

## کارکرد راه‌های آناتولی در دوره سلاطین سلجوقی روم

اسماعیل حسن‌زاده<sup>۱</sup>

مریم طارم<sup>۲</sup>

**چکیده:** بی‌شک تا به امروز انتقال انسان‌ها و اشیاء به شهرها و مناطق مختلف، از طریق راه‌ها صورت گرفته است. راه‌ها از دیدگاه‌های اجتماعی، سیاسی، نظامی، تجاری و فرهنگی حائز اهمیت می‌باشند. آناتولی به دلیل موقعیت خاص جغرافیایی و پل ارتباطی میان شرق و غرب، مورد توجه اقوام مختلفی قرار گرفته بود و هر یک از دولت‌ها از کارکردهای مختلف راه‌ها (کوچ‌روی، تجاری و نظامی) به فراخور نیاز خود بهره‌برداری کرده‌اند.

در این مقاله تلاش شده است تا با شناسایی مسیر شاهراه‌های آناتولی و بیان کارکردها، به‌ویژه کارکرد تجاری آنها، به بررسی چگونگی بهره‌برداری دولت سلجوقی از این راه‌ها پرداخته شود. مهم‌ترین دستاوردهای این مقاله شناسایی مسیر راه‌های تجاری آناتولی در دوره سلجوقی و ترسیم آن است. نتایج پژوهش نشان می‌دهد که سلاطین سلجوقی با شناسایی مسیر راه‌های تجاری، ایجاد کاروان‌سراها، پل‌ها، برگزاری بازارها در مسیر راه‌های تجاری، دریافت عوارض کم و پرداخت خسارات احتمالی از خزانه دولتی، نقش بسزایی در بهره‌برداری از راه‌های تجاری آناتولی داشته‌اند و زمینه رونق و توسعه تجاری منطقه را فراهم کرده بودند.

**واژه‌های کلیدی:** آناتولی، سلاطین سلجوقی روم، کارکرد راه‌های تجاری، سیاست‌های تجاری سلاطین سلجوقی روم

۱ دانشیار گروه تاریخ دانشگاه الزهراء e.hasanzadeh@alzahra.ac.ir

۲ دانشجوی دکتری تاریخ ایران دانشگاه الزهراء (نویسنده مسئول) Maryam.Taram@yahoo.com

تاریخ دریافت: ۹۷/۱۲/۰۶ تاریخ تأیید: ۹۸/۰۴/۱۱

## Functions of Roads in Anatolia in Roman Seljuk Sultans Period

Esmail Hasanzadeh<sup>1</sup>

Maryam Taram<sup>2</sup>

**Abstract:** Undoubtedly up to now, transportation of humans and things to different cities and areas have taken place via the roads. Roads are important from social, political, military, economic and cultural perspectives. Due to its special geographical location and since it is a bridge for transportation between East and West, Anatolia had been the focus of attention for different folks, and each of the governments (in that period) made use of the different functions of roads on the basis of their needs. This study strives to discuss using these roads by Seljuk Sultans by identifying highways of Anatolia and claiming business functions of them. The most important achievements of the present study is identifying migration and trade roads of Anatolia in Seljuk Monarchs' period and drawing maps of those roads. The results of the study show that the Seljuk Sultans have played a significant role in exploiting the Anatolian commercial ways by identifying the routes, creating inns, holding markets in the path of trade routes, receiving less tax and compensating from the state treasury and provided business prosperity and trade development for their regions.

**Keywords:** Anatolia, Roman Seljuk Sultans, function of commercial ways, Roman Seljuk Sultan's trade policies

---

1 Associate Professor of Iran History, Al-Zahra University e.hasanzadeh@Alzahra.ac.ir

2 PhD Candidate Of History, University of Al-Zahra (Corresponding author)  
Maryam.Taram@yahoo.com

## مقدمه

راه‌ها در طول تاریخ، کارکردهای متفاوتی داشته‌اند. از بُعد اجتماعی، راه‌ها با تأمین ارتباط بین جوامع اجتماعی سبب انتقال هر نوع جریان‌های فکری و عادات می‌شدند و بدین وسیله در سایهٔ همین ارتباط‌ها و تماس‌ها، امکان پیشرفت جوامع عقب‌مانده فراهم شده است. همچنین راه‌ها از دیدگاه فرهنگی، سیاسی- نظامی و اقتصادی نقش بسیار مهمی را ایفا می‌کنند. از نظر فرهنگی، با ایجاد ارتباط بین جوامع انسانی و موقعیت‌های جغرافیایی، باعث پیشرفت‌های مدنی، جریان‌های فکری و هنری می‌شوند. از جنبهٔ سیاسی- نظامی نیز به واسطهٔ وجود راه‌ها، در طول تاریخ لشکرکشی‌هایی از سوی دولت‌ها صورت گرفته و از طرفی، شاهد مهاجرت اقوام مختلفی بوده‌ایم.

دولت‌های بسیاری با توجه به شناختی که از راه‌ها داشته‌اند، توان دفاع نظامی از مردم خود را یافته و بدین ترتیب با اقدامات نظامی و مهاجرت‌ها، دولت‌های ضعیف و قوی به وجود آمده‌اند. به عبارت دیگر، از گذر آنها دولت‌هایی تأسیس شده و یا سقوط کرده‌اند. از دیدگاه اقتصادی، در طول تاریخ، شاهد پیدایش شهرهایی بودیم که در سایهٔ راه‌های تجاری ایجاد شده و پیشرفت دولت‌ها، افزایش توان مالی آنها فراهم شده و بر همین اساس، حکومت‌ها به پیشرفت‌های اقتصادی و مدنی زیادی دست یافته بودند. با بررسی نقش تاریخی راه‌ها، می‌توان آنها را در سه گروه دسته‌بندی کرد: ۱. راه‌های نظامی؛ ۲. راه‌های تجاری؛ ۳. راه‌های کوچ‌رو (مقدمه: Ozergin, 1959).

بر این اساس، در پژوهش‌های تاریخی باید هر سه نقش‌های گفته شده را با هم مورد بررسی قرار داد و به تأکید بیشتر دولت‌ها به اهمیت این نقش‌ها پرداخت؛ زیرا نقش راه‌های یک منطقه به فراخور نیازها و تمایلات دولت‌های حاکم، نسبت به بقیه پررنگ‌تر بوده است. در این میان، راه‌های آناتولی از دیدگاه جغرافیایی و مسائل تاریخی دارای اهمیت خاصی است؛ زیرا طی قرن‌ها نقش پل ارتباطی بین شرق و غرب را داشته‌اند. طی دوران طولانی، اقوام زیادی به این شبه‌جزیره مهاجرت کردند و ملت‌های مختلفی در آناتولی دولت تشکیل داده‌اند. در برخی فتوحات پیشروی از غرب به شرق بود و یا بالعکس. آناتولی به علت موقعیت استراتژی و کوچ اقوام مختلف، شاهد لشکرکشی‌های زیادی بوده و امکان تجارت بین این اقوام را نیز فراهم کرده است. پس از نبرد ملازگرد در سال ۴۶۳ق/ ۱۰۷۱م. و شکست

امپراتور روم شرقی از دولت سلجوقی، این منطقه بخشی از قلمرو جهان اسلام شد. بدین ترتیب شاخه‌ای از سلجوقیان به رهبری «سلیمان بن قتلمش»، در سال ۴۶۷ق/ ۱۰۷۵م. پس از فتح ازبیک، دولت سلاجقه آناتولی را تأسیس کرد.

در این مقاله، نگارندگان ضمن بررسی وضعیت راه‌های آناتولی در دوره سلجوقیان روم، از لابه‌لای تحلیل سیاست تجاری سلاطین سلجوقی روم، به کارکرد تجاری راه‌ها نیز توجه کرده‌اند. با توجه به موقعیت جغرافیایی و ژئوپلتیک آناتولی، نوعی تداوم مسیرهای تجاری از ادوار گذشته تا دوران سلاجقه روم را می‌توان مشاهده کرد. با این همه، سلاطین سلجوقی تلاش‌هایی برای پیوستن راه‌های خشکی به راه‌های آبی انجام داده‌اند و با سیاست‌های تجاری توسعه‌گر تا زمان خود، مهم‌ترین دولت اسلامی بودند که به راه‌های دریایی اهمیت داده‌اند.

اهمیت و ضرورت پژوهش حاضر در این است که در پژوهش‌های صورت گرفته، بیشترین توجه به معرفی مسیر راه‌های تجاری آناتولی در دوره سلاطین سلجوقی بوده و به سیاست سلاطین سلجوقی در بهره‌برداری از راه‌های تجاری منطقه و شناسایی مسیر آنها اشاره‌ای نشده است. در این پژوهش تلاش شده است تا خلأهای مطالعاتی گفته شده را حدّ توان مورد بررسی قرار گیرد. تاکنون هیچ پژوهش مستقلی در زمینه کارکرد راه‌های آناتولی در دوره سلاطین سلجوقی در ایران صورت نگرفته است. البته در لابه‌لای برخی مقاله‌های مربوط به دوره ایلخانی، مقاله «تجارت و راه‌های ارتباطی آناتولی در زمان ایلخانیان» (امامی خویی، ۱۳۸۵: ۷۷-۹۲) مهم‌ترین مقاله در زمینه معرفی راه‌های تجاری آناتولی و نقش مؤثر آن در جریان مبادلات تجاری است و نیز در مقاله‌ای با عنوان «جایگاه اقتصادی آناتولی در عصر سلجوقی و ایلخانیان» (رضوی، ۱۳۹۰: ۸۳-۱۰۹)، با توجه به موضوع مقاله، به معرفی کلی راه‌های تجاری آناتولی در دوره سلجوقی پرداخته شده است. گفتنی است در پژوهش‌های سلجوقی‌شناسان ترکیه، به موضوع راه‌های تجاری آناتولی پرداخته شده، اما به کارکرد تجاری راه‌های آناتولی و سیاست سلاطین سلجوقی در بهره‌برداری از این راه‌ها توجهی نشده است.

در بین پژوهش‌های ترک، فقط رساله دکتری با عنوان «راه‌ها در دوره سلاجقه آناتولی» (Ozergin, 1959) حاوی اطلاعات بسیار جامع و مفصّلی درباره راه‌های اصلی و فرعی تجاری آناتولی با دولت‌های دیگر و داخل منطقه در عصر سلاجقه است. مؤلف با بهره‌برداری از سنگ‌نوشته‌ها، آثار باستانی و منابع اصلی، به معرفی جزئیات راه‌ها پرداخته است. البته در لابه‌لای معرفی راه‌های تجاری، اشاره‌های جزئی به راه‌های کوچ‌روی ترکان به آناتولی کرده

است. البته وی نیز به سیاست‌های تجاری سلاطین سلجوقی اشاره‌ای نکرده و فاقد نقشه‌های ضمیمه شده در این مقاله است.

علاوه بر آن، رساله‌ای با عنوان «تجارت در شرق دریای مدیترانه در قرن ۱۱-۱۳م» (Güngörmez: 2004) به رشتهٔ تحریر درآمده که در فصل سوم آن، اشاره‌هایی به برخی از راه‌های آناتولی در پس کرانه‌های مدیترانه شده است. البته باید گفت در ترکیه مقالات با موضوعات متفاوتی در زمینهٔ اقدامات سلاطین سلجوقی تألیف شده است که در برخی از آنها به صورت گذرا به راه‌های تجاری آناتولی اشاره شده، اما منبع همهٔ آنها رسالهٔ «کمال اوزرگین» است.

### نگاه اجمالی به تأسیس حکومت سلاجقهٔ روم

حدود جغرافیایی آناتولی،<sup>۱</sup> در طول تاریخ به تدریج شکل گرفته و با توجه به نام‌هایی چون «آناتولی»، «روم شرقی»، «بیزانس» و یا «ممالک روم» می‌توان گفت که در ادوار مختلف گسترش متفاوتی داشته است. این شبه‌جزیره را دریا‌های سیاه و مرمره از شمال، دریای اژه از غرب و مدیترانه از جنوب در بر گرفته‌اند. تنگه‌های بوسفور و داردانل و دریای مرمره آن را از بخش اروپایی جدا می‌کنند. در میان جغرافی‌دانان مسلمان، ابوالفداء حدود جغرافیایی سرزمین روم را کامل‌تر بیان کرده است: «مرزهای خشکی آن از مشرق به ارمنیه، از مغرب به دریای روم/دریای مدیترانه و خلیج قسطنطنیه و دریای قرم/دریای سیاه و از شمال به سرزمین گرجی و دریای قرم و از جنوب به شام و الجزیره محدود می‌شود» (ابوالفداء، ۱۳۴۹: ۴۳۲).

آناتولی در طول تاریخ به دلیل ویژگی‌های جغرافیایی برای کشاورزی و دامداری محیطی مناسب بوده و خاستگاه تمدن‌های بسیاری بر مبنای کشاورزی بوده است (Murat Baskıcı, 17-19: 2006). به دلیل چنین موقعیتی، آناتولی همواره در طول تاریخ محل برخورد فرهنگ‌های مختلفی بوده است و اثرات آن را در برخورد فرهنگی، قومی، زبانی، دینی،

۱ مورخان غربی از آناتولی به معنی سرزمین طلوع آفتاب (آناتولیا) یاد می‌کنند. مسلمانان نیز به روم شرقی ممالک روم می‌گفتند؛ به همین دلیل سلاجقهٔ آناتولی را «سلاجقهٔ روم» می‌نامیدند (C.1: Meydan Larus, 1992). ترکان نیز در قرن یازده میلادی آناتولی را «آنادولو» سرزمین مادری (آناپوردی) می‌گفتند (Önder: 1997. s1-2). واژه‌های «آناتولی» و «آناتولی بیزانس» منطقه‌ای است در جنوب مرزی که از تراپزون، قیصریه و تارسوس می‌گذرد و کلیکیا را در برنمی‌گیرد. حاکمیت سیاسی بیزانس طی قرن‌های دهم تا سیزده میلادی تقریباً در این منطقه برقرار بود. بیزانس در مناطق شرقی این مرزها که بیشتر جمعیت آن غیربیزانس بودند، تسلط کاملی نداشت (Murat Baskıcı: 2006: 15).

مذهبی و هنری می‌توان دید. اقوام لوی، هیتی، میتانی و لیدی در این منطقه سکونت داشتند. برای مدتی این منطقه مورد توجه دولت ایران نیز قرار گرفته بود (دولاندن، ۱۳۷۳: ۴۳). رومیان از اوایل قرن دوم پیش از میلاد، به غرب آناتولی لشکر کشیدند. در زمان آنها آسیای صغیر از نواحی پرجمعیت و آباد به شمار می‌آمد. رومیان با احداث شبکه منظمی از راه‌ها، این شهرها را به هم متصل کردند تا اینکه در سال ۳۹۵م. روم شرقی (بیزانس) از امپراتوری روم جدا شد (کرنز، ۱۹۹۴: ۹۵). دولت بیزانس در جنگ با مسلمانان، ایالاتی مانند آفریقا، مصر و سوریه را از دست داد. بروز جنگ‌های طولانی‌مدت بین سرزمین‌های اسلامی و رومیان، زمینه نفوذ تدریجی اسلام به منطقه را فراهم کرد. ادامه این جنگ‌ها، موجب تحلیل قوای نظامی و اقتصادی امپراتوری بیزانس شد تا اینکه در نهایت در قرن پنجم قمری/ یازده میلادی ظهور ترکان سلجوقی، اوضاع منطقه را متحول کرد (ناصری طاهری، ۱۳۹۴: ۵۶).

پس از تشکیل دولت سلاجقه بزرگ در ۴۳۲ق/ ۱۰۴۰م. تا نبرد ملازگرد، یکی از مهم‌ترین مشکلات امپراتوری بزرگ سلجوقی از زمان تشکیل، حضور ترکمانان بود که تحت امر بیگ‌های خود، مستقل عمل می‌کردند. نخستین سلاطین بزرگ، مانند طغرل بیگ، آلب ارسلان و ملک‌شاه مهاجرت این ترکمانان را به سمت آناتولی سوق دادند تا هم ممالک اسلام را از هجوم آنها نجات دهند و هم سکونتگاهی برای آنان تهیه و از نیروی آنها در مقابل بیزانس استفاده کنند. بدین ترتیب آناتولی مدت سی سال تحت فشار هجوم ترکان قرار گرفت و صحنه جنگ‌های آنان شد. ترکمانان گاه با حمایت سپاه سلجوقی و گاه به صورت گروه‌های مستقل، پیروزی‌هایی به دست می‌آوردند و از آذربایجان به قسمت‌های شرقی، مرکزی و غربی آناتولی پیشروی می‌کردند، اما آنان تا نبرد ملازگرد هنوز در این سرزمین ساکن نشده بودند؛ زیرا با وجود پیروزی‌ها و فتوحات، هنوز دژها و شهرهای استوار زیادی در آناتولی باقی مانده بود و ساخلوهای محلی بیزانس به‌طور مرتب ترکان را تعقیب می‌کردند؛ به همین دلیل ترکمانان بعد از حملات و فتوحات خود، در مواقع ضروری به آذربایجان و ایران برمی‌گشتند (توران، ۱۳۹۵: ۲۶۹).

پس از نبرد ملازگرد در سال ۴۶۳ق/ ۱۰۷۱م. و شکست امپراتور روم شرقی از دولت سلجوقی، این منطقه بخشی از قلمرو جهان اسلام شد. بدین ترتیب شاخه‌ای از سلجوقیان به رهبری سلیمان بن قتلش در سال ۴۶۷ق/ ۱۰۷۵م. با فتح از نیک، دولت سلاجقه آناتولی را تأسیس کرد (مجهول المؤلف، ۱۳۷۷: ۷۹).

## راه‌های ورود ترکان به آناتولی

قبل از بررسی وضعیت راه‌ها در دوره سلاجقه روم، به بررسی راه‌های ورود ترکان و کوچ آنان به آناتولی می‌پردازیم. در ربع اول قرن پنجم قمری/ یازده میلادی، ترکان سلجوقی تهاجم متعدد خود را طی سال‌های ۴۰۸-۴۱۱ق/ ۱۰۱۸-۱۰۲۱م، بعد از چغری بیگ به صورت قبایل مختلف، به آناتولی ادامه دادند. در همین قرن و در سال‌های بعد، تعداد زیادی از قبایل و کاروان‌های مهاجم از خراسان حرکت کردند و از طریق ایران به آناتولی و الجزیره سرازیر شدند. آنها مسیر راه‌های طبیعی شرق به غرب و جنوب را دنبال کردند. مسیر ورود ترکان به آناتولی به شرح زیر بوده است:

۱. از سمت شمال: گروهی از ترکان از طریق اران و آذربایجان از نهر «چوروه»<sup>۱</sup> وارد آناتولی شدند و به سمت دریای سیاه پیشروی کردند. گروه پرجمعیت دیگری از چوروه گذشتند و از بایورت تا گردنه رودخانه کلکیت<sup>۲</sup> را دنبال کردند و به سیواس، توقات، نیکسار و آماسیه رسیدند و تا قسمت پایین حوضه قزل‌ایرماق سرازیر شدند.
۲. سمت بالای فرات: گروه دیگری از شمال ایران حرکت کردند و از رودخانه ارس به «پسینلر»<sup>۳</sup> رفتند. سپس به سمت ارزرم، ارزنجان و کیما حرکت کردند و از یک طرف به سیواس و از طرف دیگر، دوباره مسیر فرات را دنبال کردند و به حوضه آب توهم<sup>۴</sup> در مالاتیا سرازیر شدند (Ozergin, 1959: 32).
۳. مسیر مرادسو:<sup>۵</sup> بعضی از گروه‌های ترک از آذربایجان وارد آناتولی شدند و پس از عبور از جنوب کوه آرات، از منطقه ملازگرد و موش به سمت مرادسو رفتند.
۴. مسیر اخلاط: گروه بزرگی از مهاجمان ترک که از شرق آمده بودند، از قبل حوزة دریاچه وان را اشغال کرده بودند. دسته‌ای از آنان از این منطقه به سمت اخلاط حرکت کردند و یک شاخه آنها از آب‌های مرادسو گذشتند و راه طولانی منطقه دیاربکر را طی کردند. بخشی از ترکان نیز از میافارقین به اورفا، شمال سوریه و الجزیره سرازیر شدند (همان، ۳۵) (نقشه شماره ۱).

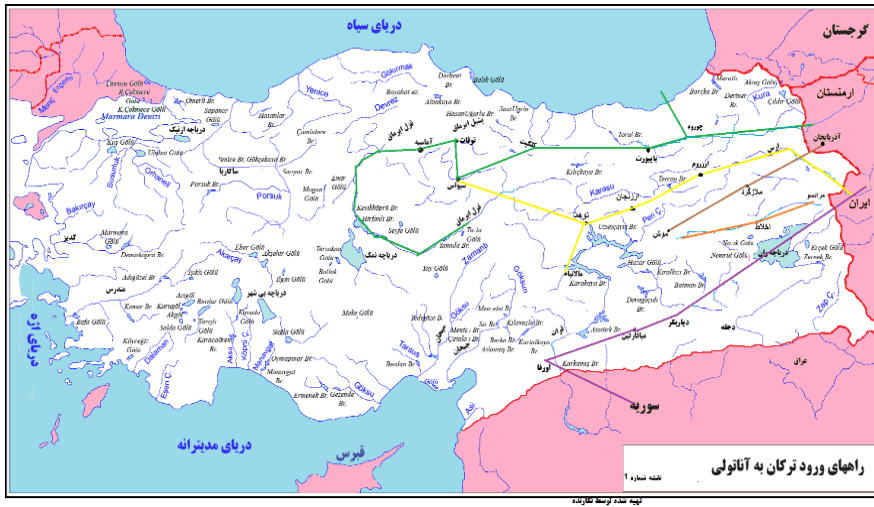
۱ Çoruh: واقع در شمال غرب مالاتیا.

۲ Kelkit: واقع در استان گومش‌خانه.

۳ Pasinler: شرق ارزروم.

۴ Tohma: شمال غرب مالاتیا.

۵ Murat: شمال دریاچه وان.



### راه های آناتولی در دوره سلاطین سلجوقی روم

سلاطین سلجوقی روم زودتر از خویشاوندان خود در ایران، به اهمیت راههای خشکی و دریایی پی بردند و برای بهره‌مندی از آنها، هر یک از سلاطین به فراخور موقعیت و قدرت خود، اقدامات و تدابیر خاصی اعمال کرده بودند که در ادامه به توضیح آن پرداخته‌ایم.

تأسیس دولت سلجوقی روم عامل جدیدی در تجارت منطقه به حساب می‌آمد. رقابت و مجادلاتی که بین بیزانس و ساسانیان وجود داشت، مانع عبور بی‌درد سر بازرگانان شرق دور و آسیای میانه از مسیر آناتولی شده بود. جنگ‌های اسلام، بیزانس و صلیبیون نیز موجب تداوم این روند شده بود. بدین ترتیب فعالیت‌های تجاری آناتولی، ابتدا به دلیل حملات ترکان و سپس به سبب جنگ‌های صلیبی و شورش‌های داخلی، حدود یک قرن -از جنگ ملازگرد در ۴۶۳ق/ ۱۰۷۱م. تا پیروزی «میریه کفالون»<sup>۱</sup> در ۵۷۱ق/ ۱۱۷۶م- محدود باقی ماند. در نتیجه جنگ‌های صلیبی، توسعه روابط تجاری و اقتصادی بین غرب و شرق، خواسته یا ناخواسته ارزش آناتولی به عنوان کوتاه‌ترین راه ارتباطی بین غرب و شرق بیشتر شده بود. بدین ترتیب، آناتولی نقش پل مهم برای ارتباط غرب با شرق و شمال با جنوب را داشت. لازم بود تا از این منطقه برای حمل و نقل تجاری زمینی استفاده شود، اما سواحل که راه‌های غرب به

۱ Myir kephalon: در منطقه فریگیای نزدیک آنکارا.

شرق و شمال به جنوب به آن منتهی می‌شد، در تصرف ترک‌های سلجوقی نبود و از طرفی به منظور بهره‌مندی کامل دولت از تجارت ترانزیت آناتولی، می‌بایست این سواحل تحت تسلط ترک‌ها درمی‌آمد. توافق‌های صورت گرفتهٔ حاکمان این سواحل با خارجیان در صورت از بین رفتن مناسبات سیاسی، اعتباری نداشت و کاروان‌ها در راه باقی می‌ماندند (Kayaoğlu, 1989: 360). بر همین اساس، سلاطین سلجوقی هم برای برتری سیاسی و هم برای سهولت انجام تجارت با کشورهای خارجی، به دنبال راه حل بودند. از دوره‌های قبل، قبرس مرکز مهمی برای اقوام منطقه جهت حاکمیت بر دریای مدیترانه بود. تاجران نیز از این جزیره به عنوان مرکز پخش و ارسال اجناس تجاری خود به سایر بنادر مدیترانه و بنادر دریای سیاه و کشورهای دیگر و بالعکس استفاده می‌کردند (Koca, 1997: 65). قبرس در دوران سلاطین سلجوقی نیز به صورت انبار تجاری دولت‌های غرب و شرق درآمد بود. کشتی‌های قبرسی اجناس را به آنتالیا و از آنجا به قونیه وارد می‌کردند و سپس از طریق قونیه به شمال، سینوپ و سامسون می‌بردند. قلیچ‌ارسلان دوم که از اهمیت تصاحب سواحل برای توسعهٔ تجارت آگاه بود، در سال ۵۷۷ق/ ۱۱۸۲م. آنتالیا را محاصره کرد، ولی موفق به تصرف آن نشد (Kayaoğlu, 1980: 360). بعدها در زمان پسرش غیاث‌الدین کیخسرو اول، بعد از تأسیس دولت مسیحی در سال ۶۰۰ق/ ۱۲۰۴م. توسط لاتین‌ها<sup>۱</sup> در قسطنطنیه، همانند سواحل دریای سیاه و مرمره، در سواحل مدیترانه نیز جنگ قدرت شروع شده بود، چنانچه فردی ایتالیایی به نام «آلدو براندینی» آنتالیا را تصرف کرد. در اثر این درگیری‌ها امنیت ساحل آنتالیا و راه‌های تجاری که آن را به داخل آناتولی وصل می‌کرد، از بین رفت. اموال تجار مصری و اروپایی ساکن در شهر، غارت شد و به همین دلیل غیاث‌الدین کیخسرو اول با سپاه خود آنتالیا را محاصره کرد (الجعفری الرغدی، ۱۳۹۰: ۹۵).

البته در محاصرهٔ اول به دلیل حمایت‌های صلیبیان از آنتالیا که در ۵۸۷ق/ ۱۱۹۱م. در قبرس ساکن شده بودند، موفق به تصرف آن نشد، اما با جایگزین کردن سربازانش در کوه‌ها و راه‌ها، آنتالیا را از دور تحت کنترل قرار داد. رومی‌ها که از فرماندهی لاتین‌ها و شرایط محاصره شکایت داشتند، با ارسال پنهانی فرستاده، اعلام کردند که از سلطان حمایت خواهند

۱ بعد از جنگ‌های صلیبی چهارم و به دلیل ضعف امپراتوری بیزانس، امپراتوری به دو مرکز از نیک و تراپزون تقسیم شد. دولت تراپزون با کمک شاهزاده تامارای گرجستان تشکیل شد و اقوام لاتین در قسطنطنیه دولت لاتین را تأسیس کردند. بدین ترتیب، بودوئین به عنوان اولین امپراتور لاتین در ایاصوفیه تاج‌گذاری کرد. مردم بیزانس با نارضایتی، حاکمیت لاتین‌ها را پذیرفتند. جهت اطلاعات بیشتر، ر.ک. به: اوزون چارشی‌لی، ۱۳۶۸: ۴۰.

کرد. به این ترتیب با ایجاد شک و دودستگی بین رومی‌ها و فرنگ‌ها، غیاث‌الدین کیخسرو اول وارد عمل شد و شهر را محاصره کرد و در تاریخ ۶۰۳ق/۱۲۰۷م. دروازه‌های شهر به روی سلجوقیان گشوده شد. بدین وسیله سلجوقیان برای اولین بار به آرزوی پیوستن به آب‌های آزاد دست یافتند (همان، ۹۶-۹۷).

به دنبال این سیاست، غیاث‌الدین کیخسرو اول برای باز نگه داشتن راه‌های کاروان‌ها به خارج، هرگونه تدبیر که جنگ را هم شامل می‌شد، اتخاذ کرد؛ به طوری که به این تدابیر بسنده نکرده بود و اولین قرارداد تجاری را با قبرس منعقد کرد. آناتولی با تدابیر داخلی و خارجی اتخاذ شده، در زمان همین پادشاه قدرتمند به یک کشور تجاری و ترانزیت در بین ملت‌ها تبدیل شد (Turan, 2014: 133).

عزالدین کیکاووس اول (۶۰۷-۱۶ق/۱۲۱۱-۱۲۲۰م) که بعد از مرگ پدرش غیاث‌الدین کیخسرو اول به حکومت رسید، اهداف اقتصادی بر مبنای راه‌های تجاری بین‌المللی آناتولی و سیاست اقتصادی پدرش را اساس تجارت خارجی سلجوقی قرار داد. به این ترتیب، بلافاصله بعد از انجام مسائل داخلی کشور، طی سال‌های ۶۰۹-۱۰ق/۱۲۱۳-۱۲۱۴م، به وسیله نامه‌هایی که برای پادشاه قبرس فرستاد، قراردادهایی در راستای توسعه مناسبات تجاری در آناتولی و قبرس منعقد کرد و براساس آن، هر دو طرف پذیرفتند که تجار طرف دیگر، آزادانه در کشورشان رفت‌وآمد کنند. علاوه بر این، هر دو طرف اعمال حق پناهندگی تجار طرف مقابل در صورت حملات دزدان دریایی و اعاده اموال تجار فوت شده به کشور منتسب به آن را متعهد شدند. البته عزالدین کیکاووس اول به این قانع نبوده و با ونیزی‌ها نیز قرارداد تجاری منعقد کرد (همان، ۱۳۷).

عزالدین کیکاووس اول بعدها برای تجارت ترک‌ها در قسمت شمال (دریای سیاه)، تصمیم به فتح بنادر سینوپ و سامسون گرفت. در آن دوره، آرامش در این بخش ساحلی آناتولی به علت مبارزه بین دولت از نیک و ترایزون، از بین رفته و راه‌ها بسته شده بود. علاوه بر این، دولت سلجوقی از شمال نیز تهدید می‌شد. عزالدین کیکاووس اول از درگیری‌های دو دولت بهره‌برداری و به سینوپ حمله کرد (الجعفری الرغدی، ۱۳۹۰: ۱۵۱). وی این شهر را که از سه طرف به دریا و از یک طرف به خشکی راه داشت، از دریا و خشکی محاصره کرد. این شهر در سال ۱۰ق/۱۲۱۴م. تحت سلطه سلجوقیان درآمد. بدین ترتیب سینوپ برای بار دوم و به صورت قطعی توسط سلطان عزالدین کیکاووس اول تصرف و به سرزمین‌های ترک ملحق شد (مجهول

المؤلف، ۱۳۷۷: ۸۷). پس از آن، وی دستور داد بازرگانان ترک از شهرهای دیگر، جهت سکونت به این شهر مهاجرت کنند و اگر به بهانه زمین و اموال خود، از سکونت در سینوپ خودداری می‌کنند، اموال آنها را با رضایت کاملشان خریداری و زمینه را برای ورود آنها به این سرزمین فراهم کند. سلطان عزالدین فتح سینوپ را به وسیله فتح‌نامه‌ای به تمامی دولت‌ها و خلیفه عباسی اطلاع داد (الجعفری الرغدی، ۱۳۹۰: ۱۵۱-۱۵۳).

علاءالدین کیقباد اول (۶۱۶-۶۳۴ق/ ۱۲۲۰-۱۲۳۷م)، بزرگ‌ترین پادشاه سلجوقی، با نیروهای دریایی که در دریای مدیترانه ایجاد کرده بود، از دریا و خشکی به حمله پرداخت و با فتح «گالونوروس» از سیاست‌های اجداد خود مبنی بر پیوستن به آب‌های آزاد پیروی کرد. وی این شهر را با اقتباس از نام خود «علائیه» نامید و تلاش کرد آنجا را به عنوان پایگاه مهم دریایی در مدیترانه درآورد. بر همین اساس، در آنجا کارخانه کشتی‌سازی تأسیس کرد (همان، ۲۲۸-۲۳۶).

یکی دیگر از موفقیت‌های علاءالدین، فتح شهر «سوداق» در کریمه بود. در نتیجه حمله مغول‌ها، تعداد زیادی از ثروتمندان و تجار منطقه سوداق، اموال خود را بار کشتی‌ها کرده و به سمت شهرهای آناتولی حرکت کرده بودند و به سلجوقیان پناه بردند. پس از آن، علاءالدین کیقباد اول برای اولین بار در تاریخ سلجوقیان، تهاجمی دریایی انجام داد. وی «حسام‌الدین چوپان» مرزدار قسطنطنیه را به عنوان فرمانده نیروهایی که به کریمه می‌رفتند، تعیین کرد. نیروی دریایی ترک‌ها نیز از ساحل مقابل، شهر سوداق را در سال ۶۲۴ق/ ۱۲۲۷م. تصرف کرد (همان، ۲۷۹-۳۰۵).

ترک‌ها پس از راهیابی به دریا، به خارجیان اجازه ورود به بنادر خود برای تجارت را دادند. کیخسرو اول پس از فتح آنتالیا، با عقد قراردادی تجاری با قبرس، فرمانی مبنی بر تجارت ونیزی‌ها با ترک‌ها را صادر کرد. پسرش عزالدین کیکاووس نیز با فرمانی دوباره، این را تأیید کرد. در هر دو فرمان حکم آزادی تجاری ونیزی‌ها در آناتولی و حمایت از آنها در تجارت و سفر به آنجا صادر شده و عدم اخذ مالیاتی بیش از ۲٪ از کالاهای آنها اعلام شده بود. همچنین طلا، جواهر، نقره و تزئینات از مالیات معاف بودند. این سیاست در دوران امیرنشین‌ها نیز معتبر بود و اجازه خروج این فلزات به خارج از کشور داده نمی‌شد (Turan, 2014: 133-135).

علاءالدین کیقباد اول به منظور تشویق این تجارت، تدابیر مختلفی اتخاذ کرد. از جمله

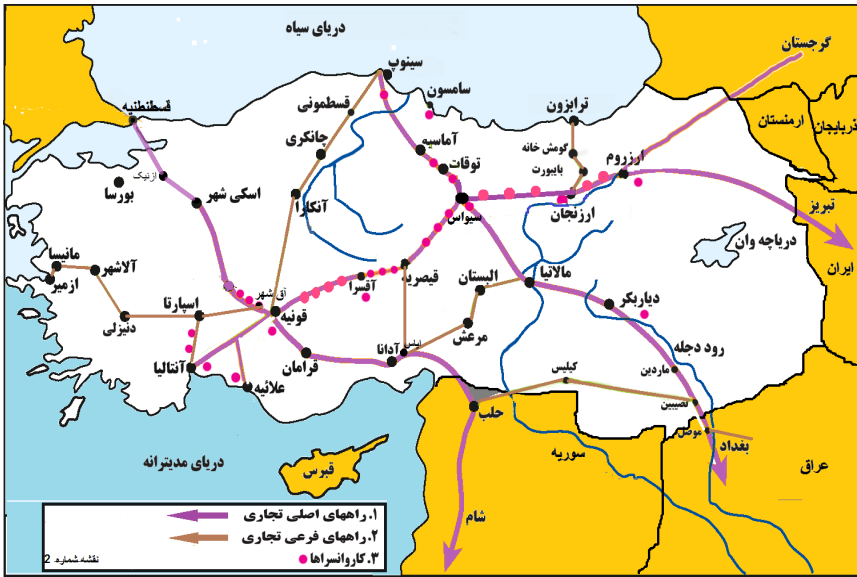
آنکه با وجود امنیت راهها، در صورت غارت کاروانهای بزرگ حامل اموال تجاری باارزش در خشکی توسط دشمن و یا ترکنها و در دریا توسط دزدان دریایی خارجی، تمامی خسارات آنها از خزانه دولت جبران می‌شد (الجعفری الرعدی، ۱۳۹۰: ۲۸۰؛ Köprülü, 53: 1995). این سیاست دریایی و تجاری سلجوقیان، پس از مدت کوتاهی نتیجه داد.

### راههای تجاری آناتولی در زمان سلاجقه روم

راههای اصلی و فرعی تجاری بین‌المللی و منطقه‌ای در آن دوره، شهرهای آناتولی را به یکدیگر و همچنین به خارج وصل می‌کرد. این راهها در فاصله‌های کمتر با هم تلاقی پیدا کرده و چهارراهها و سه‌راههای مهمی برای تجمع انسانی به وجود آورده بودند. در محل تلاقیها، شهرها و روستاها شکل گرفتند و بازارهای بزرگ پدید آمده بود. به هر ترتیب، راههای اصلی و فرعی آناتولی در دوره سلجوقیان روم را به شرح زیر می‌توان بیان کرد:

۱. در مسیر تجارت شرق به غرب آناتولی، راههای کاروانی که از طریق آناتولی به تبریز می‌رسیدند، از بنادر دریای مدیترانه و آنتالیا و از طریق دریای سیاه نیز از بنادر ترابزون شروع می‌شدند. درحالی‌که یک راه اصلی از بنادر آنتالیا و علائیه، از طریق قونیه به آق‌سرا، قیصریه، سیواس، ارزنجان و ارزروم به تبریز و گرجستان می‌رسید، یکی از انشعابهای این جاده، از سیواس به سمت جنوب شرقی جدا می‌شد و به مالاتیا، دیاربکر، ماردین و از طریق موصل به بغداد و بصره می‌رسید (365: Kayaoğlu, 1989).
۲. راه دیگر آناتولی نیز از قسطنطنیه شروع می‌شد و از طریق ازبیک، اسکی‌شهر، آق‌شهر، قونیه، آدانا، حلب و شام به مصر می‌رسید. همچنین مسیری از آدانا، مرعش و البستان به مالاتیا امتداد می‌یافت. علاوه بر آن، یک انشعاب از حلب جدا می‌شد و به کیلیس، نصیبین، موصل، بغداد و بصره می‌رسید (Tabakoglu, 1994: 114).
۳. راه دیگری از آنتالیا و علائیه شروع می‌شد و از طریق قونیه به شمال می‌رسید و از طریق آنکارا، چانکری و قسطنطنیه به سینوپ و از آنجا از طریق دریا به کریمه می‌رسید (Akdag, 1995: 34-35).
۴. راهی که از ایاس<sup>۱</sup> شروع می‌شد و از طریق قیصریه به سیواس می‌رسید، در اینجا به

دو شاخه تقسیم می‌شد. اولی از طریق ارزنجان و ارزروم به تبریز می‌رسید و دومی نیز در جهت شمال غربی، از طریق توقات و آماسیه به سامسون می‌رسید. البته راه‌های فرعی و منطقه‌ای دیگری نیز وجود داشت که در درجهٔ دوم اهمیت تجاری قرار داشتند؛ مانند مسیر راه آنتالیا، اسپارتا، دنیزلی، آلاشهر، مانیس و ازمیر و مسیر دنیزلی به آق‌شهر و یا مسیر ترابزون، گومش‌خانه و بایبورت به ارزنجان (Tabakoglu, 1994:116) (نقشه شماره ۲).



نقشه شده توسط نگارنده  
راه‌های تجاری و کاروانسراه‌های آناتولی در عصر سلاطین سلجوقی روم

با بررسی راه‌ها در دورهٔ سلاجقه آناتولی، می‌توان گفت در مواردی شبکهٔ راه‌های زمینی و دریایی دوران سلجوقی، راه‌هایی‌اند که از دوره‌های قبلی باقی مانده بود و مسیر راه‌های تجاری دورهٔ بیزانس در امتداد غرب به شرق و شمال به جنوب شرقی بود (Baskici, 2006:24)، اما سلجوقیان این راه‌ها را بازسازی کردند و تغییرات و گسترش بسیاری دادند. آنها راه‌های تجاری جدیدی را از شمال به جنوب و شرق به غرب ایجاد کردند و قونیه تخته‌گاه حکومت خود را نیز در مسیر راه‌های تجاری قرار دادند. همچنین با ساخت و بازسازی شهرهایی چون آق‌شهر، دنیزلی و آلاشهر، مسیر تجاری جدیدی را به سمت جنوب غربی و دریای اژه راه‌اندازی کردند و با فتح سینوپ، کریمه و آنتالیا مسیر تجاری شمال به جنوب فراهم شد.

### سیاست سلاطین سلجوقی روم درباره راه‌های تجاری

سلاطین سلجوقی در آناتولی برای گسترش ارتباط با کشورهای دیگر و رونق تجارت و پیشرفت‌های اقتصادی، به ساخت کاروان‌سراها، خان‌ها، پل‌ها و برپایی بازار سالانه در کنار راه‌های تجاری اقدام کردند. مهم‌ترین کاروان‌سراهای سلجوقی بر سر راه‌های بین‌المللی و اصلی آناتولی بنا شده بودند که غرب به شرق و شمال به جنوب را به یکدیگر وصل می‌کردند. کاروان‌سراهای سلاجقه روم با دو هدف مهم ساخته شده بود:

الف. خدمات امنیتی - تجاری: آماده کردن مسافرخانه برای کاروان‌های بزرگ و مراقبت از اموال آنان در مقابل اشرار، چپاولگران و کوچ‌نشین‌ها. دولت به منظور حمایت از فعالیت‌های تجاری، نیروی نظامی با عنوان «کاروان‌سالار» و یا «سرکاروان» را در مسیر کاروان‌هایی که کالاهای باارزش تجاری را حمل می‌کردند، قرار داده بود. گاهی این نیروی نظامی از صد تا دویست فرد مسلح تشکیل می‌شد. در مقابل این خدمات، بازرگانان مبلغی را از قبل به کاروان‌سالار پرداخت می‌کردند (Kayaoğlu, 1989:366).

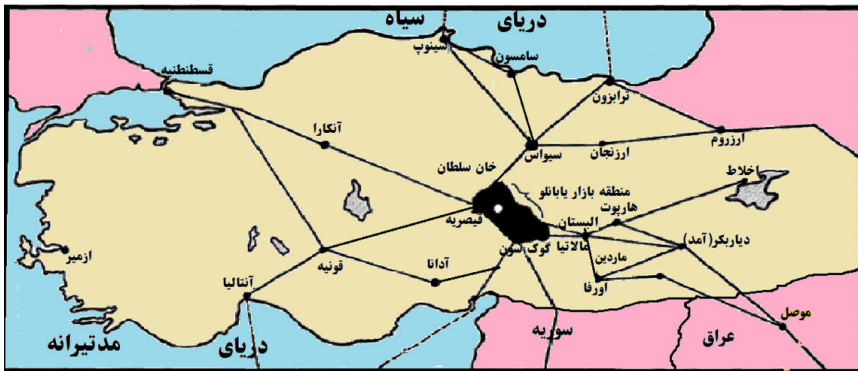
ب. خدمات اجتماعی - رفاهی کاروان‌سراها: دومین هدف مهم کاروان‌سراها، تأمین هرگونه نیاز رفاهی مسافرانی بود که در آنجا بیتوته می‌کردند و یا شب را می‌گذراندند. کاروان‌سراها مجهز به خوابگاه‌ها، آشپزخانه‌ها، انبار غذا، انبارهای مخصوص اشیای تجاری، اصطبل‌هایی برای نگه داشتن حیوانات مسافران، کاهدان‌ها، مساجدی برای اقامه نماز مسافران، حمام‌هایی برای استحمام، استراحتگاه‌ها و حتی داروخانه‌ها، کف‌آش‌هایی برای تعمیر و فروش کفش‌ها و نعل‌بندهایی برای نعل زدن اسب‌ها بودند و در یک کلام برای تأمین همه احتیاجات مسافران، مراکزی وجود داشت و برای محاسبه درآمد و هزینه کاروان‌سراها مأموران دیوانی نیز در آنجا حضور داشتند. این کاروان‌سراها که در کنار راه‌های اصلی ساخته شده بودند، عموماً از طرف سلاطین سلجوقی و اشخاص دولتی تأسیس می‌شدند. بدین ترتیب تاجران و مسافر از هر قشری، از ثروتمند یا فقیر می‌توانست تمام احتیاجات خود را در آنجا تأمین کند (Turan, 1946:479). از برخی مهمان‌سراهای موجود در شهرها برای تفریح و خوش‌گذرانی نیز استفاده می‌شد. برای مثال، در قرن هفتم قمری / سیزده میلادی

مهمان‌سرای ضیاء‌الدین در قونیه<sup>۱</sup> این‌گونه بود (افلاکی، ۱۳۹۳: ۱/۳۷۵). در حقیقت، میان فعالیت‌های تجاری و کاروان‌سراها رابطهٔ تنگاتنگی وجود داشته است؛ به همین دلیل بیشتر کاروان‌سراها در مسیر راه‌های اصلی تجاری ساخته شده بودند. بنا به نظر برخی، ساخت کاروان‌سراها بی‌شمار توسط سلاطین سلجوقی و امرا، به دلیل افزایش روزافزون رفت‌وآمد تجار بوده است (Veroins, 1981: 89)؛ امری که شاید سلاجقه را مجبور می‌کرد تا برای اسکان آنها و رونق تجاری منطقه، به ساخت کاروان‌سرا روی آورند. پل‌ها نقش بسزایی در مسیر راه‌ها به‌ویژه برای گذر از رودخانه‌های بزرگ برعهده دارند. از آنجا که آناتولی منطقه‌ای با دشت‌های وسیع و رودهای پرآب و پریپیچ‌وخم است، پل‌ها برای عبور و مرور اهمیت ویژه‌ای یافته بودند. متأسفانه! اطلاعات دربارهٔ پل‌های ساخته شده توسط سلاطین سلجوقی بسیار کم است. در زمان سلاجقهٔ روم، پل‌هایی از سنگ‌های بریده شده به جا مانده است. در این دوره، حدود ده پل شناسایی شده است. البته پل‌هایی از دوره‌های قدیم نیز وجود داشته است که توسط سلاطین سلجوقی تعمیر شده بود. این پل‌ها در مسیر راه‌های تجاری و کانون‌های حساس تجاری ساخته شده بود (Ozgerin, 1959: 11). سیاست ساخت این پل‌ها می‌توانست اقدامی عام‌المنفعه نیز باشد، اما به دلیل ارتباطی که در مسیر راه‌های تجاری ایجاد می‌کرد، جزء عوامل تسریع‌کنندهٔ تجارت در آناتولی بوده است. علاوه بر آن، در مسیر راه‌های تجاری، بازارهای سالانه بر پا می‌شد که هر سال در یک زمان مشخص و در یک مکان و با امکانات مناسب برگزار می‌شد. در این بازارها بیشتر دام و محصولات کشاورزی خرید و فروش می‌شد و فعالیت آنها بیشتر در فصل پاییز بود. در دورهٔ سلاجقه روم، بازار سالانه در حومهٔ شهر، از مهم‌ترین عوامل محرک اقتصادی به حساب می‌آمد. در داخل کشور، کاروان‌های تجاری حرکت خود را براساس برپایی بازارهای سالانه تنظیم می‌کردند (Sümer, 1985: 4). در بین بازارهای سالانه، مهم‌ترین آن بازار خارجیان بود. ابن‌بی‌بی از این بازار با نام «بیلو بازار» (الجعفری الرغدی، ۱۳۹۰: ۱۶۰) و العمری «بازار بلو» یاد کرده‌اند (ابن‌فضل‌الله العمری، ۲۰۰۱: ۳/۲۰۳). این بازارها که عموماً در خارج از شهرها تشکیل می‌شدند، احتمالاً به همین دلیل بازار خارجی خوانده شده‌اند. در این بازارها غلامان و کنیزان ترک و رومی نیز خریداری می‌شد.

۱ براساس برخی گزارش‌ها، در اینجا زنی بسیار زیبا و خوش‌صدا که نوازندهٔ ساز چنگ بوده، حضور داشته است. بسیاری از کسانی که برای گوش دادن صدای او (به مهمان‌سرا) می‌رفتند، عاشق او و صدایش شده بودند. «شرف‌الدین» خزانه‌دار سلطان یکی از این افراد بود و در نهایت با پرداخت پنج‌هزار دینار به‌عنوان مهریه، با او ازدواج کرد.

بهترین اطلاعات درباره بازارهای خارجی، توسط قزوینی گزارش شده است. در این بازارها غلامان و کنیزان ترک و رومی خریداری می‌شدند. اسب‌ها و قاطران نیز در آنجا به فروش می‌رسید. لباس‌هایی با پارچه‌های اطلس و ساتن، پوست سگ دریایی و پوست‌های خردار خرید و فروش می‌شد. در این بازارها، عیوب اجناس معیوب به شکل عجیبی پنهان می‌شد و به فروش می‌رفت. یکی از رسوم این بازارها این بود که جنس خریداری شده هرگز برگردانده نمی‌شد (قزوینی، ۱۳۷۳: ۶۱۲).

یکی از مهم‌ترین عوامل برپایی این بازار، موقعیت جغرافیایی آناتولی و منطقه بازار خارجیان بود؛ زیرا از تمام کانون‌های تجاری آناتولی، مانند سینوپ، سامسون، ترابزون، سیواس، مالاتیا و اورفا در جهت شمال به جنوب و از شهرهای آنکارا، ارزنجان و ارزروم در جهت غرب به شرق و شهرهای آنتالیا، قونیه و آدانا به بازار خارجیان در نزدیکی قیصریه می‌گذشت. این کانون‌های تجاری سبب شده بود تا تاجران غربی به راحتی از راه قبرس به آنجا بروند و تاجران شمال کریمه نیز از سواحل سوداق و دیگر بنادر سینوپ، از راه سیواس وارد بازار خارجیان شوند. تجار بیزانسی، گرجی، ایرانی، عراقی و سوری‌ایی نیز به این بازار می‌آمدند. تاجران مصری هم از راه دریا و هم خشکی به آن دسترسی داشتند (نقشه شماره ۳).



نقشه شماره ۳

بازار یابانلو برگرفته از کتاب بازار یابانلو تألیف فاروق سومر

گفتنی است دومین عاملی که در برپایی بازار خارجیان تأثیر زیادی داشت، تعقیب سیاست‌های تجاری سلاطین سلجوقی روم بود. این سیاست هوشمندانه، موجب موفقیت آنها در برپایی بازار بین‌المللی و رونق آن در کشور شد. علاوه بر تجارت بین ملت‌های مختلف، روابط معنوی و فرهنگی نیز برقرار می‌شد.

همچنین در بررسی مسیر راه‌های نظامی آناتولی در دوره سلاطین سلجوقی باید گفت متأسفانه! در منابع سلجوقی هیچ اشاره دقیقی به مسیر راه‌های نظامی نشده است. تنها در مواردی از جمله فتح برخی مناطق مانند «سیس» (الجعفری الرغدی، ۱۳۹۰: ۱۵۸-۱۶۵) یا حمله به علائیه (همو، ۲۲۸-۲۳۰)، به بهره‌برداری سلاطین سلجوقی از مسیرهای کوهستانی به دلایل کوتاهی مسیر و غافلگیر کردن دشمن، اشاره شده است. در نتیجه می‌توان حدس زد که آنها از مسیرهای کوهستانی و راه‌های کوتاه در فعالیت‌های نظامی استفاده می‌کردند، اما مسیر راه‌های کوچ‌رو نشان می‌دهد که ترکان بیشتر مسیر راه‌هایی را که اطراف آنها رودها و دریاچه‌ها قرار داشته است، انتخاب می‌کردند؛ مانند مسیر رودهای چوروه، ارس، مرادسو و اطراف دریاچه وان (Ozergin, 1959:32).

راه‌های تجاری آناتولی در دوره سلاطین سلجوقی، بیشتر از مسیرهایی عبور می‌کرد که دارای امکانات رفاهی، مانند کاروان‌سرا، پل‌ها، مسیرهای پر رفت‌وآمد و دارای جمعیت و موقعیت جغرافیایی خاص بود؛ چنانچه سیواس به واسطه موقعیت جغرافیایی، محل تلاقی راه‌های تجاری متعدد بود. تجار مسلمانی که از سوریه، الجزیره و قونیه می‌آمدند و همچنین تجار جنوایی در اینجا ساکن می‌شدند. این تجار کاروان‌هایی را از سیواس به بنادر دریای سیاه، ترابزون و به‌ویژه سامسون و سینوپ می‌فرستادند (Köprülü, 1995:55). در بین بنادر دریای مدیترانه نیز آناتلیا نقش مهمی در تجارت آناتولی ایفا می‌کرد.

### نتیجه‌گیری

در بررسی کارکرد راه‌های آناتولی، می‌توان گفت سلاطین سلجوقی با توجه به شرایط و موقعیت خاص راه‌ها، از آنها بهره‌برداری (کوچ‌روی، تجاری و نظامی) می‌کرده‌اند. با توجه به کارکرد راه‌های گفته شده، در انتخاب مسیرها براساس اهداف نظامی و تجاری مسیرهای خاصی انتخاب شده است. در مجموع، مسیر هر یک از این راه‌ها با هم تفاوت داشت. سلاطین سلجوقی با ایجاد کارخانه‌های کشتی‌سازی در بنادر دریای سیاه و مدیترانه، در جنگ‌های نظامی و فعالیت‌های تجاری، علاوه بر راه‌های زمینی از مسیر راه‌های دریایی نیز استفاده می‌کرده‌اند. مسیرهای تجاری آنها از مراکز شهرهای پر رفت‌وآمد، دارای امکانات رفاهی و موقعیت جغرافیایی عبور می‌کرد. با وجود آنکه سلاطین سلجوقی از مسیر راه‌های زمینی دوره بیزانس نیز استفاده می‌کردند و در مناطقی که تحت کنترل درمی‌آوردند، سیستم

جاده‌ای بیزانس را حفظ می‌کردند و به کار می‌بردند، اما با تدابیر سلاطینی چون کیخسرو اول، کیکاووس اول و کیتباد اول، شبکه راه‌های تجاری جدیدی از شمال به جنوب و از غرب به شرق ایجاد یا بازسازی شد. همچنین با انتخاب قونیه به عنوان مرکز حکومت سلاطین سلجوقی، در مسیر راه‌های منتهی به پایتخت اصلاحاتی صورت گرفت و انشعابات جدیدی به وجود آمد. آنان با ایجاد کاروان‌سراها و پل‌ها در مسیر راه‌های تجاری، تأمین امنیت راه‌ها از طریق افزایش نیروی محافظ راه‌ها، امکانات امنیتی و رفاهی در مسیر راه‌های تجاری از جمله ساخت پل‌ها، کاروان‌سراها، برگزاری بازارهای سالانه، گماشتن کاروان‌سالار، دریافت کمترین عوارض گمرکی از تجار خارجی و تضمین پرداخت خسارات احتمالی از خزانه دولتی، نقش بسزایی در جذب بازرگانان و رونق تجاری آنان داشتند.

### منابع و مأخذ

- ابن فضل الله العمری، شهاب‌الدین ابی‌العباس احمد بن یحیی (۲۰۰۱)، *مسالك الابصار فی الممالک الامصار*، تحقیق محمد عبدالقادر خریسات، عصام مصطفی هزایمه و یوسف احمد بن یاسین، ج ۳، العین: مرکز زاید للتراث و التاريخ.
- ابوالفداء، عمادالدین اسماعیل (۱۳۴۹)، *تقویم البلدان*، ترجمه عبدالمحمد آیتی، تهران: انتشارات بیناد فرهنگ.
- الجعفری الرغدی، امیر ناصرالدین حسین بن محمد بن علی (معروف به ابن بی‌بی) (۱۳۹۰)، *الاورامر العلائیه فی الامور العلائیه* (معروف به *تاریخ ابن بی‌بی*)، تصحیح ژاله متحدین، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
- افلاکی، شمس‌الدین احمد (۱۳۹۳)، *مناقب العارفین*، تصحیح تحسین یازیچی، ج ۱، تهران: دنیای کتاب.
- امامی خوبی، محمدتقی (زمستان ۱۳۸۵)، «تجارت و راه‌های ارتباطی آناتولی در زمان ایلخانیان»، *مجله شناخت*، ش ۵۲، صص ۷۷-۹۲.
- اوزون چارشی‌لی، اسماعیل حقی (۱۳۶۸)، *تاریخ عثمانی*، ترجمه ایرج نوبخت، ج ۱، تهران: کیهان.
- توران، عثمان (۱۳۹۵)، *سلجوقیان*، ترجمه زارع شاهمرسی، تبریز: نشر اختر.
- دولاندن، ش (۱۳۷۳)، *تاریخ جهانی*، ترجمه احمد بهمنش، ج ۲، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- رضوی، سید ابوالفضل (پاییز و زمستان ۱۳۹۰)، «جایگاه اقتصادی آناتولی در عصر سلجوقی و ایلخانیان»، *تاریخنامه ایران بعد از اسلام*، س ۲، ش ۳، صص ۸۳-۱۰۹.
- قزوینی، ابو عبدالله بن زکریا (۱۳۷۳)، *آثار البلاد و اخبار العباد*، ترجمه و اضافات جهانگیر میرزا، تصحیح میرهاشم محدث، تهران: امیرکبیر.

- کرنز، ارل (۱۹۹۴)، سرگذشت مسیحیت در طول تاریخ، ترجمه آرمان رشدی، شورای کلیساهای جماعت ربانی، آموزشگاه مقدس.
- مجهول المؤلف (۱۳۷۷)، تاریخ آل سلجوق در آناتولی، مقدمه، تصحیح و تعلیقات نادره جلالی، تهران: دفتر نشر میراث مکتوب.
- ناصری طاهری، عبدالله و عزیز رحیم‌زاده (۱۳۹۴)، تاریخ جنگ‌های صلیبی، ج ۱۱، تهران: پژوهشگاه حوزه و دانشگاه.

- Akdag, Mustafa (1995), *Türkiyenin İktisadi ve İçtimai Tarihi I.*(1243-1453), İstanbul.
- GünGörmez,Zeynep(2014),*XI.XIII yüzyıllarda Doğu Akdenizde Ticart.* Doktora Tezi, Danışman:Dr İlyas Gökhan. Karamanmaraş.
- Kayaoğlu, İsmet (1989), *Anadolu selçukluları Devrinde Ticari Hayat*, Ankara: universitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi24.
- Koca, Salim (1997), *Sultan İzzeddin Keykavus (1211-1220)*, TTK, Ankara.
- Köprülü, Fuad (1995), *Osmanlı Devletinin Kuruluşu*, Ankara.
- Meydan Larousse (1992), *Büyük Lügat ve Ansiklopedi*, c1, Sabah.
- Murat Baskıcı, M. (2006), *Bizans Döneminde Anadolu*, Ankara.
- Ozergin, Kemal (1959), *Anadolu Selçukluları Çağında Yolları*, İstanbul (İ.Ü.E.F.Tarih Bölümü Basılmami, Doktora Tezi.
- Önder, Mehmet (1997),*Anadolu*, Ankara.
- Tabakoglu, Ahmet (1994), *Türk İktisat Tarihi*, İstanbul.
- Turan, Osman (2014), *Türkiye Selçukluları Hakkında Resmi Vesikalar*, Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- Sümer, Faruk (1985), *Yabancı Pazarı Selçuklular Devrinde Milletler Arası Büyük Bir Fuar*, İstanbul.
- Veryoins, s. (1981), *Pattern of Population Movment in Byzatine Asia Minor (1071-1261)*, Studies on Byzantium, Seljks and Ottomans, Malibu: Undena Publication.

