوت ساخته بود که محلی برای مدفن علما شده بود (همان، ۱۳۵).

در زمان امیر محمود شاه اینجو نیز در بیرون شهر ایزد خواسـت ربـاطی بـا درهـای آهنین ساخته شد که مسافرین در آن منزل می‌کردند. در این رباط بسیار محکـم دکـان-هایی وجود داشت که کلیـه مایحتـاج مسـافرین در آن فروختـه مـی‌شـد (ابـن‌بطوطـه، ۲۵۰/۱). در زمان جلال‌الدین شاه شجاع مظفری (حک. ۷۸٦–۷۵۹) نیز بناهای خیریه و رباطی ساخته شد (جنید شیرازی، ٤۷۳). بسـیاری از علمـا و عرفـا نیـز در آن دوره در خطه فارس و جنوب دارای رباط بودند. در این بین می‌توان از شیخ محمد بن روزبهان (متوفای٦۲۸) یاد کرد که از فقرا و مسافران حمایت می‌کرد و در جنـب خانـه خـویش رباطی ایجاد کرده بود (همان، ٤۱۹).

در کرمان دوره سلجوقیان خیرات فراوانی انجام گرفته بود (نک. حافظ ابـرو، ۲٦/۳). این سنت در قرن هفتم هجری توسط قراختائیان (دیگر حکومت محلی) تـداوم یافـت. در دوره فرمانروایی ترکان خاتون که تجارت کرمان روز به روز رونق بیشتری می‌یافت و مرکز تجارت خلیج فارس از کیش به سمت هرمز در حـال انتقـال بـود، عمـارات و موقوفات با وسعت بیشتر و در جهت رونق تجارت و مسافرت بر پا شد. بدین منظـور ترکان خاتون رباط‌هایی احداث کرد و بر آنها املاکی وقف کرد. از جمله ربـاط فهـرج باغین که در مسیر کرمان به فارس قرار داشت. درآمد آن روستا و سهمی از روسـتاهای کائوبه و رقاباد از ناحیه رودان وقف این رباط شده بود. حتی مقرری مسئول نظافـت و باز و بسته کردن رباط از طریق موقوفات پرداخت می‌شد. رباط خضر آباد و رباط کنار خندق دیگر رباط‌هایی بودند که توسط ترکان خاتون ایجاد و برای آنها موقوفاتی معـین شد (*تاریخ شاهی*، ۸۰–۱۷۹، ۲۷۹). در سال ٦۵۹ دارالشفایی توسط ترکان خاتون ایجاد و در سال ٦٦۰ موقوفاتی بر آن مقرر شد. تمامی درآمد قریه‌های ورک، شورآباد، زرند و

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-22]

[DOI: 10.52547/isihistory.1.43.49]

نه پاره بستان نخلستان نیز وقف آنجا شده بود (همان، ۱۷۷). در یزد نیز اتابکان یـزد از مسافران حمایت کردند چنانچه که سلطان قطب‌الـدین (حـک. ٦٢٦-٦١٥)، دراویـش و مسافران را بسیار احترام می‌کرد (کاتب یزدی، ٦٦). خواجه کمال‌الـدین بـرادر خواجـه حاجی علاءالدین قنادی کاروانسروایی بزرگ جهت رفاه مسافران ساخته بود (جعفری، ۹۰). علاوه‌بر اتابکان، در اواخر عصر ایلخانی سادات و نقیبان یزد نیز مسافران را مـورد توجه قرار می‌دادند. در منطقه یزد رباط‌هایی وقفی توسط نقیبان از جملـه در روسـتای عقدای یزد ایجاد شده بود. این رباط که توسط شمس‌الدین محمد فرزند سید رکن‌الدین ساخته شد، برای استفاده مسافران و رهگذران وقف شده بود (رکن‌الدین محمد، ۱۹۳). او رباطی دیگری نیز با همین هدف از محل موقوفات سید شمس‌الدین در زبرقند نظنـز و رباطی دیگر برای آسایش مسافران در قم وقف کرده بود (همان، ۲۰۷، ٢١٦).

۲) خانقاه

رشد تصوف باعث تراکم خانقاه‌ها و زاویه‌ها در مسـیر راه‌هـا شـد. خانقـاه یکـی از تأسیسات بین راهی اسـت کـه جهـت اقامـت مسـافران مـورد توجـه و اسـتفاده قـرار می‌گرفت. از قرون پنجم و ششم به بعد فقها و عرفـایی همچـون غزالـی و سـهروردی درباره آداب پذیرایی از مسافر در خانقاه و نحوه اختصاص موقوفات بـه مسـافر سـخن بسیار گفته‌اند (سهروردی، ۷۳-٦۹؛ غزالی، *احیاء علوم‌الدین*، ٦/٢-٥٤٥؛ همـو، *کیمیـای سعادت*، ٢/١-٤٦١). به نظر می‌رسد چنین سخنانی یکـی از علـل حمایـت ایلخانـان و دیگر حاکمان محلی از تصوف و رونق ساخت خانقاه‌ها بوده‌است.

غازان در هر منطقه کـه خانقـاهی مـی‌سـاخت، بـرای آن اوقـافی را مقـرر مـی‌کـرد (رشیدالدین فضل‌الله، *تاریخ مبارک غازانی*، ۱۹۱) در سال ۷۰۲ خانقـاهی را در ولایـت همدان با هدف آسایش مسافران احداث کرد و املاک فراوانی بر آنجا وقف کرد (همان، ١٤١، ٢١٦؛ وصاف، ۲۱۳). دیگر بزرگان ایلخانی نیز این رویه را دنبـال کردنـد. علیشـاه وزیر ایلخانی در مجاورت مسجد جامع تبریز خانقاهی سـاخت (ابـن‌بطوطـه، ٢٨٤/١). بولغان خاتون خراسانی دختر امیر تسو در مجاورت شهر بغداد، خانقاهی ساخت و بـر آینده و رونده آن وقف کرد و تولیت آن را به خواجه رشیدالدین سـپرد (کاشـانی، ۸۲).

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-22]

[DOI: 10.52547/isihistory.1.43.49]

ایلخانان بعدی نیز از این خانقاه‌ها به طرق مختلف حمایت کردند. در یک مورد خواجه رشیدالدین در منشوری می‌خواهد تا پشم گوسفندانش در خوزستان به شیراز فرستاده شود تا از آنها برای خانقاه‌های همدان، سلطانیه و مدرسه ارزنجان زیلو تهیه شود (رشیدالدین فضل‌الله، *سوانح‌الافکار رشیدی*، ١٦٥).

علاوه‌بر ایلخانان، وجود حکومت‌های محلی از دیگر عوامل رشد خانقاه‌ها بوده‌است. در منطقه هرات ملک غیاث‌الدین (حک. ٢٩-٧٠٧) از ملوک آل‌کرت خانقاه و کاروانسرا به همراه موقوفاتی برای آنها در حاشیه شهر هرات ساخته بود (سیفی هروی، ١٦٢). پیش از وی نیز ملک فخرالدین (حک. ٧٠٦-٦٩٧) دیگر ملک آل‌کرت خانقاهی را در شهر هرات ایجاد کرد. او دستور داده بود مادامی‌که مسافران و ابن‌سبیل به هرات می‌آیند در این خانقاه نزول کنند و خود نیز هر هفته یک‌بار به خانقاه می‌آمد و با درویشان همنشینی می‌کرد (سیفی هروی، ١٠٤). معزالدین حسین بن غیاث‌الدین (حک. ٧٧١-٧٣٢) از ملوک کرت نیز اقدام به ساخت خانقاه کرده بود (خواندمیر، ١٤٤).

حکومت‌های محلی جنوب ایران نیز در رشد خانقاه‌ها مؤثر بودند. در هر یک از منازل واقع در راه‌های جنوبی خانقاهی وجود داشت (نک.کیانی، ٢٠٨). در این خانقاه‌ها همواره غذای مسافر شامل نان، گوشت و حلوا وجود داشت (ابن‌بطوطه، ٢٣٥/١). در قلمرو اتابکان لر نیز خانقاه‌های بسیاری ساخته شد، چنانکه توسط سلطان اتابک افراسیاب (حک. ٩٥-٦٨٨) چهار صد و شصت خانقاه مرمت و نوسازی شد و از این تعداد چهل و چهار خانقاه در شهر ایذه قرار داشت. بیشتر آنها در پیرامون راهی که از کوه‌های بلند و صعب‌العبور می‌گذشت، واقع شده بودند (ابن‌بطوطه، ٢٤٠/١). در هر یک از آن منازل کوهستانی زاویه‌ای موسوم به مدرسه قرار داشت. خادم مدرسه علوفه مرکب و غذای مسافر را تأمین می‌کرد. همه این خدمات از محل اوقاف اتابک افراسیاب تأمین می‌شد (همان، ٢٤١). در میان اتابکان فارس نیز اتابک ابوبکر بن سعد در قصبه فاروق خانقاهی ایجاد کرد که به‌سبب مدفن شیخ زاهد عفیف‌الدین محمد، ملقب به اوست. فرزند و برادرزاده‌اش پس از وی اداره آنجا را به عهده گرفتند (زرکوب، ١٣٠).

علاوه‌بر حکومت‌های محلی، طریقت‌های تصوف نیز به سبب جایگاهشان از عوامل

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-22]

[DOI: 10.52547/isihistory.1.43.49]

توسعه و رشد خانقاه‌ها و ارائه خدمات به مسافران به‌شمار می‌آمدند. یکی از گروه‌های پرنفوذ در منطقه جنوبی ایران سلسله مرشدیه (منسوب به شیخ ابواسحاق کازرونی) است. گرچه شیخ ابواسحاق کازرونی در اوایل سده پنجم هجری در گذشت اما سلسله کازرونی گستردگی اجتماعی فراوانی یافت و خانقاه‌های آنها در کازرون فعال بودند (نک. محمود بن عثمان، ۵۳۳؛ اشپولر، ٤٣٢). هریسه[1] غذایی بود که در خانقاه‌های کازرونیه به مسافران داده می‌شد و مسافر تا سه روز می‌توانست در زاویه بماند (ابن‌بطوطه، ٢٦٧/١، ٢٦٨).

رشد تصوف و جایگاه اجتماعی خانقاه‌ها باعث می‌شد که از محل وقفیات و نذورات علاوه‌بر تأمین هزینه اداره خانقاه، به مسافران نیز خدماتی ارائه شود. از جمله در عبادان (آبادان کنونی) که معابد و رباط‌های بسیاری داشت خانقاهی بود که گذران دراویش آنجا از طریق نذورات مردم و صدقه رهگذران تأمین می‌شد (همان، ٢٣٣/١) و دراویش نیز به پشتوانه همین نذورات مایحتاج مسافران را تأمین می‌کردند. خدمات خانقاه‌ها از همان ابتدای مسیر جنوبی یعنی جزیره تجاری هرمز آغاز می‌شد (مارکوپولو، ٦٢). این جزیره هم دارای خانقاهی بود و شیخ آنجا از مسافرین پذیرایی می‌کرد (ابن‌بطوطه، ٣٣٤/١).

در خانقاه شهر لار متعلق به شیخ ابودلف، دراویش رسم داشتند که در شهر راه افتاده و نان برای مسافرین خانقاه جمع می‌کردند (همان، ٣٣٧/١). قطب‌الدین مبارک کمهری (متوفای ٦٦٠) از جمله عرفایی است که خانقاهی بنا کرد و «طریق خدمت و نان دادن اختیار کرد». عرفای دیگری همچون سراج‌الدین عمر مبارکی (متوفای ٦٧١)، نجم‌الدین محمود و شیخ زاهد عفیف‌الدین (متوفای ٦٩٨) نیز متولی و شیخ خانقاه بودند و «طریق خدمت به صادر و وارد» در پیش گرفته بودند (زرکوب، ١٢٣).

به هر حال تأمین غذای مسافر یکی از اصول رایج در خانقاه‌ها محسوب می‌شد. در خانقاه‌های شیخ ابودلف در لارستان و خنج، علاوه‌بر طعام، میوه مسافران نیز تأمین می‌شد

۱. از گوشت، گندم و روغن تهیه می‌شود و آن را با نان نازک می‌خورند.

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-22]
[DOI: 10.52547/isihistory.1.43.49]

(ابن‌بطوطه، ۸/۱–۳۳۷). در شهر کلیل (اقلید کنونی) و اطراف آن توسط خواجه کافی، مردی توانگر که همواره مال خود را در راه خیر و اطعام ابناءالسبیل خرج می‌کرد خانقاه-هایی ساخته شده بود و در آن خانقاه‌ها نیز به مسافرین غذا داده می‌شد (همان، ۲٤۹/۱).

در خانقاه‌ها خدمات دیگری نیز به مسافر ارائه می‌شد. در راه‌های منتهی به شهر اصفهان خانقاه‌های فراوانی وجود داشت (حمدالله مستوفی، *تاریخ گزیده*، ۵۵) که علاوه‌بر اطعام مسافرین، گرمابه‌ای عالی داشت که بر مبنای وقف از مراجعه کنندگان پولی مطالبه نمی‌شد (ابن‌بطوطه، ۲٤۷/۱).

در منطقه ماوراءالنهر نیز خانقاه‌های فراوانی وجود داشت که عمدتاً به طریقت کبرویه تعلق داشتند. بر سر تربت شیخ نجم‌الدین کبری خانقاهی ساخته شده بود که صادر و وارد در آنجا اطعام می‌شدند. طریقت کبرویه در نیمه دوم قرن ششم توسط شیخ نجم‌الدین کبری (متوفای٦١٨) در منطقه خراسان و ماوراءالنهر گسترش یافت. وجود این طریقت در منطقه خراسان و ماوراءالنهر به گسترش خانقاه‌ها انجامید. دوازده تن از مریدان شیخ نجم‌الدین ترویج طریقتش را بر عهده داشتند. از میان آنها می‌توان به باخرزی (متوفای٦٥٩) اشاره کرد که جهت گسترش طریقت به فتح‌آباد بخارا رفت و خانقاهش را برقرار کرد. این خانقاه که به عنوان منزل مسافرین مورد استفاده قرار می‌گرفت، دارای اوقاف بسیاری بود که عوایدش به مصرف اطعام مسافرین می‌رسید. بعد از وی خانقاه به دست اولادش همچون حاجی یحیی باخرزی اداره شد (ابن‌بطوطه، ٤٤٥/۱). در وقفنامه باقی مانده از این خانقاه، دیه‌های اطراف بخارا موقوفه خانقاه بودند و متولی موقوفات به صواب‌دید خادمان و ساکنان خانقاه پس از جمع‌آوری محصولات مزارع، بایستی بخشی از عواید حاصله را برای عمارت منازل مسافران هزینه کند (باخرزی، ٣٦). بر اساس متن وقفنامه، مسافران و اطعام اهالی خانقاه و اهل تصوف از جایگاهی خاص برخوردار بودند. در نقاطی مانند ترمذ نیز در زاویه شیخی به نام عزیزان که دارای مال، مکنت و مستغلات زیادی بود از مسافرین پذیرائی می‌کرد. در بسطام مزار شیخ بایزید بسطامی عارف شهیر و مقبره شیخ ابوالحسن خرقانی نیز محل اقامت مسافران بود (ابن‌بطوطه، ٤٥٨/۱، ٤٧٢).

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-22]

[DOI: 10.52547/isihistory.1.43.49]

نتیجه

عبور راه تجاری و ارتباطی شرق به غرب از ایران از جمله راه خشکی جنوبی و راه دریایی، باعث شد تا بازرگانان و مسافران بسیاری در این مسیرها تردد کنند. در اثر حمله مغول بسیاری از سازه‌های بین راهی دچار آسیب شد. ایلخانان به‌ویژه غازان به راه‌ها بسیار توجه کردند و به مرمت و نوسازی سازه‌های بین راهی پیشین یا ایجاد سازه‌های جدید اهتمام ورزیدند. ایلخانان و وزرای‌شان به پشتوانه سنت وقف و خیرات اقدام به ایجاد تأسیساتی همچون رباط، دارالشفاء و دارالسیاده کردند یا از ساخت خانقاه‌ها حمایت کردند و وقفیاتی برای اداره آنها در نظر گرفتند. خواجه رشیدالدین فضل‌الله نیز در دوره وزارتش اقدام به ایجاد وقفیات جدید یا بازیابی موقوفات متصرف شده کرد و بخشی از عواید موقوفات را در راستای ایجاد تأسیسات بین راهی یا تأمین منابع مالی تأسیسات و سازه‌های پیشین هزینه داد. ایلخانان با وابسته کردن سازه‌های بین راهی به موقوفات، موجبات پایداری این تأسیسات را در طول زمان فراهم کردند. بخشی از راه‌ها از قلمرو حکومت‌های محلی و تابعه همچون آل کرت، قراختائیان کرمان، اتابکان فارس و اتابکان لر می‌گذشت، این حکومت‌ها نیز به سهم خود با ایجاد تأسیسات بین راهی همچون رباط، کاروانسرا و حمایت از خانقاه‌ها و سوق دادن بخشی از وقفیات به این امور، زمینه مسافرت را هموارتر کردند. در این زمینه نباید سهم دیگر گروه‌های اجتماعی را در انجام وقفیات و خیرات در جهت رفاه مسافران نادیده گرفت. یکی از گروه‌های اجتماعی، اهل تصوف بودند. در آن دوره تصوف نسبت به دوران پیشین در ساختار اجتماعی جامعه عمق بیشتری یافته بود. اغلب مراکز و کانون‌های اهل تصوف در حاشیه راه‌های تجاری شکل گرفته بودند. از همین‌رو استفاده از خانقاه‌ها و زاویه‌های آنها به عنوان مکانی برای اقامت مسافران رایج شده بود. اهمیت خانقاه‌ها به عنوان محل اقامت مسافران باعث می‌شد تا بخشی از وقفیات در حمایت از خانقاه‌ها هزینه شود تا از توان بیشتری در پذیرایی از مسافران برخوردار شوند. گسترش تشیع و افزایش توانمندی اجتماعی نقیبان و سادات نیز باعث شد تا نقیبان نیز همگام با سایر گروه‌های اجتماعی در وقفیات خویش مسافران را مورد توجه قرار دهند. با این همه عمده واقفین، خیرین و حامیان مسافرین از طبقه حاکم و وزرا بودند.

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-22]

[DOI: 10.52547/isihistory.1.43.49]

منابع

- ابن‌بطوطه، محمد بن‌عبدالله بن‌محمد بن‌ابراهیم اللواتی طنجی، رحله ابن‌بطوطه، ترجمه محمد علی موحد، تهران، آگاه، ۱۳۷۶ش.
- اروجی، فاطمه و علی‌اصغر چاهیان، «نقش فرهنگ عمومی ایرانیان در تسهیل مسافرت در سده‌های ۳ و ۴ هجری»، دو فصلنامه تاریخ و فرهنگ، سال چهل و پنجم، ش۹۰، بهار و تابستان ۱۳۹۲ش.
- اشپولر، برتولد، تاریخ مغول در ایران، ترجمه محمود میرآفتاب، تهران، علمی و فرهنگی، ۱۳۸۶ش.
- باخرزی، یحیی، اوراد الاحباب و فصوص الاداب، تصحیح ایرج افشار، تهران، دانشگاه تهران، ۱۳۸۳ش.
- بیضاوی، ناصرالدین، نظام‌التواریخ، تصحیح میرهاشم محدث، تهران، بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار، ۱۳۸۲ش.
- پیرنیا، محمد کریم و کرامت الله افسر، راه و رباط، تهران، سازمان میراث فرهنگی کشور، ۱۳۷۰ش.
- تاریخ شاهی، تصحیح محمد ابراهیم باستانی پاریزی، تهران، بنیاد فرهنگ ایران، ۲۵۳۵ش.
- تقوایی، فاطمه و محمد امامی خویی، «بررسی ابعاد علمی و فرهنگی دارالشفاء در دورهٔ مغول»، دو فصلنامه تاریخ ایران، ش۷۳/۵، ۱۳۹۳ش.
- جعفری، جعفر بن محمد بن حسن، تاریخ یزد، به کوشش ایرج افشار، تهران، علمی و فرهنگی، ۱۳۸۴ش.
- جنید شیرازی، عیسی، تذکره هزار مزار، تصحیح عبدالوهاب نورانی وصال، شیراز، کتابخانهٔ احمدی، ۱۳۶۴ش.
- حافظ ابرو، عبدالله بن لطف الله، جغرافیای حافظ ابرو، تصحیح صادق سجادی، تهران، میراث مکتوب، ۱۳۷۵ش.
- خواندمیر، غیاث‌الدین بن همام‌الدین، مآثر الملوک، تصحیح میرهاشم محدث، تهران، رسا، ۱۳۷۲ش.
- رکن‌الدین محمد، جامع‌الخیرات، به کوشش محمد تقی دانش پژوه و ایرج افشار، تهران، ۱۳۴۰ش.
- زرکوب شیرازی، ابوالعباس معین‌الدین احمد بن شهاب‌الدین ابی الخیر، شیرازنامه، به کوشش واعظ جوادی، تهران، شرکت انتشارات بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۵۰ش.
- سهروردی، شهاب‌الدین ابوالحفص، عوارف المعارف، ترجمه ابومنصور اصفهانی، تهران، علمی و فرهنگی، ۱۳۷۵ش.
- سیفی هروی، سیف بن محمد، پیراسته تاریخنامه هرات، تصحیح محمد آصف فکرت، تهران، بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار، ۱۳۸۱ش.
- شبانکاره‌ای، محمدبن علی بن محمد، مجمع‌الانساب، تصحیح میرهاشم محدث، تهران، امیرکبیر، ۱۳۸۱ش.

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-22]

[DOI: 10.52547/isihistory.1.43.49]

- غزالی، ابوحامد محمد، کیمیای سعادت، ترجمه حسین خدیوجم، تهران، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۸۳ش.
- ـــــــــــــــــــ، احیاء علوم‌الدین، ترجمه حسین خدیوجم، تهران، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۸۶ش.
- کاشانی، ابوالقاسم محمد بن عبدالله، تاریخ‌الجایتو، تصحیح مهین همبلی، تهران، علمی و فرهنگی، ۱۳۸۴ش.
- کاتب یزدی، احمد بن حسین، تاریخ جدید یزد، به کوشش ایرج افشار، تهران، علمی و فرهنگی، ۱۳۸۶ش.
- کریمی، علیرضا (۱۳۹۰)، «نقابت نقیبان در ایران عصر ایلخانی»، پژوهش‌نامه تاریخ اسلام، سال اول، شماره یکم، بهار ۱۳۹۰ش.
- کلاویخو، گونسالس د روی، سفرنامه کلاویخو، ترجمه مسعود رجب نیا، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۷۴ش.
- کیانی، محسن، تاریخ خانقاه در ایران، تهران، طهوری، ۱۳۶۹ش.
- کیانی، محمد یوسف و ولفرام کلایس، کاروانسراهای ایران، تهران، سازمان میراث فرهنگی کشور، ۱۳۷۳ش.
- مارکوپولو، سفرهای مارکوپولو، ترجمه رامین گلبانگ، تهران، کوشش، ۱۳۶۳ش.
- محمود بن عثمان، فردوس المرشدیه، به کوشش ایرج افشار، تهران، انتشارات انجمن آثار ملی، ۱۳۵۸ش.
- حمدالله مستوفی، نزهه القلوب، باهتمام و تصحیح گای لیسترانج، تهران، دنیای کتاب، ۱۳۶۲ش.
- ـــــــــــــــــــ، تاریخ گزیده، تصحیح عبدالحسین نوایی، تهران، امیرکبیر، ۱۳۶۴ش.
- وصاف‌الحضره، عبدالله بن فضل‌الله، تاریخ وصاف، به اهتمام مهدی اصفهانی، چاپ سنگی، بمبئی، رشدیه، ۱۳۳۸ش.
- رشیدالدین فضل‌الله، سوانح‌الافکار رشیدی، به کوشش محمد تقی دانش پژوه، تهران، دانشگاه تهران، ۱۳۵۸ش.
- ـــــــــــــــــــ، تاریخ مبارک غازانی، تصحیح کارل یان، هرتفرد، استفن اوستین، ۱۳۵۸ق،
- ـــــــــــــــــــ، وقفنامه ربع رشیدی، به کوشش مجتبی مینوی و ایرج افشار، تهران، سلسله انتشارات انجمن آثار ملی، ۲۵۳۶.
- هفت کشور و سفرهای ابن‌تراب، تهران، چشمه، ۱۳۸۶ش.
- هندوشاه نخجوانی، محمد، دستور الکاتب فی تعیین المراتب، تصحیح عبدالکریم علی اوغلی علی زاده، مسکو، فرهنگستان علوم جمهوری شوروی سوسیالیستی آذربایجان، ۱۹۷۶.

[Downloaded from journal.isihistory.ir on 2026-11-22]

[DOI: 10.52547/isihistory.1.43.49]