

تجارت سرزمین‌های شرقی در سده‌های نخستین اسلامی

□ بر تولد اشیپولر

□ ترجمه: دکتر یعقوب آژند*

محور اصلی این مقاله بر این فرضیه استوار است که تجارت سرزمین‌های شرقی جهان اسلام در سده چهارم هجری بار اصلی اقتصاد سرزمین‌های غربی با مرکزیت بغداد را بر دوش می‌کشیده است. در واقع بغداد ایستگاه تجاری و مال‌التجاره‌های سرزمین‌های شرقی بوده و کالاها از این نقطه تا اقصی نقاط غرب جهان اسلام توزیع می‌شده است. آنچه در بطن این مقاله نهفته، درونمایه دستاوردهای تمدنی جهان اسلام در سده چهارم هجری است که در حقیقت این تجارب بنیه مالی دستاوردهای تمدنی را فراهم می‌کرده است. شکوفایی تمدن سده چهارم هجری معطوف به قدرت و بنیه مالی این تجارت سرزمین‌های شرقی بوده است. از سوی دیگر بسط و گسترش جهان اسلام از سوی شبه قاره تا ممالک شرق دور و مرزهای چینی را می‌توان از اطلاعات آمده در این مقاله به خوبی دریافت.

واژه‌های کلیدی: تجارت بغداد، راه‌های تجاری شرق ایران، تجارت خراسان،

مال‌التجاره.

* عضو هیأت علمی دانشگاه تهران.

اصولاً بررسی تجارت مرزهای شرقی خلافت عباسی همواره با اشارات و مقدماتی همراه است. تردیدی نیست که حیات اقتصادی این امپراتوری را نمی‌توان بر طبق روابط آن با شرق و غرب و جنوب و حتی شمال طبقه‌بندی و بررسی کرد. مقدار قابل توجهی از کالاهای مردم بغداد و شهرهای دیگر بین‌النهرین همچون سامرا - تختگاه خلفا بین سال‌های ۲۳۲ و ۲۷۰ هـ - از سرزمین‌های شرقی تأمین نمی‌شد، بلکه از سوریه، مصر، مغرب و یا امپراتوری بیزانس و اندلس و حتی از ایتالیا می‌آمد. در منازعات بین سرزمین‌های اسلامی، مثلاً بین فاطمیان مصر و عباسیان پس از سال ۳۵۸ هـ هیچ وقت فعالیت‌های تجاری قطع نمی‌شد و کاروان‌های تجاری معمولاً از میان صفوف سپاه دشمن راهی گشوده و طی مسیر می‌نمودند. با این شرایط مقدار معتناهی از کالاهای سرزمین‌های شرقی در بین‌النهرین داد و ستد می‌شد و کالاهای بین‌النهرین هم وارد سرزمین‌های شرقی می‌گشت و مال‌التجاره شرقی تا اقصی نقاط غرب می‌رسید. بنابراین، مبادلات بازرگانی سرزمین‌های شرقی با بغداد محدود به تولیدات محلی نبوده و در حقیقت، بخشی از فعالیت‌های تجاری خلافت (یا به تعبیر مسلمانان تاریخ میانه، المملکه الاسلامیه) شمرده می‌شد. با این اشاره می‌خواستم یادآوری کنم که بحث ما در خصوص تولیدات محلی سرزمین‌های شرقی نخواهد بود. ولی این مشکل چندان مهم و بزرگ هم نیست، چون درباره صنایع محلی، معادن یا محصولات کشاورزی به قدر کافی منابع و اطلاعات وجود دارد. در این جا باید به یک مسأله جدی توجه شود و آن این‌که اطلاعات ما درباره احوال اقتصادی اوایل خلافت، منحصر به سده چهارم هجری یعنی سده درخشان جغرافی‌نگاری اسلامی است. بدون اطلاعات جغرافی‌نگارانی چون ابن حوقل، اصطخری و مقدسی و نویسندگان حدودالعالم، شناخت، از احوال اقتصادی خلافت بسیار اندک است. در خصوص سده‌های بعد

هم اطلاعات جغرافیایی معتنا بهی در یاقوت حموی، آثارالبلاد قزوینی یا نزهة القلوب حمدالله مستوفی قزوینی در دست داریم. بیشتر اطلاعات منابع بعدی (به جز نزهة القلوب) بر پایه آثار پیشین پدید آمده و فقط حالت تکوینی پیدا کرده‌اند (به تعبیر بعضی از محققان). از این رو اطلاعات این نوع منابع را باید با احتیاط به کار برد. این منابع معمولاً تصویری روشن و جاندار از حیات اقتصادی در سده‌های ششم و هفتم هجری پیش رو نمی‌نهند. آنچه در زیر خواهد آمد فقط سده چهارم هجری را در بر خواهد گرفت.

اطلاعات درباره حیات اقتصادی خلافت در این سده نسبتاً زیاد و پربار است. البته امکان حذف بعضی از مطالب را نباید از نظر دور داشت، اما به نظر نگارنده، این نکته چندان مهم نیست و تصویری که در این جا ارائه خواهیم داد تصویری درست و قابل اعتماد خواهد بود.

بغداد در اوج خلافت عباسی (سده‌های سوم و چهارم هجری) یکی از بازارهای معتبر آن به شمار می‌آمد، چنان‌که بنادر اسکندریه و بصره هم کم‌تر از آن نبودند. اما دوری بغداد از دریا همواره مانعی در برابر گسترش آن محسوب می‌شد. جاده‌های ارتباط آن با شرق اهمیتی در خور توجه داشت، چون تمامی مسلمانان آسیای مرکزی و بخش اعظم مردم مناطق ایران و جملگی ساکنان سرزمین‌های شمالی دریای مازندران و دریای آرال را همین جاده‌ها به بغداد پیوند می‌دادند.

بغداد از سال ۱۴۵هـ که تاختگاه عباسیان شد و سامرا که بین سال‌های ۲۳۲ و ۲۷۰هـ جای آن را گرفت، هر دو شهر بین المللی بودند. این شهرها جمعیتی مختلط داشتند، یعنی علاوه بر عربان و آرامی‌های عرب شده، مسیحیانی از فرقه‌های مختلف، یهودیان، ایرانیان، و ترکان در آن‌ها زندگی می‌کردند. ترکان به طبقه نظامی تعلق داشتند و در امور اقتصادی فعال نبودند. آرامیان عرب شده و مسیحیان در

تجارت بین‌المللی سهمی نداشتند و آرامیان بومی فقط در امور تجاری کم اهمیت فعال بودند. معدودی از یونانیان بغداد از این نظر دارای نقش مهمی بودند و این البته از مناسبات تجاری‌شان با بیزانس مایه می‌گرفت. بعدها یونانیان در کرمان تجارخانه‌ای برپا کردند. تعداد ارمینیانی که امروزه در حیات بازرگانی خاور نزدیک نقشی در خور توجه دارند در آن روزگار اندک بوده و بیشتر در خدمات نظامی فعال بودند. عربان خالص بغداد که تا سده سوم و حتی چهارم، خلوص قومی و نژادی خویش را حفظ کرده بودند، بیشتر بازماندگان اشراف بازرگانی مکه و مدینه و گاهی از بدویان بودند که به سپاهی‌گری پرداخته و سپس یکجانشین شده و دستی در تجارت نداشتند. این نوع فعالیت‌ها در روزگار امویان تا سال ۱۳۲ از وجهه اندکی برخوردار بود؛ البته نمی‌توان گفت که عربان خالص در حیات بازرگانی شرکتی نداشتند، بلکه باید گفت که این امر برای آن‌ها در درجه اول اهمیت نبود. اما عربان با جمعیت بومی مسلمانان بغداد ادغام و ترکیب شده بودند. از این‌رو در مورد سده سوم و نیز سده چهارم، صحبت از فرق بین عربان و شهریان عرب شده بی‌معنی است، چون تشخیص چنین فرقی عملاً غیرممکن است.

پس دو قوم و ملت فعالان اصلی عرصه تجارت این دوره بودند: یهودیان (به عنوان یک جامعه مذهبی، نه قومی و ملی) و ایرانیان. جوامع یهودی از دوره «تبعید به بابل» در سده هفتم پیش از میلاد در بین‌النهرین سکونت گزیدند و سپس در سرتاسر مراکز مهم این مناطق از مصر تا ایران و آسیای مرکزی پراکنده شدند. این جوامع با مسلمانان و مسیحیان روابط حسنه داشتند و در کار صرافیه بوده و معاملات پولی خود را با برات و سایر اوراق قرضه انجام می‌دادند. عمال آن‌ها نیز یهودی بوده و امتیازات اجتماعی خاصی داشتند و بیشتر با عنوان راذانیه (راهدانیه؟) معروف بودند که مرکز آن‌ها مصر بود و در تجارت بین دره نیل و هند بر

پایه روابط محکم با جوامع یهودی اروپایی غربی و مرکزی، نقشی درخور داشتند. یهودیان بین‌النهرین از ارتباط نزدیک با راذانیه بهره کافی می‌بردند و در جای خود به اشراف بازرگان خلافت وام‌هایی پرداخت می‌کردند. آن‌ها به جز فعالیت در زمینه صرافی، در شاخه دیگری از تجارت تخصص نداشتند، مگر فعالیت در حمل و نقل شراب (همراه با مسیحیان و اغلب راهبان) که مسلمانان آن را حرام می‌دانستند. ایرانیان در کنار یهودیان، ولی با تعدادی بیشتر، تجارت سرزمین‌های شرقی جهان اسلام و حتی عراق و بیشتر از آن، آسیای مرکزی را تحت پوشش خود داشتند. سغدیان نیز که به مفهوم واقعی کلمه ایرانی بودند، پیشه تجارت داشتند و زبان فارسی دری زبان محاوره‌ای و روزمره آن‌ها به شمار می‌آمد. آن‌ها از این زمان به بعد به عنوان ایرانی به حساب آمدند. برخلاف یهودیان فعالیت تجاری سغدیها بیشتر در شمال یعنی آسیای مرکزی و پایگاهشان سغدک (سودک) در منتهی‌الیه غرب کریمه (سروژ - Sarozh - روسی کهن) متمرکز شده بود که به نظر نگارنده، این محل نام خود را از آن‌ها گرفته است. آن‌ها از طرف شرق با چین ارتباط داشتند و مناطق ماوراءالنهر، حوضه تاریم و قلمرو اویغورها - قرقیز بعدی - را پشت سر می‌گذاشتند. می‌توان گفت که تمامی فعالیت بازرگانی مرزهای شرقی خلافت در اختیار ایرانیان و یهودیان بود و اعراب نقشی بایسته و چشمگیر در آن نداشتند. بنابراین، تولید کالاها و توزیع آن‌ها در ایران، به غیر از یهودیان، در اختیار خود ایرانیان بود. تصور می‌کنم پس از بحث در حوزه فعالیت یهودیان در مقایسه با سغدیان، شایسته است پیش از همه به راه‌های بازرگانی سرزمین‌های خلافت شرقی بپردازیم. مهم‌ترین راه خشکی، «جاده ابریشم» بود که با جاده شاهی دوره هخامنشی ترکیب یافته و از بغداد (یعنی بابل پیشین یا سلوکیه - تیسفون) شروع می‌شد و پس از ورود به ایران، به موازات کوه‌های زاگرس از راه حلوان و اسدآباد

می‌گذشت. جاده شاهی به همدان متصل می‌شد و در آن جا به جاده ابریشم می‌پیوست و از شهرهای ایرانی همدان، ری، دامغان، نیشاپور، مرو (مرو شاهجان) و آمل می‌گذشت و سپس در ماوراءالنهر از طریق بخارا و سمرقند به دره فرغانه و اخسیکث و اوزقند می‌رسید.

جاده ابریشم در انتهای شرقی این دره، آخرین منطقه اسلامی را پشت سر می‌گذاشت و با گذشتن از کوه‌های تیان‌شان و ورود به حوضه تاریم به دو شعبه تقسیم می‌شد و این دو شعبه در شرق واحه تورفان به هم می‌پیوست.

دیگر جاده مهم تجارت سرزمین‌های شرقی خلافت، راه دریایی بود. بصره مهم‌ترین بندر بین‌النهرین شمرده می‌شد که آن جا را به شبه جزیره عربستان و از راه دریای سرخ به مصر و نیز سواحل جنوبی ایران، هند (که بعدها بسیار حساس گردید) و اندونزی و چین - که بازرگانان مسلمان از سال ۱۲۰ هـ. به بعد در آن جا بودند - متصل می‌کرد. مهم‌ترین بندر خلیج فارس، سیراف در جنوب شیراز بود. در این دوره، جزیره قیس (کیش) که در زمان ایلخانان مغول اهمیت زیادی یافته بود و هرمز مرکز تجارت پرتغالیان در سده شانزدهم و هفدهم، چندان نقشی در این مهم نداشتند. بیشتر ایرانیان از آن جا به دیبول در سند (که جایگاه اصلی آن مدت‌ها مورد بحث بود) و مسقط و عدن می‌رفتند. ایرانیان در این جا به قدری سلطه داشتند که زبانشان زبان بین‌المللی این منطقه به شمار می‌آمد. حتی زبان عربی نامفهوم دریانوردان آکنده از واژگان فارسی بود. ایرانیان در سواحل غربی اقیانوس هند مکان‌هایی برای خود پدید آورده بودند.

همانند تجارت در خلیج فارس، کشتی‌رانی در سواحل شمالی دریای مازندران نیز اهمیتی اندک داشت و تجارت آن یقیناً قابل مقایسه با نقل و انتقال مال التجاره در جاده ابریشم به موازات جنوب کوه‌های البرز نبود. با وجود این، دریای مازندران

با بندر آبسکون در زاویه جنوب شرقی آن، مهم‌ترین منطقه ارتباطی بین جنوب، غرب و سواحل شمالی بود، ولی این ارتباط در سطح وسیعی جریان نداشت، تا این که روس‌ها یعنی نخست‌وارانگی‌ها (varangians) از دریای مازندران استفاده کردند و در سواحل شمالی ایران دست به حملاتی زدند.

از رودخانه‌ها به جز فرات و دجله در غرب جیحون و سیحون در شرق، برای حمل و نقل استفاده نمی‌شد، چون در ایران رودخانه‌های قابل کشتی‌رانی وجود نداشت. از این‌رو، اتصال بین جاده ابریشم و دریا را در بین رودهای بزرگ ماوراءالنهر و بین‌النهرین، راه‌های خشکی بر عهده داشتند. در این‌جا نیز از راه‌های بسیار قدیمی استفاده می‌کردند که تا به روزگار ما ادامه دارد. در این مقام به مهم‌ترین آن‌ها اشاره می‌کنیم. در غرب ایران، قرمیسین (کرمانشاه) جاده ابریشم را به تبریز و دوین (قرن‌ها تختگاه ارمنستان بود) و تغلیس در گرجستان وصل می‌کرد. موازی با این جاده، همدان هم در راه تبریز به اردبیل متصل می‌شد.

در مرکز ایران به سمت شمال، شهر ری (که با راه‌های فرعی، از طریق کوه‌های البرز با شمال ایران ارتباط داشت)، از طریق کاشان، اصفهان و شیراز به سیراف، بندر مهم خلیج فارس، می‌رسید. دامغان در نزدیکی زاویه جنوب شرقی دریای مازندران قرار داشت و نقطه اتصال به گرگانج (اورگنج بعد) در خوارزم بود و از طریق جاده ابریشم به نیشاپور می‌پیوست و نیز نقطه دیگری برای جاده شیراز به یزد بود که این جاده از کویر بی‌آب و علف و خطرناک دشت کویر می‌گذشت. یک جاده دیگر با یک انحراف بزرگ، نیشاپور را به هرات، زرنج، کرمان و شیراز متصل می‌کرد و در بخش شرقی قرار داشت. یک راه دیگر با شروع از مرو شاهجان با یک انحراف دیگر به مروالرود، ترمذ و سمرقند و سپس به اترار می‌رسید که نقطه شروع دیگر جاده ابریشم در شرق دور بود.

به موازات این جاده‌ها در فواصل تقریباً سفر یک روزه (در حدود ۱۵ کیلومتری منازل)، کاروانسراهای معروف به ایوان و رباط وجود داشتند که مسافران می‌توانستند در آن‌ها به تهیه زاد و توشه و نیز داد و ستد بپردازند و مال‌التجاره خود را تخلیه کنند و این ویژگی تا به امروز ادامه یافته است. این جاده‌ها بدون مشکل هم نبودند. برای تشخیص مسیر، گنبدهایی بر سر راه ایجاد کرده بودند که در هوای طوفانی و زمستان‌های برفی بهترین راهنما بودند. هوای ناملایم، رفت و آمد جاده‌ها را تهدید می‌کرد. گاهی پل‌ها خراب می‌شدند و برای گذشتن از رودخانه‌ها هم، مخصوصاً در ایام بهار که آب آن‌ها زیاد می‌شد، باید از گذار آن استفاده می‌کردند. تأسیس کاروانسرا و تعمیر پل‌ها در شریعت اسلامی به ابواب الخیر معروف بود و از وظایف حکومت شمرده نمی‌شد، بلکه برای تأسیس آن‌ها افراد خیری پیش قدم می‌شدند و گاهی نیز حکام به این کار مبادرت می‌ورزیدند. نهاد مذهبی اوقاف و سیله‌ای برای سرمایه‌گذاری خصوصی و بهره‌گیری وارث از آن بود. اردوکشی‌های نظامی و قطاع‌الطریق از مخاطرات جدی حمل و نقل در تاریخ میانه اسلامی بودند. برطرف کردن این مخاطرات بستگی تام به فعالیت گسترده حکومت داشت. وسایل عمومی حمل و نقل کاروان‌ها، اشتران بودند و الاغی بازنگی برگردن در جلو کاروان راه می‌سپرد. در فصل زمستان جاده را با قاطرها باز می‌کردند و یا در مقابل برف پناهگاه‌هایی می‌ساختند. از این‌رو بر اساس شرایط جاده و زمین، فاصله منازل از یکدیگر تقریباً دو یا سه فرسنگ (۱۲ تا ۱۸ کیلومتر) بود.

تجارت در داخل ایران و سرزمین‌های مجاور آن را شرایطی بود که در سرتاسر مملکت اسلام با آن آشنا بودند. این مسأله برای انسان‌های امروز نیز شناخته شده است، چون تفاوت‌چندانی با شرایط موجود در شهرک‌های ایران، افغانستان و پاکستان امروزی نداشت. اما نویسندگان آن روزگار صحبتی از این آداب و شرایط

نکرده‌اند. همان‌طور که ذکر کردیم، اوراق بهادار و برات در بین بازرگانان عمده رواج داشت. مبادله پول در همه جا رایج بود و درهم نقره پایه سکه‌های رایج محسوب می‌شد. البته در ادوار آرام، بهای آن در مقایسه با دینار طلا، بین ۱:۱۲ و ۱:۱۵ تثبیت شده بود. دینار طلا و سکه امپراتوری بیزانس یعنی سلیدوس (solidus) در حوالی سال ۲۸۷هـ در بین‌النهرین رواج داشت، ولی پایه محاسبه براساس سکه‌های نقره و طلا بود. پول خُرد به شکل فلیس مسی (فولیس = phollis) ضرب شده بود. درباره اشکال ویژه مبادلات بازرگانی در این دوره اطلاعی در دست نیست، چون از این قراردادها چیزی باقی نمانده است.

شرایط سفر در دارالاسلام چندان فرقی با سفر از خوارزم و خراسان به شمال نداشت و به هر حال کاروانی بود و کاروانسراهایی، و این از ویژگی‌های اصلی تجارت مسلمانان محسوب می‌شد. گاهی معامله پایاپای (تهاتری) نیز صورت می‌گرفت؛ یعنی کالاها را با کالاهای دیگر معاوضه می‌کردند و یا این‌که در جاهایی به فروش می‌رساندند که مردمان شمال نیازمند آن بودند و در این صورت، مال‌التجاره به صورت پایاپای ارزش‌گذاری می‌شد.

راه‌های تجارت شمال یا تجارت وارانگی‌ها هم به سبب وجود مسکوکات فراوان در آن و یا به دلیل نزدیکی به رودخانه‌های بزرگ اروپای شرقی که از آن برای رفت و آمد استفاده می‌شد، شناخته شده است. متأسفانه در مورد توزیع این یافته‌ها اطلاعات بسیار اندکی باقی مانده است.^(۱) به نظر می‌رسد که برای رفت و آمد به شمال، از رودخانه دُن و ولگا استفاده می‌کردند. مبالغ‌گزافی از مسکوکات اسلامی شرقی در سده سوم و چهارم هجری از این راه به روسیه، لهستان و سواحل دریای بالتیک، به اسکاندیناوی تا شمال اروپای مرکزی، انگلیس و حتی ایسلند انتقال می‌یافت.

این اندوخته‌های نقره‌ای شرقی، نه فقط سکه‌ها بلکه دستبندها و غیره هم، پایه حیات اقتصادی این مناطق به خصوص سوئد بود که جزیره گُتلند، مرکز این یافته‌ها، آشکارا کانون اصلی این نوع تجارت بوده است. تقریباً تمامی این سکه‌ها مربوط به سده سوم و چهارم و نود درصد آن‌ها متعلق به سلسله سامانی در خراسان است. این یافته‌ها تصویر گویایی از اهمیت این تجارت ارائه می‌دهند. آخرین سکه‌ای که در این جا پیدا شده، به نخستین سال‌های سده پنجم تعلق دارد. تجارت با شمال به ناگهان متوقف شده است. به نظر نگارنده، فروپاشی حکومت سامانی در سال ۳۸۹هـ و تقسیم خراسان و ماوراءالنهر بین قراخانیان در شمال و غزنویان در جنوب جیحون، باید دلیل عمده این وقفه بوده باشد. پس از آن، ماوراءالنهر به مدت چندین دهه از مراکز حیات اقتصادی سرزمین‌های اسلامی جدا شده و اجناسی که زمانی به شمال منتقل می‌شد دیگر وجود نداشت.

اما مال‌التجاره‌های سرزمین‌های شرق اسلامی شامل چه اجناسی بودند؟ در این مورد اطلاعات خوبی وجود دارد. مسلماً تمامی اجناسی که به نواحی دیگر منتقل می‌شد کل محصولات یک منطقه یا شهر خاصی نبود. میزان قابل توجهی از آن، در منطقه و یا در حومه مصرف می‌شد. از این رو مطالب جغرافی‌نگاران را در مورد فرق بین اجناس و کالاهای تجاری دیگر را باید جدی تلقی کرده و آن را نادیده نگرفت.

کالاهای تجاری سرزمین‌های شرقی به دو طبقه تقسیم می‌شد: محصولات محلی سرزمین‌های اسلامی و مال‌التجاره‌ها و کالاهای وارد شده از سرزمین‌های دیگر. در میان محصولات می‌توان از انواع پارچه‌های شرق و شمال ایران یعنی خراسان، خوارزم و منطقه اطراف ری و قم یاد کرد. ابریشم و محصولات ابریشمی و نیز قالی از شهرهای جاده ابریشم همچون سمرقند، مرو، نیشاپور و از ری و یزد - مراکز عمده پارچه‌های پنبه‌ای - وارد می‌شد. محصولاتی از این نوع به خصوص

ابریشم نه تنها به سرزمین‌های غرب اسلامی، بلکه به اروپا نیز صادر می‌گشت. پوست و چرم از ماوراءالنهر (یا از راه آن) و خوارزم و یا از همدان (پوست روباه و سمور) می‌آمد. از شهرهای ماوراءالنهر، آبسکون، اردبیل و قم نیز انواع تولیدات چرمی وارد می‌شد.

صابون به خصوص در بلخ و ارجان به عمل می‌آمد و عطر در فارس و آذربایجان، زعفران در غرب و شمال ایران (همدان، قم، طبرستان) و نیل، بخشی در هند و بخش دیگری در مصر تولید می‌شد. افزون بر این، ایران مواد خوراکی خلافت هم چون روغن کنجد، روغن حیوانی، عسل، میوه‌های تر و خشک نظیر خرما (کرمان) کشمش و شکر (خوزستان) و ادویه را تدارک می‌دید. در منابع بنابه دلایل روشنی از تجارت شراب صحبتی نشده است، ولی گفتنی است که شراب قرمز ایرانی را به طور محلی خرید و فروش می‌کردند. مرکبات هندی تا سده چهارم هجری ناشناخته بود و بعدها دیرتر از شبه جزیره عربستان، سوریه و مصر، در ایالات شرقی ایران رواج یافت. باید از گوسفند رمه و غله هم صحبت کرد. از ایران مقدار زیادی ماهی خشک به خصوص از نوع سگ‌ماهی دریای مازندران و آرال و دریاچه وان و نیز ماهی خلیج فارس صادر می‌شد.

از میان حیوانات سواری و باری، نه اسب، بلکه شتر در درجه اول اهمیت بوده و شتر بلخی شهرتی بسزا داشته و تعداد زیادی از آن‌ها را در سرزمین‌های شرق خلافت پرورش می‌دادند و از آن‌جا به نواحی دیگر صادر می‌کردند. احجار کریمه، نقره بیشتر طلا و جواهرات را به طور محلی استفاده می‌کردند و مواد خام آن را صادر نمی‌کردند. از سایر فلزات برای ظروف خانگی (کتری مسی و غیره) و یا کارخانه‌های اسلحه سازی محلی استفاده می‌نمودند. از چوب جنگل‌های شمال ایران و بعضی از مناطق کوهستانی برای ساخت خانه و یا اشیای چوبی بهره

می‌گرفتند. نشادر از ماوراءالنهر می‌آمد و نفت که هنوز ارزش سوختی آن کشف نشده بود، در باکو و یا شمال عراق برای کارهای پزشکی و دارویی استخراج می‌شد. در پایان این فهرست، از برف و یخ نیز نباید غافل ماند؛ مقدار زیادی برف از کوه‌های ایران به بغداد حمل و تا تابستان در یخچال‌ها نگه‌داری می‌شد و از آن در خانه‌های ثروتمندان و یا خلفا برای خوردن استفاده می‌شد.

تجارت داخلی سرزمین‌های شرق اسلامی در بازارهای ثابتی متمرکز بود؛ شماری از این بازارها محلی بودند، ولی تعدادی دیگر مثل بازارهای بنادر بزرگ، اصفهان، نیشاپور و هرات در حیات اقتصادی اهمیت زیادی داشتند. بنادر و نیز شهرهای بُست (امروزه در جنوب افغانستان)، غزنه و کابل، بخارا و سمرقند و خوارزم مراکز تجارت بین‌المللی به شمار می‌آمدند. از این منظر سه منطقه‌ای مهمی در خور داشتند: هند، چین با شرق آسیای مرکزی و شرق اروپا.

از هند، پارچه‌های پنبه‌ای، دستمال و حوله، ابریشم و کنف، نیل برای رنگرزی، گندم، جو، ارزن و نخود وارد می‌شد. هند در قبال این محصولات، برده (از سرزمین‌های شمالی)، اسلحه و جوشن دریافت می‌کرد.

از چین، ابریشم و ظروف چینی وارد می‌شد. مسلمانان پس از پیروزی بر چینی‌ها در سال ۱۳۳هـ، در نزدیکی سمرقند موفق به تولید کاغذ گردیدند. از این رو تولید این محصول به مدت چند قرن در بخش‌های شمال شرقی جهان اسلام متمرکز شده بود.

اهمیت تجارت با اروپای شرقی در صدور برده نهفته بود. مسکوکات نقره‌ای در موازات راه‌های تجاری این منطقه تا اسکانندیناوی و انگلیس کشف شده است. ترکان رانه فقط در سپاهی‌گری بلکه به دلیل زیبایی و سرب‌راهی، در امورخانه به کار می‌گرفتند.^(۲) زنان ترک نیز به زیبایی شهره بودند و در حقیقت مظهر زیبایی شمرده

می شدند. از این‌ها گذشته، قوش (برای شکار)، موم، عسل، پوست جامه و خز از کالاهای مصروف شمال بود که در جهان اسلام خواهان زیادی داشت. اسلواها و وارانگی‌ها در مبادلات خود جامه، میوه، پنبه و ابریشم دریافت می‌کردند. مسکوکات نقره جهان اسلام همراه اشیاء نقره‌ای دیگر برای ذخیره سرمایه، ارزش زیادی برای اروپائیان شرقی و شمالی داشت.

بنابراین، تجارت سرزمین‌های شرقی خلافت زیربنای محکمی برای ارتقای سطح زندگی بود و در حیات اقتصادی، سیاسی جوامع مختلف اسلامی و حکومت‌های آن عاملی عمده به شمار می‌آمد. برای شناخت این اهمیت کافی است فعالیت بازرگانان جنوب و غرب جهان اسلام را نیز به تجارت شرق و شمالی آن افزود. پس از آن است که می‌توان به نقش بغداد به عنوان مرکز جهان اسلام و واسطه بین بخش‌های مختلف آن پی برد. از این‌ها گذشته، در بغداد و سایر مراکز جهان اسلام، بازرگانان سرزمین‌های مختلف با یکدیگر ملاقات کرده و به داد و ستد کالا می‌پرداختند و دانش و تجارب خود را به یکدیگر منتقل می‌نمودند. از این مسایل پیداست که در آن روزگار، خلافت عباسی امپراتوری محوری جهان برشمرده می‌شده، نه چین که خود را «امپراتوری محوری» می‌پنداشت و یا حتی بیزانس و اروپای غربی که چندان به حساب نمی‌آمدند. تنها جغرافی‌نگاران مسلمان بودند که شناخت منطقی و مطلوبی از تمامی تمدن‌های جهان داشتند، چون مسلمانان همسایگان تمامی آن‌ها - اروپای غربی و شرقی، آفریقای سیاه، هند و اندونزی، چین و آسیای مرکزی - بودند. به محض این‌که غرب دست به اکتشافات جغرافیایی جهان زد و مستقیماً با اقوام و تمدن‌های یاد شده آشنا شد، اهمیت اقتصادی و سیاسی جهان اسلام رو به افول گذاشت و اروپا جای آن را گرفت که این امر تا به امروز ادامه دارد.

پی‌نوشت‌ها:

۱. التور بولین، Mohammed, karl den store och Rurik. (۱۹۶۲)، ص ۱۶۰. برای تعمیر و

مرمت چنین نقشه‌ای نیاز زیادی وجود دارد.

۲. اگر آن ترک شیرازی بدست آرد دل ما را به خال هندویش بخشم سمرقند و بخارا را

این بیت ظاهراً عشق بازی با مردان را در ذهن تداعی می‌کند؛ (دیوان حافظ، چاپ پژمان، تهران، ۱۳۱۸ش،

غزل شماره ۶، ص ۳).