

سرای عالی که در هیچ دیار مثل آن نیست بنا نهاد و قریب سی و پنج صنف و گنبد ساخته و بر در هر گنبدی، ایوانی متصل به آن، و حوض وسیع از مرمر تراشیده و آب خیرآباد و هوک در آن جاری کرده و بر درگاه، ساباطی رفیع و ده دکان ساخته و در جنب آن، خانقاهی، و قنات خانه نیکو در میان کاروانسرا و خانقاه و مصنعه عالی ساخته و مقابل، حماسی در غایت خوبی و مسجد جامع که در اوصاف مساجد ذکر آن گفته خواهد شد.^۱

چنانکه اشاره شد، آمدورفت در بین شهرها و در داخل بلاد اسلامی بوسیله قاطر، الاغ و یا اسب صورت می گرفت. طبقه ممتاز و متوسط - الحال آن روزگار، این حیوانات را بطرزی زیبا زین و یراق می کردند و به اندام آنها منگوله‌هایی از مروارید و ابریشم و زنگوله‌های فلزی می آویختند. مردم فقیر و کم‌بضاعت اغلب بوسیله اسب و الاغ کرایه‌ای رفع احتیاج می کردند. سوزنی سمرقندی (شاعر)، آرزوی خری روان و بارکش داشت.

به شاعری و گدایی خری به چنگ آرم روان و بارکش و خوش، نه شاعر و نه گدا به کمترین صلت از مجلس عمید امیر خری به آخور بندم چو دلدل شهبان غیر از کجاوه، عماری و هودج برای مسافرت دسته‌جمعی بکار می رفت. سریعترین وسایل نقلیه قدیم اسب بود. چاپکسواران با اسبان مجهز و آماده‌ای که در اختیار داشتند می توانستند با مسوریتهای سیاسی و نظامی را در اسرع اوقات انجام دهند.

بطوریکه در تاریخ بی‌یغی آمده: انوشترکین، خادم مخصوص سلطان محمود، برای آنکه هر چه زودتر مسعود را از نقشه و نیت سلطان با خبر سازد «سواری از دیوسواران خویش نامزد کرد با سه اسب خیاره خویش با وی بنهاد که به شش روز و شش شب ونیم، به هرات رود نزدیک امیر مسعود، سخت پوشیده.» یعنی فاصله غزنین تا هرات را در شش شبانه روز ونیم طی نماید.

گاه، اخبار مهم و فوری را بوسیله کبوتر به مخاطب اعلام می کردند؛ چنانکه به حکایت چهار مقاله، نظامی عروضی، در دوره سامانیان، پس از آنکه تاش، سپهسالار نوح بن منصور، بر ماکان کاکوی فایق آمد و او را کشت، خبر پیروزی و مرگ حریف را در یک جمله بوسیله کبوتر به امیر نوح بن منصور اعلام کرد.

سلمان ساوجی درباره کبوتر نامه‌رسان می گوید:

نامه نوشته ام بسی، نیست کبوتری مرا کوبر یارسن رود، نامه به یار من برد
این بطوطه که خط سیری بالنسبه طولانی داشته، در سفرنامه خود، می نویسد: هر ارابه دارای چهار چرخ بزرگ است که بوسیله دو یا چند اسب کشانده می شود، و گاه بر حسب سبکی یا سنگینی بار، بجای اسب، گاو یا شتر می بندند. راننده روی یکی از اسبها می نشیند و این اسب را زین می کنند. راننده شلاقی بست دارد که برای راه بردن اسبها پیوسته آنها می چرخاند و چوب بزرگی برای جلوگیری از انحراف ارابه بکار می برد. روی ارابه چیزی قبه مانند می گذارند و نم یا چادری روی آن می کشند. دو طرف قبه مزبور مشبک است، بطوریکه از داخل آن می توان

پیرون را دید، لیکن داخل ارابه از پیرون نمایان نیست. و کسی که در درون آن نشسته می‌تواند هرطور دلش بخواهد بخوابد یا به‌خواندن نوشتن پردازد. ارابه‌های باری نیز اتاقی شبیه آن دارند که در آن مقل است. من برای دیدن ارابه‌ای تهیه کردم که سقف آن نمدپوش بود و با کنیزم در آن نشستم. و بقیه همراهان، در ارابه بزرگی که بوسیله سه‌شتر حرکت می‌کرد، جای گرفتند. اسبان و شتران و گاو را چون بمنزل می‌رساند، از ارابه‌ها باز می‌گفتند و آنها را برای چرا آزاد می‌گذارند.

این بطوطه ضمن شرح مسافرت خود، به‌شهر بلغار (در ناحیه چپ رودخانه ولگا در روسیه) از ارابه‌های کوچکی که توسط سگهای بزرگی کشانده می‌شدند، نام می‌برد و می‌گوید: در این ناحیه، بعلت یخبندان شدید، پای انسان و ستور بر زمین بند نمی‌شود؛ ولی ناخنهای سگ در بخ فرو رفته و مانع لغزیدن آن می‌شود. در این ناحیه، بازرگانان معتبر هرکدام صد ارابه باذوقه فراوان و شراب و هیزم در اختیار دارند و با تجهیزات کامل، مسافرت می‌کنند و برای شناسایی راه، فقط از سگ راهنما یا سگ پیشاهنگ استفاده می‌شود که قیمت آن در حدود هزار دینار است و ارابه را به‌گردن آن حیوان می‌بندند و سگ راهنما بکمک سه سگ دیگر، آن را می‌کشد. غذای سگ راهنما را منظم می‌دهند و اگر او را بزنند می‌گریزد.^۲

در مسافرتها، مردم در زاویه، رباط یا کاروانسرا متوقف می‌شدند و این اماکن غالباً از طرف مردم متمول و خیرخواه ساخته می‌شد. غیر از ارابه از کجاوه و عمارت و تخت روان که غالباً بوسیله انسان حمل می‌شد، می‌توان نام برد.

این بطوطه ضمن شرح مسافرت خود، به هندوستان، می‌نویسد: «مردم هندوستان حمل و نقل را فقط بوسیله گاو انجام می‌دهند و در مسافرتها باروبنه خود را با آن حیوان می‌برند. خر سواری، در میان هندیان عیب بزرگی است. چون بخواهند مجرمی را در نظر عموم بگردانند، او را تازیانه زده بر خر می‌نشانند و گرد شهر می‌گردانند.»^۳

کلاویخونیز، مانند این بطوطه، در سفرنامه خود، از وسایل نقلیه و راه و رسم مسافرت در ایران سخن می‌گوید. در مسافرت خود از تبریز تا سمرقند که همه در قلمرو تیمور بود، آنچه بیشتر در کلاویخو و همراهان او مؤثر افتاد، ترتیب تعویض اسبهای چاپاران بود که به‌هزینه حکومت صورت می‌گرفت. این سازمان به نام «چاپارخانه» خوانده می‌شد که به‌زبان مغولی «یام» نامیده می‌شود و مرکب بود از مأموران سوار مخصوص و کاروانسراهایی با اصطبلهای پر از اسب که همه آماده خدمت بودند. مأموران حکومتی شب و روز برای انجام مأموریت خود، از این وسایل آماده استفاده می‌کردند. این مأموریتها بقدری مهم تلقی می‌شد که در صورت لزوم، اسب متعلق به اشخاص را پیکهای سوار، ضبط و مصادره می‌کردند. می‌گویند: یک شاهزاده و امیر و حتی پسر تیمور ناچار بود که اسب خود را، در مقابل درخواست پیک، تسلیم کند. تجهیزات و وسایل اصطبلها بر حسب موقعیت محل، فرق می‌کرد. در برخی نقاط، در این

۱. رک: سفرنامه این بطوطه، پیشین، ص ۲۲۲-۲۲۳.

۲. رک: همان، ص ۲۲۹-۲۳۸.

۳. همان، ۵۴۸ (به اختصار).

اصطبلها، سیصد اسب وجود داشت که پس از یک دقیقه، با ساز و برگ تمام، آماده حرکت می‌گردید.

در منطقه نفوذ تیمور، در فاصله‌های معین، کاروانسراهایی ساخته بودند که در آنها اصطبلها و مهمانخانه‌هایی قرار داشت و از آبادیهای مجاور، تدارکات و مواد مورد نیاز را به این کاروانسراها می‌آوردند. این سازمانها برای آن بود که تیمور بتواند، به‌سرع اوقات، از وقایع و اتفاقاتی که در حیطه قدرت او رخ می‌دهد با خبرگردد. برای حصول این منظور، اگر در عرض ۲۴ ساعت دو اسب هم در زیر فشار بمیرد مهم نیست؛ بلکه باید مأمورین ۵۰ فرسخ را در عرض ۲۴ ساعت طی کنند. تیمور به‌سرعت عمل اهمیت فراوان می‌داد.^۱

«بر اثر ایجاد دولت واحد مغول و امنیت راهها و اجرای یاسای سخت جنگیزی در رعایت حال قوافل و بازرگانان و دایر نگاه داشتن طرق، راه‌برای اروپا، به‌دو مملکت پراسرار چین و هند که از قدیم به کثرت ثروت و نفاست امتعه و گرانی اجبار کریمه و غیره شهرت یافته بودند باز شد؛ راه چین از طریق روسیه و راه‌هند از طریق ایران.

طرق تجارتی عمده در عهد مغول

تجار ژنی در آخر قرن سیزدهم میلادی، از خان دشت قبچاق یعنی روسیه جنوبی اجازه گرفتند که در بندر کافا (کفه) از بنادر ساحلی شبه‌جزیره قرم (کریمه) دارالتجاره‌ای داشته باشند و کمی بعد، تجار ونیزی به تحصیل این اجازه نایل آمدند و چیزی طول نکشید که اهالی ژن و ونیز در بنادر دیگر ساحل دریای سیاه، مخصوصاً در دو محل: تانا یعنی بندر آرف و بسفر^۲ نیز صاحب تأسیسات تجارتی شدند و از این میان، تجار ژنی اداره خاصی به‌نام اداره کریمه برای ترویج تجارت و سهولت کار دادوستد، در روسیه جنوبی، از طریق روسیه با شرق، تأسیس کردند و از همین راه، محصولات روسیه از قبیل پوست و چرم و گوشت و ماهی و غلات را بتوسط شط ولگا و ابریشم چین را از راه صحرای گبی و بیش بالینگ و الماینگ و اترار و خوارزم و سرای و هسترخان به بنادر دریای آرف و سیاه می‌آوردند.

راههای عمده بین چین و هند و بنادر دریای آرف و سیاه، سه بود:

۱) راه چین، یعنی قسمتی از راه بزرگی که بمناسبت تجارت ابریشم چین از این طریق آن را «راه ابریشم» می‌گفتند.

این راه از ولایت «توان‌هوانگ» در چین، به ولایت کان سو^۳ می‌آمد و از آنجا داخل ترکستان شرقی حالیه شده، از طریق بیش بالینگ و الماینگ و اترار، به سمرقند و بخارا می‌رسید. در بخارا قسمت اصلی آن، از راه سرو و گرگان به ری می‌آمد و از ری به قزوین و زنجان و تبریز و ایروان می‌رفت و از ایروان یا به طرابوزان یا به یکی از بنادر شام منتهی می‌گردید. قسمت فرعی این راه از سمرقند به خوارزم و از خوارزم به سرای و هسترخان و از آنجا به کنار شط دن و بنادر دریای آرف انتها می‌یافت.

۲) راه هند و سند، از طریق پیشاور و کابل و بلخ و خوارزم، به سرای و هسترخان و

۱. دك، سفرنامه کلاویخو، پیشین، ص ۱۶۳.

بنادر و دارالتجاره‌های تجار ژنی و ونیزی.

۳) راه بحری هند به بندر هرمز و از طریق خشکی از هرمز به کرمان و گرگان و خوارزم که در این محل اخیر به راه فوق متصل می‌گردید.

تجار ژنی و ونیزی تا ایام استیلای امپراتوری مورگورکان بر روسیه، در بنادر شبه جزیره قرم (کریمه) دارای استیلای اقتصادی کامل بودند و عمده تجارت ابریشم چین و ادویه هند از این راه در دست ایشان بود؛ و در اواسط نیمه قرن چهاردهم میلادی که بین جانی بیگ، خان دشت قبچاق و تجار ایتالیایی بهم خورد، جانی بیگ دو بندر تانا و کافا را از ایشان گرفت؛ قیمت ابریشم و ادویه در اروپا مضاعف شد و این حال تا موقعی که بار دیگر بین خان و تجار مزبور صلح برقرار گردید باقی بود. و این بار تجار ژنی و ونیزی برای تلافی مافات، جدوجهد خود را دو برابر کردند.

اما طرق تجارتی بین‌المللی ایران، بمناسبت اقامت ایلخانان در آذربایجان و مرکز قرار دادن آنجا، همه منتهی به این قسمت می‌شد؛ مخصوصاً که آذربایجان بر سر راههای عمده دشت قبچاق و خوارزم و ایران و عراق و دریای مدیترانه قرار داشت، و در عهد مغول از موقعی که تبریز پایتخت ایلخانان شد، این شهر، بزرگترین مرکز تجارتی ایران بلکه از مهمترین دارالتجاره‌های دنیای آن زمان گردید و حکم بغداد را در عهد خلفای عباسی بهم رسانید.

در ایام ایلخانان، عموم راههای کاروانی شرق اقصی و هند و دریای مدیترانه و دشت قبچاق و ایران و عراق به شهر تبریز منتهی می‌گردید، و اقسام مال التجاره‌های این نواحی به آن شهر وارد و در آنجا دادوستد می‌شد. تبریز از سه طریق، با خلیج فارس مربوط بود:

— راه بصره و بغداد که از معابر جبال کردستان گذشته به سراغه می‌آمد و از سراغه به پایتخت می‌رسید.

— راه بندر سیراف (بندر طاهری حالیه) به شهر شیراز و اصفهان و کاشان و قم و ری و قزوین.

— راه هرمز و کرمان و یزد و کاشان که در محل اخیر به راه دوم متصل می‌شد. علاوه بر این سه راه، تبریز چنانکه در فوق گذشت، بر سر جاده اصلی ابریشم قرار داشت و از طریق اردبیل و جلفا و خوی، با جمیع بلاد گشتاسفی و سوقان و اران نیز مربوط بود.

تبریز با ممالک عیسوی، از دو طریق، ارتباط داشت:

— راه ارمنستان کبیر (ارمنیه الکبری)، از طریق خوی و نمازگرد و ارزنة الروم به طرابوزان که در این تاریخ از دارالتجاره‌های مهم تجار ژنی بود.

— راه ارمنستان صغیر (ارمنیه الصغری)، از طریق معابر جبال کردستان یا از طریق ارزنة الروم و سیواس و یا از طریق وان و دیار بکر که بالاخره در ساحل خلیج اسکندرون به بندر لاژزو^۱ از بنادر ارمنستان صغیر و از بازارهای تجاری عمده و مرکز معامله تجار ایتالیایی و فرانسوی و اسپانیایی می‌رسید.^۲

دسته‌های دزدان و راهزنان در عصر مغول

چنانکه اشاره شد، یکی از مشکلات اساسی تجار در آن ایام، مسافرت و اقدام به فعالیتهای بازرگانی بود. خرابی راهها و فقدان امنیت، به مردم اجازه نمی‌داد که به هیچ نوع فعالیت وسیع و دلسوزانه دست بزنند.

دسته‌های دزدان و راهزنان نه تنها در بیابانها، مواضع مستحکمی داشتند بلکه در داخل دیه‌ها و شهرها و در بین سران قوم، دوستان و حامیانی داشتند و به مدد آنان، با خیال راحت، به دزدی و راهزنی ادامه می‌دادند. با آنکه مردم عادی با گذشت زمان، کمابیش دزدان و حامیان آنها را می‌شناختند ولی بعلت نبودن یک دستگاه حاکمه دلسوز و صدیق، احدی را قدرت آن نبود که دزدان و جاسوسها و حامیان ایشان را معرفی کند، و اگر کسی به چنین اقدام خطرناکی مبادرت می‌کرد، بیدرنک، به دست یکی از عمال آنها کشته می‌شد.

رشیدالدین فضل‌الله وضع آشفته آن ایام را چنین توصیف می‌کند: «بر عالمیان پوشیده نیست که پیش از این، تطاول و استیلاء راهزنان و دزدان تا چه غایت بود و با آنکه انواع ایشان از مغول و تازیک و مرتد و کرد و لور و شول و شامی هر چه تماثر بودند، غلامان گریخته نیز با ایشان می‌پیوستند و رونود و اوباش شهرها پیش ایشان می‌رفتند و بعضی روستاییان و اطراف نشینان با ایشان یکی می‌شدند و... در تماثت شهرها جاسوس داشتندی تا از عزیمت اصناف مردم ایشان را خبر کنند.»^۱ سپس رشیدالدین فضل‌الله می‌گوید: اگر تصادفاً یکی از این دزدان دستگیر و به حکومتهای وقت تسلیم می‌شد، فوراً حامیان پیا می‌خاستند و می‌گفتند: «چنین بهادر را چگونه توان کشت؟»^۲ و با این اقدامات، برچیرگی و جسارت دیگر دزدان می‌افزودند.

همینکه کاروانی حرکت می‌کرد، بیدرنک، جاسوسان از حرکت کاروان و تعداد مسافری و کم و کیف کالا و ثروت آنان به دزدان خبر می‌دادند. پس از رسیدن کاروان، دزدان که از پیش به وضع آنها آشنا بودند، مردم بینوا و متوسط الحال را جدا کرده، دیگران را می‌زدند و می‌کشتند و هستی آنها را به یغما می‌بردند. پس از این غارتگری، دزدان بدون کوچکترین بیم و هراسی، به منزل رؤسا و دوستان خود که اکثر کدخدایان و بزرگان شهر و ده بودند، می‌رفتند و اموال مسروقه را، اعم از قماش و جواهر، بین خود تقسیم می‌کردند.

در چنین وضع آشفته‌ای اگر کسی سودای تجارت داشت، ناگزیر بود که راههای معمولی را رها کرده از کوره راهها و جاده‌های مجهول و پرخطر، کالای خود را به مقصد برساند. ولی این وضع آشفته در عهد غازان خان رو به بهبود و اصلاح رفت و به دستور او، کلیه مسافری و کاروانیان مکلف بودند که بمجرد مشاهده دزدان، به جنگ با آنان برخیزند و اگر کسی از دفاع خودداری کند، گناهکار باشد. دیگر آنکه اهالی کلیه دهات و شهرها را مکلف نمود که تا چون از وقوع دزدی باخبر شدند، با وسایلی که در اختیار دارند، دزدان را تعقیب کنند و اگر در میان دزدان حتی مغول یا مسلمانی دیدند بیدرنک به

۱. تاریخ مبارک غازانی، پیشین، ص ۲۷۷.

۲. همان، ص ۲۷۸.

پاسا رسانند.

در نتیجه این اقدامات، دزدان و حامیان آنها بیمناک شده روش قدیم را ترک گفتند. علاوه بر این، مقرر گردید که در سراسر کشور، درگذرده‌ها و مواضع خطرناک عده‌ای به مراقبت بنشینند و به پاس این کوشش، از «هر چهار سر، درازگوش که بار بسته کاروان باشد، نیم آچه و بهر دوسر شتر، نیم آچه به اسم باژ بستانند» و از چهار پایانی که کالایی ندارند ولی ماکولات و غله حمل می‌کنند، بهیچ عنوان، چیزی نگیرند.

ضمناً برای اطلاع عموم، مقرر گردید در هر جا که لازم است میله‌هایی با سنگ و گچ بسازند و لوحی بر آن نصب کنند، و عده راهداران و شرایط یاساق و میزان باجی که بازرگانان باید بپردازند در آن بنویسند تا هیچکس به هیچ عنوان، زائد بر میزان معین شده، مبلغی از کسی نستاند و دزدان خود را مأمور دولت معرفی نکنند.

راهداران هر ناحیه مسؤول حفظ امنیت و آسایش آن ناحیه بودند و اگر در حوزه مسؤولیت راهداری، دزدی اتفاق می‌افتاد، هر راهداری که به‌محل دزدی نزدیکتر بود مکلف بود بیدرتک، دزد و مال مسروقه را تحویل دهد والا شخصاً مسؤول پرداخت خسارات وارده بود.^۱

شوخی جامی: ظاهراً مأمورین دیوانی از کالای مسافرین نیز عوارضی مطالبه می‌کردند؛ چنانکه مولانا فخرالدین علی کاشفی در لطایف‌الطوائف درباره جاسی می‌نویسد: «چون ایشان در سفر حجاز به‌سمان رسیدند، راهداران و تمغاچیان (کسانی که اجناس را بهر کرده و باج آن می‌گیرند) قافله ایشان را بسی تشویش دادند که شما بعضی از متاعها را از تمغاچیان گریزانیده‌اید؛ چه خیال دارید؟ ما شلوارهای شما را باز خواهیم جست. ایشان فرمودند آنچه در شلوارهای ما بیابید از آن شما.»

طمغا: کلمه ترکی یا مغولی طمغا (تمغا) در اصطلاح قدیم به معنی مهر و نشان دیوانی است، و طمغاچی یا تمغاچی جزو القاب و مناصب مهم درباری است، به معنی مهردادار سلطنتی و نیز به معنی رئیس راهداری و مأمور محصل باج؛ نظیر اداره گمرک این زمان، که از طرف پادشاه و حاکم وقت از اجناس باج می‌گرفت و آن را مهر و نشان می‌کرد؛ علامت این که مبلغ باج آن پرداخته شده است. و آن مهر و نشان را تمغا می‌گفتند و احياناً این کلمه را به معنی خود باج نیز استعمال کرده‌اند.^۲

ضمناً تمغاچی نام تحصیلدار و مأمور وصول مالیات است و چون نوعاً عناصری ستمگر و جورپیشه بودند، عیب زاکانی در «رساله تعریفات» خود، تمغاچی شهر را واجب‌القتل خوانده است.

یکی از اقدامات اساسی حکومتها در دوران امنیت و آرامش، تسطیح و تأمین راههای ارتباطی و ساختن پل بر روی رودها و رودخانه و ایجاد سد و بند برای جلوگیری از طغیان آب رودخانه‌ها بود.

۱. همان، ص ۲۸۱-۲۸۷.

۲. دك: دیوان عثمانی مختاری، (حواشی به‌قلم جلال همانی).

از جمله پلهای معروف و تاریخی ایران، پل خداآفرین است که ظاهراً در دوره کورش، بنیان آن نهاده شده و در طی هزاران سال، مکرر، مورد تخریب و تعمیر قرار گرفته است.

«رنه‌گروسه»، دانشمند و مورخ فرانسوی، در کتاب خود به نام آسیا می‌نویسد: پلی که امروز به نام خداآفرین است، در دوره هخامنشیان ساخته شده و ویران گردیده و شاپور اول، پسر اردشیر، بانی سلسله ساسانی، آن را تجدید بنا نموده.

در دوره خوارزمشاهیان، پل خداآفرین پل جلال‌الدین ملک‌شاه نامیده می‌شده است. در عهد غازان خان، نام این پل «خسرو» بوده، و آخرین نام این پل «خداآفرین» بوده است که حمدالله مستوفی، بصراحت، از آن در سال ۷۴۰ هجری قمری نام می‌برد. در دوره آقا محمدخان، یکی از یاعیان، به نام ابراهیم خلیل، برای جلوگیری از عبور قوای خان قاجار، دستور ویران کردن پل را می‌دهد ولی بعداً محمدخان دستور می‌دهد آن قسمت از طاق را که ویران کرده بودند از نو با بهترین مواد ساختمانی بسازند.

رود ارس، در نزدیکی جلفا نیز، پلی داشته که بقول تاورنیه در قرن هفتم میلادی، وجود داشته ولی شاه عباس، بععل نظامی و برای جلوگیری از تجاوز عثمانیها، دستور تخریب آن را می‌دهد و از آن پس، عابرین، بکمک قایق، از روی آن عبور می‌کردند. در سالهای اخیر، دو پل بر روی جلفا ساخته‌اند که یکی برای عبور مسافرین و وسایل نقلیه است و دومی پلی است که به سال ۱۹۱۳، بوسیله شرکت راه‌آهن تبریز- جلفا، بهمت مهندس ترسکینسکی^۱ ساخته شده که طول آن ۱۱۰ متر است.^۲

مأمورین ارسال مراسلات: غازان ایلچیان مخصوص داشت که از آنها برای رساندن نامه و پیغامهای مهم استفاده می‌کرد. به دستور او، در راههای بزرگ، در هر سه فرسنگ، در موضع معینی ۱۰ اسب‌فره و در مواردی که لازم نبود، تعداد کمتری اسب می‌بستند؛ بطوریکه در شبانروز، آن اسبها ۶ فرسنگ طی طریق می‌کردند؛ یعنی مسافت بین تبریز و مشهد را در عرض سه چهار روز طی می‌کردند، و کلیه وسایل زندگی را در اختیار آنها می‌گذاشتند تا اسباب زحمت کسی نشوند. ولی مسافرتها عادی خالی از زحمت و خطر نبود.

مدت مسافرتها عادی: در تاریخ مطلع‌السعدین، غیاث‌الدین نقاش، شرح مسافرت خود را به چین بعنوان سفیر، نقل می‌کند و می‌گوید که در ۴ دسامبر ۱۴۱۹ از هرات حرکت کرده و بعد از یک سال و ده روز، به شهر پکن (خانبالغ) رسیده و در ۲ دسامبر ۱۴۲۲ به هرات بازگشته است. و در سفر هندوستان، مؤلف مطلع‌السعدین یعنی عبدالرزاق سمرقندی، همراه بوده است، و در تاریخ ۱۳ ژانویه ۱۴۴۲ از بندر هرمز حرکت کرده و در تاریخ ۲۰ آوریل ۱۴۴۴ میلادی در هبان بندر وارد ایران شده است.^۳

۱. Treskinski.

۲. رحیم هریس، «مقاله»، مجله پرده‌سپهای تاریخی، سال هفتم، شماره اول.

۳. دك ادوارد برادن، از سعدی قاجاری (تاریخ ادبی ایران...)، ترجمه علی اسفهرکت، ص ۵۵۸-۵۵۷.

وضع راهها و معابر عمومی

از مطالبی که غزالی در کیمیای سعادت، تحت عنوان «منکرات شاهراها» بهرشته تحریر در آورده، می توان به بسیاری از خصوصیات معابر و کوچها و خیابانهای آن روزگار پی برد. وی می نویسد که یکی از کارهای منکر و ناروا «آنست که ستون در شاهراه بپنهند و دکان کنند؛ چنانکه راه تنگ شود، و درخت کارند و قابول (یعنی پیش آمدگی) بیرون آرند؛ چنانکه اگر کسی بر ستور بود، در آنجا کوید. و خروارها بار بپنهند و ستور (یعنی چهار پایان) ببندند و راه تنگ گردانند؛ و بار بر ستور نهادن زیادت آزان که طاقت دارد نشاید. و کشتن گوسپند تصابی را بر راه — چنانکه مردمان را خطر بود — نشاید، بلکه باید در دکانی جای آن بسازد. و همچنین پوست خربزه بر راه افکندن یا آب زدن چنانکه در وی خطر باشد که پای مردم بلغزد، و همچنین هر که برف بر راه افکند یا آبی که از بام او آید راه را بگیرد، بر وی واجب بود که راه را پاک کند... و هر که سگی دارد بر در سرای که مردم را از آن بیم باشد، نشاید... و اگر براه بخصبد و راه تنگ کند، این نشاید، بلکه خداوند او (یعنی صاحب سگ) اگر بر راه بنشیند و بخصبد هم نشاید.»^۱

جالب توجه است که پس از گذشتن ۸ قرن از عصر غزالی، در شهرها و حتی در پایتخت کشورما کسانی هستند که تعالیم غزالی را حتی در عصر تمدن جدید رعایت نمی کنند، و با آنکه خود را متمدن می شمارند از انداختن پوست خربزه، هندوانه، موز و یا اخلاط سینه بر روی زمین که احياناً ممکن است منتهی به زمین خوردن، نقص عضو و یا مرگ عابرین شود، خودداری نمی کنند — و با دها کردن آب باران و ریختن برف یا فاضل آب منزل خود در معابر عمومی، یا راندن فرزندان خود در کوی و برزن و اقداساتی از این قبیل، موجبات ناراحتی عابرین و همسایگان خود را فراهم می سازند.

کشتیرانی و بادهای موسمی

«تقریباً بیشتر کشتیهای این دوره (قرون وسطی) در بنادر هندوستان ساخته می شد. از کشتیهای سبک و سریع، برای حمل و نقل مسافرین استفاده می کردند و از این نوع کشتیها در رود دجله زیاد بود و بین بصره و بغداد آمدورفت می کرد.

از کشتیهای بزرگ، برای بارکشی و حمل مال التجاره استفاده می کردند. این نوع کشتی، که شبیه به کشتیهای باربری چین بود، بوسیله باد حرکت می کرد و بزرگی آن بحدی بود که می توانست با کارگران کشتی، ... نفر را از محلی به محل دیگر منتقل نماید. در داخل این کشتی، در حدود صد اتاق، چندین بازار و مغازه سقطفروشی، می فروشی، رختشویی، سلمانی وجود داشت. علاوه براین، محلی برای نگهداری گوشتیهای نمکزده و حفاظت نعش مردگان تعبیه شده بود.

در این کشتیها که حامل کالاهای متنوع و عدهای مسافر بود، پیش بینیهای لازم فنی شده بود؛ از جمله، این کشتیها به قطب نما، نوعی اسطرلاب آلت تشخیص عمق آب، فانوس روی کشتی و نشئه دریاها و بنادر مجهز بود، و عدهای غواص و ملاح زبردست همراه

کشتی بودند تا اگر در جریان حرکت، کشتی شکافی برداشت و آب بداخل کشتی راه یافت، بیدرنگ، با ترکیبی از سوم و مواد دیگر، سوراخ کشتی را بگیرند و از ورود آب بداخل آن جلوگیری نمایند.

معمولاً در کشتیها، چند توپچی مجهز به وسایل نیز بود تا اگر در طول مسافرت، دزدان دریایی حمله ور شدند، آنان به دفاع از کشتی برخیزند. دزدان دریایی که در خلیج فارس و اقیانوس هند پراکنده بودند، گاه بگاه، به قتل و غارت مسافرین کشتیها دست می زدند. جزیره سقطره^۱ یکی از پایگاههای دزدان دریایی در قرن دهم میلادی بود. بطوریکه یکی از نویسندگان چینی متذکر شده است، ملاحان آن دوره از کبوترهایی که قادر بودند دهها کیلومتر پرواز کنند برای تشخیص بنادر و زمینهای اطراف، استفاده می کردند.

برای تسهیل در کار کشتیرانی، در طول ساحل، برجهایی می ساختند و برای نشان دادن راه، فانوسی در بالای آن قرار می دادند. این برجها دائماً بوسیله عدهای مراقبت و نگهداری می شد.

در طول سواحل، در مناطقی که استعداد داشت بنادر و موج شکنهایی ایجاد می - کردند.

تقویمهای دقیقی، چه در دوران قبل از اسلام و چه در دوره بعد از اسلام، برای تعیین فصل بادهای موسمی و خط سیر آن، وجود داشت و ملاحان با استفاده از این تابلوها از بندری به بندر دیگر سفر می کردند. همینکه بادهای موسمی وزیدن می گرفت، بادبان کشتی برافراشته می شد و کشتی از لنگرگاه خارج می شد، و بسوی بندر مقصود حرکت می کرد.

ملاحان آن دوره، در کار خود کاملاً بصیر بودند و همینکه منظره کلی محیط و پرندگان و ماهیهای دریایی را می دیدند، بفرست، حدس می زدند که به کجا رسیده اند. ملاحان، در طول راه، با وسایلی که در اختیار داشتند عمق دریا را اندازه می گرفتند. دریا نوردان مسلمان، در مدت یک ماه، از حدود مسقط، خود را تا ساحل مالاباد می رسانیدند و از آنجا پس از چند روز، به جزیره سیلان وارد می شدند. و از جزیره سیلان، پس از یک ماه، خود را به شبه جزیره مالاکا می رسانیدند، و از این منطقه با کشتیهای خود، بسوی پالمبانگ واقع در سوماترا و جاوه و جزیره مائیت^۲ در مجمع الجزایر سند رهسپار می شدند. و از این ناحیه، پس از ۱۰ روز، مسلمین به منطقه چمبا می رسیدند. در این ناحیه، در قرن دهم میلادی، هنگام اقامه مراسم مذهبی، به نام سلطان محمود غزنوی خطبه می خواندند.

سواحل چین را نیز مسلمین با کشتیهای خود، دو ماهه، طی می کردند. طوفانهای شدید و خطرناک این حدود سبب پیدا شدن یکی از افسانه های مزارویشکب شده است که طبق آن، یک پرنده خیالی قادر بود که هر کسی را بخواهد در مسیر خود برباید.

بادهای موسمی برای حرکت کشتی فقط سالی دو بار می وزید و ملاحان ناگزیر بودند که تاریخ حرکت خود را با این بادهای مطابقت بخشند و از برکت همین بادهای

۱. سوکوترا یا سقطره جزیره ای است در جنوب شبه جزیره عربستان.

منظم، دریانوردان می‌توانستند شصت روزه خود را از حدود سوماترا به خلیج فارس و بندر سیراف برسانند.^۱

بطور کلی، در دوره قرون وسطی، مسافرت‌های زمینی و دریایی اغلب، مقرون به خطرات و مشکلات گوناگون بود. این بطوطه، ضمن مسافرت خود در روم، می‌نویسد: «سر-انجام کشتی از رویان کرایه کردیم و یازده روز انتظار کشیدیم تا باد سواقی بیاید، و بعد از اینهمه معطلی، آنگاه که حرکت کردیم، بعد از سه روز در وسط دریا دچار طوفان شدیم... وحشتی بی‌مانند ما را فراگرفت. جهت باد تغییر کرد و کشتی را از خط سیر خود منحرف ساخت. یکی از بازرگانان خواست از کشتی پیاده شود، من کشتیبان را از پیاده کردن او مانع شدم. در این هنگام، باد سواقی وزیدن گرفت و ما حرکت کردیم، ولی در وسط دریا دوباره گرفتار همان سرنوشت شدیم.»^۲

این بطوطه ضمن شرح مسافرت خود، در سرزمین چین، از کشتیهای آنجا نیز سخن می‌گوید و می‌نویسد که کشتیهای بزرگ چینی سه تا ۱۳ بادبان دارند که از شاخه‌های خیزران بافته شده و در جهت حرکت باد، آنها را دوران می‌دهند. در هر کشتی، هزار تن کار می‌کنند که ۶۰۰ نفر جزو کارگران کشتی و چهارصد تن دیگر را جنگیان تشکیل می‌دهند و به دسته‌های تیرانداز و سپردار و چرخ‌ی تقسیم می‌شوند. هر یک از کشتیهای بزرگ را سه کشتی نصفی، ثلثی و ربعی بدنبال می‌آید.

هر کشتی چهار قسمت عقبی دارد که مشتمل بر اتاقها، مصریه‌ها و غرفه‌هایی از برای بازرگانان می‌باشد. فرمانده کشتی مانند امیر بزرگی رفتار می‌کند و هنگامی که در خشکی است حرکت او با تشریفات و تجلیل زیاد همراه است.^۳

کلاویخو در وصف کشتی‌هایی که دیده است چنین می‌نویسد: «این کشتیها سه دکل و یک عرشه مرتفع در عقب داشتند و طناب‌بندی و بادبانهای آنها مجموعاً به شکل چهارگوش بود و یک بادبان سه گوش بسیار بزرگی هم بر نیمه دکل عقب کشتی آویزان بود. از رودس تا قسطنطنیه با کشتی کوچکتری مسافرت می‌کردند که معمولاً یک دکل و یک بادبان بزرگ داشت. هر وقت نسیم سلایمی می‌وزید، به حرکت خود ادامه می‌داد و چند ردیف جای پارو زدن داشت.»^۴

«با اینکه در سالک شرق نزدیک، رودهای قابل کشتیرانی کم است، در دوران قرون وسطی، از این قبیل رودها استفاده شایان می‌شد. در رودهای آمودریا، سند، ارس، فرات، دجله و نیل کمابیش کشتیرانی صورت می‌گرفت، ولی از رودهای نیل و دجله از برکت کانالها و شهرهایی که ایجاد کرده بودند استفاده بیشتری می‌شد. بوسیله رودخانه فرات، انواع چوب، روغن زیتون

کشتیرانی در رودخانه‌ها

۱. زندگی مسلمانان در قرون وسطی، پیشین. ص ۴۰۹-۴۰۷ (به اختصار).

۲. سفرنامه ابن بطوطه، پیشین. ص ۳۱۹.

۳. دك: همان. ص ۵۹۰-۵۸۹.

۴. سفرنامه کلاویخو، پیشین. ص ۱۲-۱۱.

و کالاهای دیگری حمل و نقل می‌شد. بطور کلی، شبکه کشتیرانی بین‌النهرین در این ایام، نقش اقتصادی مهمی داشت. انواع کشتیهای تجاری و مسافربری در کانالها آمد و رفت می‌کردند و در بصره لنگر می‌انداختند. از رود دجله نیز استفاده بازرگانی فراوان می‌شد و سبزی و میوه و سواد غذایی دیگر از ارسنستان و سایر نقاط به بغداد و شهرهای بین‌النهرین حمل می‌گردید.

اهالی بغداد از کشتیهای کوچک برای رفتن به بازارهای شهر، استفاده می‌کردند. زائرین و بازرگانان با زورق دائماً درآمد و رفت بودند. انواع کشتی، بعضی بزرگ و برای حمل کالا و برخی کوچک و زیبا، جهت حمل مسافرین در رود دجله و فرات فعالیت می‌کردند. کشتیهای کوچک مسافری به نام شیر، غزال یا فیل خوانده می‌شدند.

در قرن دهم میلادی، در حدود سی هزار سفینه مختلف در کار بودند. پلهای عدیده در فواصل معین، عبور از کانالها را امکان پذیر می‌کرد. عرض دهانه‌های پل در حدود ۱ متر بود و ارتفاع پلها به اندازه‌ای بود که بزرگترین کشتیهای آن ایام بخوبی آمد و رفت می‌کردند. روی رودهای بزرگ، بعلل نظامی، از زدن پل خودداری می‌کردند. برای عبور از این رودها معمولاً کشتیها را بوسیله زنجیرهای محکم به هم می‌پیوستند و از این سدهای مصنوعی و موقت، برای آمد و رفت و گرفتن گمرک نیز استفاده می‌کردند.

در اطراف بصره، منطقه باتلاقی وسیعی به مساحت صدها کیلومتر وجود داشت که خطر بزرگی برای اسرکشتیرانی محسوب می‌شد. در این منطقه باتلاقی، نیزارها و جنگلهای بسیاری وجود داشت که ماسن و پناهگاه غارتگران بود و آنها از این موقعیت برای غارت و تعرض به کشتیها استفاده می‌کردند و تلاش حکومتها برای قلع و قمع آنها به نتیجه نمی‌رسید.^۱ محمد نخجوانی از رجال دولتی و از منشیان زیر دست عهد ایلخانیان بود، مانند خواجه رشیدالدین فضل‌الله، قلم در دست گرفت و

وضع راهها در اواخر عهد ایلخانیان

اولیای اسور را با وضع رقت بار مردم و نتایج ظلم و ستمگری آشنا ساخت. وی در نامه‌ای که خطاب به پادشاه، در «دفع دزدان و حراسیان و راهزنان» نوشته، بعد از مقدمه‌ای حکمت‌آمیز، می‌نویسد: «چون در مملکت پادشاهی، جمعی به دزدی و حراسیگری و راهزنی مشغول باشند و قوافل و تجار و صادر و وارد را بسبب تعرض و فساد و افساد ایشان، ابواب تردد مسدود گردد و رعایا بسبب ناآمدن تجار و عزت (نایابی) ملباس و مطاعم و آلات و ادوات و غیر آن مضطرب حال گردند، اگر پادشاه این حال داند و منع نکند، به ظلم دضا داده باشد؛ و المرءاء بالظلم ظلم. و اگر نداند و غافل و از تدبیر صالح و اصلاح مفاسد رعایا فارغ باشد و این معانی از عادات سلاطین پسندیده نیفتند، پس بر پادشاه واجب است که به دفع آن مفسدان مشغول شود و بندگان خدای تعالی را که بدو سپرده، از تعرض ایشان صیانت کند و اسراء دولت و وزراء حضرت را نیز بدین معنی اسر فرماید تا ودیعت حق را ضایع نگذاشته باشد... در مسالک شریفه آن حضرت، از این نوع مفسدان بیایزند و کسی به دفع ایشان مشغول

نمی‌گردد و ایشان اموال مردم را بر خود مباح می‌دانند.^۱
سپس، از پادشاه می‌خواهد که سراسر کشور را از لوث وجود این گروه که از ارذل ناس بشمارند پاک کند تا «... تجار و قوافل و آینده و رونده و سایر رعایا و طوایف که ودیعت حق‌اند، در «امان و سلامت»^۲ باشند.

در جلد دوم این کتاب، می‌خوانیم که بدرالدین حسن، از طرف پادشاه، مأمور سرکوبی دزدان و حرامیان می‌شود: چون جمعی از مفسدان و حرامیان «... سر به‌دزدی و حرامیگری برآورده‌اند و بر تجار و قوافل می‌زنند و صاست و ناطق غارت می‌کنند، واجب آمد. به تدارک ایشان قیام نمودن. بدان سبب، این حکم نفاذ یافت و بدرالدین حسن را کی سردی دلاور و بهادر در کارزار و از دلیران روزگار است با لشکریانی کی در اهتمام او می‌باشند، بر سر ایشان فرستاده شد تا جمعیت ایشان متفرق گرداند و به هر جا، که یکی از ایشان یا جمعی را دریابد، به هر نوع که تواند، — اما بالاسر و القید و اما بالقطع و القتل — دفع واجب شناسد و به هیچ حال، بر جمعی که دما در فوج مسلمانان را بر خود مباح و حلال دانند ابقاء نکند.... امرا و صحرا نشینان و لشکریان سمد و معاون او باشند.»^۳

در دوران بعد از اسلام نیز حفظ امنیت راهها، همواره مورد توجه امرا و سلاطین محلی بود.

مراقبت دولتها از راههای ارتباطی

در نامه تاریخی و مشروح طاهر بن حسین به فرزندش، عبدالله، از جمله چنین می‌خوانیم:

«... در امنیت راهها بکوشی و آسایش مردم را تأمین کنی.»^۴

در کتاب مروج الذهب مسعودی ضمن تعالیم سیاسی که به زمامداران داده شده است، در بند هفتم، به مراقبت راهها، بازارها و نرخها اشاره شده است.^۵

در بیان اسرای ایرانی، سامانیان و آل بویه به امنیت کشور، بیش از دیگران توجه می‌کرده‌اند و در بین سلاطین آل بویه، عضدالدوله بیش از دیگر شهیاران این سلسله، در راه امنیت راهها سعی و تلاش می‌کرد. وی از راه جنگ، گرفتن گروگان، تهدید، و یا مسموم کردن دزدان و دیگر تدابیر، تا جایی که قدرت داشت، امنیت و آسایش بیسابقه‌ای در حیطه فرمانروایی خود پدید آورد. خطرناکترین دزدان آن دوران «قفص»ها بودند که مسکن و مأوی آنان کوههای کرمان بوده. این دزدان سنگدل تنها به ربودن مال قناعت نمی‌کردند بلکه سر مسافری را آنقدر با سنگ می‌کوبیدند تا له شود. عضدالدوله با گرفتن عده‌ای گروگان از این طایفه، از دزدی و تجاوز آنان جلوگیری کرد.^۶

۱. دستورالکاتب فی تعیین المراتب، پیشین. جزء اول از جلد یکم، ص ۲۲۰-۲۱۹ (به اختصار).

۲. همان، ص ۲۲۱.

۳. دستورالکاتب فی تعیین المراتب، پیشین. ص ۲۳، ص ۳۳۲.

۴. مقدمه ابن خلدون، پیشین. ص ۱۳، ص ۵۹۲.

۵. رک: ابوالحسن علی بن حسین مسعودی، مروج الذهب و معادن الجواهر، ترجمه ابوالقاسم یاننده، ص ۱۳، ص ۲۴۲.

۶. رک: احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم، پیشین. ص ۴۸۸.

عضدالدوله برای رونق بخشیدن به فعالیتهای تجاری و اقتصادی و برای آسایش مسافران و بازرگانان، کاروانسراها و آب انبارها و کاریزهایی پدید آورد. قبایل چادر نشین را که گاه، بحکم اضطرار، موجب ناامنی و فساد می شدند، در مناطقی از فارس و کرمان مستقر نمود تا، به کار کشاورزی و آبادانی مشغول شوند.

وضع راهها و وسایل نقلیه قدیم، در آثار شعرا و نویسندگان بعد از اسلام، کمابیش، منعکس شده است. اسکافی در قصیده معروف خود، بهترین وسیله نقلیه را در حدود هزار سال پیش، پیل و عماری و بدترین و نامطلوبترین وسایل را شتر، معرفی می کند:

مختصات راهها و وسایل نقلیه

غره نگردهد به عز پیل و عماری
لیبیی شاعر مشهور اواخر قرن چهارم و اوایل قرن پنجم، در یکی از اشعار خود، به این مطلع:
چو برکندم دل از دیدار دلبر
بظور اجمال، به خطرات و مشکلاتی که در سفرهای قرون وسطایی وجود داشته است، اشاره می کند و می گوید:

رهی دور و شبی تاریک و تیره
به ریگ اندر همی شد باره^۲ زانسان
برون رفتم ز ریگ و شکر کردم
دمنده ازدهایی پیشم آمد
شکم مالان به هامون بر، همی رفت
همچنین منوچهری داسغانی در یکی از آثار منظوم خود، حرکت کاروان و بسیاری از خصوصیات مسافرتهاى آن عصر را مجسم می کند:
الا یا خیمگی خیمه فرو هل^۴
تیره^۵ زن بزد طبل نخستین

که پیشاهنگ بیرون شد ز منزل
شتربانان همی بدند محمل^۶

.....

بجای خیمه و جای رواحل^۷
نه راکب دیدم آنجا و نه راجل
چو دیوی دستوپا اندر سلاسل^۸
چو مرغی کش گشاید از حبایل^۹
فرو هشتم هودش^{۱۰} تا به کاهل^{۱۱}
همی گفتم که اللهم سهل^{۱۲}
بپیومدم به پای او مراحل
همی کردم به یک منزل دو منزل
که بادش داشت طبع زهر قاتل

نگه کردم بگرد کاروانگاه
نه وحشی دیدم آنجا و نه انسی
نجیب^{۱۳} خویش را دیدم به یک سو
گشادم هر دو زانو بندش از پای
بر آوردم زماش^{۱۴} تا بناگوش
همی راندم نجیب خویش چون باد
چو مساحی که پیماید زمین را
همی رفتم شتابان در بیابان
زبادش خون همی بفسرد در تن

۱. تیره و سیاه ۲. اسب ۳. گود ۴. برچیدن خیمه ۵. دحل ۶. عماری و عودج
۷. ستوران پارکش ۸. شتر ۹. زبیرها ۱۰. دامها ۱۱. مهار ۱۲. عماری و عودج
۱۳. چون دو کتف ۱۴. آسان گردان

چو کشتی کو رسد نزدیک ساحل
چو آواز جلاجل^{۱۶} از جلاجل^{۱۷}
بسان عندیبی از عنفادل^{۲۰}
شده وادی چو اطراف سنا بل^{۲۱}
الا یا دستگیر مرد فاضل
بچم^{۲۲} کت آهنین بادا مفاصل
منازلها بکوب و راه بگسل

منوچهری در یکی از قصاید، از شتر بادپای خود یاد می کند.

بسان ساقهای عرش پای او
که گم شود خرد در انتهای او

.. الا کجاست جمل بادپای من
ببرم این درشتناک بسادیسه

در تاریخ غزنویان، می خوانیم که «سلطان محمود در سنه ۴۲۰، عراق را از آل بویه گرفت و به پسرش مسعود داد و در خلال آن

مراقبت از راهها

احوال، دزدان کوچ و بلوچ در بیابان نه در بندان، بر قافله عراق زدند؛ بعضی را کشتند، از آن جمله پسر زالی بود و زال به سلطان دادخواهی نمود. سلطان گفت: چون آن ولایت از دارالملک دور است، بواجبی حفظ نتوان کرد. پیرزن گفت: چندان ملک بگیری که حفظ توان کرد:

به ملک تو آرند مردم پناه
وزان لشکرت گردد آراسته

چو ایمن رود کاروانسی به راه
شود کسورت پر زرو و خواسته

سلطان را این سخن بغایت مؤثر افتاد. زال را به مال خویش خوشحال گردانید، و منادی کرد که هر کس از بیابان نه در بندان عزیمت هندوستان نماید، سال و جان او را ضامنم. پس از آنکه کاروان به راه افتاد، به فرمان سلطان، چند خروار سیوه خریدند و زهرآلود کردند و در مسیر دزدان (به بهانه خشک کردن) قرار دادند. دزدان چون آن سیوه ها بخوردند، جملگی جان سپردند. این حکایت، راست یا دروغ، بخوبی نشان می دهد که مردم عادی با پرداخت مالیات و عوارض گوناگون، از دولتها و زمامداران انتظار داشتند که نه تنها در شهرها و دهات بلکه در راههای کاروانرو، با گماردن مأمورین سوار و پیاده، از حمله راهزنان جلوگیری نمایند.^۲

بیهقی گاه در تاریخ خود، به ساعبار، راهها و پلهای آن روزگار اشاره می کند: «و روز یکشنبه غره جمادی الاولی (۴۲۶ هجری) امیر از ساری برفت تا به آمد رود. و این راهها که آمدیم و دیگر که رفتیم سخت تنگ بود، چنانکه دوسه سوار بیش ممکن نشد که بدان راه برقتی و از چپ و راست همه پیشه بود هموار تاکوه، و آبهای روان، چنانکه پیل را گذاره نبودی. و در این راه، پلی آمد چوبین بزرگ و رودی سخت بسوالعجب و نادر چون کمانی

۱۵. طوقبای ۱۶. سنج و دف ۱۷. زنگهای که بر سینه ستود می بستند. ۱۸. زنگ
۱۹. آهنک ۲۰. بلبلان ۲۱. خوشه ها ۲۲. آدمتر ۲۳. بخرام

خماخم؛ وسخت رنج رسید لشکر را تا از آن پهل بگذشت.»^۱

بیهقی در جای دیگر، از کارهای نیک بوالحسن عراقی یاد می‌کند و می‌نویسد که این مرد در دوران حیات «.. کاربزمشده را که خشک شده بود باز روان کرده و کادوانسرای برآورده و دیهیی مستعل سبک خراج بر کاروانسرای و بر کاربزمشده»^۲ است.

دزدان و داهزنان دعهده مسعود بطوریکه از قادیخ بیهقی برمی‌آید، در اواخر عهد سلطان مسعود «علی قهندزی» از ضعف حکومت استفاده می‌کرد، و از راه دزدی و غارتگری، به مردم بی‌سلاح زیانهای می‌رسانید؛ تا سرانجام بایتگین که سربازی جوان، زیرک و کاردان بود با حيله و تدبیر، علی را به دام انداخت. بیهقی در شرح این ماجرا می‌نویسد که علی قهندزی «دزدیها و غارتها کردی و مفسدی چند مردمان جلد باوی یار شده و کاروانها می‌زدند و دیهها غارت می‌کردند؛ و این خبر به امیر رسیده بود. هر شحنة که می‌فرستاد، شر او دفع نمی‌شد... حصاری قوی در سوراخی بر سرکوهی داشت...، به هیچ حال، ممکن نبود آن را به جنگ، ستن... در این قترات که به خراسان افتاد، بسیار فساد کردند و راه زدند و مردم کشتند.»^۳ پس از آنکه نوشتگین مأمور سرکوبی او شد، جوانی بایتگین نام، که در انواع ورزش استاد بود، دل به دریا زد و یکتنه بسوی مقر علی روان شد. در حالی که سنگ بجانب او روان بود، فریاد زد: «سولم، مزیند. آنها به گفته او اعتماد کردند. علی پرسید: برای چه کار آمده‌ای؟ او گفت: امیر مرا فرستاده و پیغام داده است: «دریغ باشد که از چون تو سردی رعیت و ولایت بر باد شود؛ به صلح پیش آی تا ترا پیش خداوند برم و خلعت و سرهنگی ستانم. علی گفت: اسانی و دلگرمی بی‌بی‌باید. بایتگین انگشتی پشم داشت، بیرون کشید و گفت: این انگشتی، خداوند سلطان است... بدان سخن فریفته شد و برخاست.»^۴

چون علی فرود آمد، سربازان به قله بالا رفتند و حصار و قلعه او بگرفتند و بدین رایگانی، مشکل پایان گرفت.

غزالی در برابر دزدان و عیاران: در عهد سلاجقه بسا وجود امنیت نسبی، گه‌گاه، دزدان مزاحم مسافران می‌شدند.

غزالی که پس از سالها تحصیل و گردآوری اطلاعات و ذکر خلاصه‌ای از آنها در اوراق و حواشی کتب، از گرگان به طوس برمی‌گشت، ناگهان «دزدان و عیاران به کاروان حمله برده اموال ایشان را غارت نمودند، و از آنجمله، کیسه یا توپه‌ای را هم که غزالی نتایج تحصیل خود را در آن نهاده بود، گرفتند. غزالی پیش رئیس دزدان رفت و التماس کرد که تعلیقات او را پس بدهد. او گفت: تعلیقات چیست؟ جواب داد: در آن همیان، کتابها و کاغذهایی است و من مطالبی را که از استادم شنیده‌ام، بر آنها یادداشت کرده‌ام. اینها برای شما فایده‌ای ندارد، اما من راه دوری پیموده‌ام و عمری بسر برده‌ام تا

۱. قادیخ بیهقی، پیشین، ص ۲۵۵.

۲. همان، ص ۵۲۹.

۳. قادیخ بیهقی، پیشین، ص ۵۶۰ (به اختصار).

۴. همان، ص ۵۶۲-۵۶۱.