

تجارت سرزمین های شرقی در سده های نخستین اسلامی

برتولد اشیپولر

ترجمه: دکتر یعقوب آژند

(عضو هیات علمی دانشگاه تهران)

محور اصلی این مقاله بر این فرضیه استوار است که تجارت سرزمین های شرقی جهان اسلام در سده چهارم هجری بار اصلی اقتصاد سرزمین های غربی با مرکزیت بغداد را بر دوش می کشیده است. در واقع بغداد ایستگاه تجاری و مال التجاره های سرزمین های شرقی بوده و کالاها از این نقطه تا اقصی نقاط غرب جهان اسلام توزیع می شده است. آن چه 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 می کرده است. شکوفایی تمدن سده چهارم هجری معطوف به قدرت و بنیه مالی این تجارت سرزمین های شرقی بوده است. از سوی دیگر بسط و گسترش جهان اسلام از سوی شبه قاره تا ممالک شرق دور و مرزهای چینی را می توان از اطلاعات آمده در این مقاله به خوبی دریافت.

واژه های کلیدی: تجارت بغداد، راه های تجاری شرق ایران، تجارت خراسان، مال التجاره.

اصولا بررسی تجارت مرزهای شرقی خلافت عباسی همواره با اشارات و مقدماتی همراه است. تردیدی نیست که حیات اقتصادی این امپراتوری را نمی توان بر طبق روابط آن با شرق و غرب و جنوب و حتی شمال طبقه بندی و بررسی کرد. مقدار قابل توجهی از کالاهای مردم بغداد و شهرهای دیگر بین النهرین هم چون سامرا - تختگاه خلفا بین سال های 232 و 270ه' - از سرزمین های شرقی تأمین نمی شد، بلکه از سوریه، مصر، مغرب و یا امپراتوری بیزانس و اندلس و حتی از ایتالیا مآمد. در منازعات بین سرزمین های اسلامی، مثلا بین فاطمیان مصر و عباسیان پس از سال 358ه' هیچ وقت فعالیت های تجاری قطع نمی شد و کاروان های تجاری معمولا از میان صفوف سپاه دشمن راهی گشوده و طی مسیر می نمودند. با این شرایط مقدار معتناهی از کالاهای سرزمین های شرقی در بین النهرین داد و ستد می شد و کالاهای بین النهرین هم وارد سرزمین های شرقی می گشت و مال التجاره شرقی تا اقصی نقاط غرب می رسید. بنابراین، مبادلات بازرگانی سرزمین های شرقی با بغداد محدود به تولیدات محلی نبوده و در حقیقت، بخشی از فعالیت های تجاری خلافت (یا به تعبیر مسلمانان تاریخ میانه، المملکه الاسلامیه) شمرده می شد. با این اشاره می خواستم یادآوری کنم که بحث ما در خصوص تولیدات محلی سرزمین های 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 يك مسأله جدی توجه شود و آن این که اطلاعات ما درباره احوال اقتصادی اوایل خلافت، منحصر به سده چهارم هجری یعنی سده درخشان جغرافی نگاری اسلامی است. بدون اطلاعات جغرافی نگارانی چون ابن حوقل، اصطخری و نویسندگان حدودالعالم، شناخت، از احوال اقتصادی خلافت بسیار اندک است. در خصوص سده های بعد هم اطلاعات جغرافیایی معتناهی در یاقوت حموی، آثارالبلاد قزوینی یا نزه القلوب حمدالله مستوفی قزوینی در دست داریم. بیشتر اطلاعات منابع بعدی (به جز نزه القلوب) بر پایه آثار پیشین پدید آمده و فقط حالت تکوینی پیدا کرده اند (به تعبیر بعضی از محققان). از این رو اطلاعات این نوع منابع را باید با احتیاط به کار برد. این منابع معمولا تصویری روشن و جاندار از حیات اقتصادی در سده های ششم و هفتم هجری پیش رو نمی نهند. آن چه در زیر خواهد آمد فقط سده چهارم هجری را در بر خواهد گرفت.

اطلاعات درباره حیات اقتصادی خلافت در این سده نسبتا زیاد و پر بار 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 (سده های سوم و چهارم هجری) یکی از بازارهای معتبر آن به شمار می آمد، چنان که بنادر اسکندریه و بصره هم کم تر از آن نبودند. اما دوری بغداد از دریا همواره مانعی در برابر گسترش آن محسوب می شد. جاده های ارتباط آن با شرق اهمیتی در خور توجه داشت، چون تمامی مسلمانان آسیای مرکزی و بخش اعظم مردم مناطق ایران و جملگی ساکنان سرزمین های شمالی دریای مازندران و دریای آرال را همین جاده ها به بغداد پیوند می دادند.

بغداد از سال 145ه' که تختگاه عباسیان شد و سامرا که بین سال های 232 و 270ه' جای آن را گرفت، هر دو شهر بین المللی بودند. این شهرها جمعیتی مختلط داشتند، یعنی علاوه بر عربان و آرامی های عرب شده، مسیحیانی از فرقه های مختلف، یهودیان، ایرانیان، و ترکان در آن ها زندگی می کردند. ترکان به طبقه نظامی تعلق داشتند و در امور اقتصادی فعال نبودند. آرامیان عرب شده و مسیحیانی در تجارت بین المللی 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 تجارشان با بیزانس مایه می گرفت. بعدها یونانیان در کرمان تجارتخانه ای برپا کردند. تعداد ارمنیانی 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 بازرگانان اشراف بازرگانی مکه و مدینه و گاهی از بدویان بودند که به سپاهی گری پرداخته و سپس یکجانشین شده و دستی در تجارت نداشتند. این نوع فعالیت ها در روزگار امویان تا سال 132 از وجهه اندکی برخوردار بود؛ البته نمی توان گفت که عربان خالص در حیات بازرگانی شرکتی نداشتند، بلکه باید گفت که این امر برای آن ها در درجه اول

اهمیت نبود، اما عربان با جمعیت بومی مسلمانان بغداد ادغام و ترکیب شده بودند. از این رو در مورد سده سوم و نیز سده چهارم، صحبت از فرق بین عربان و شهریان عرب شده بی معنی است، چون تشخیص چنین فرقی عملاً غیرممکن است. پس دو قوم و ملت فعالان اصلی عرصه تجارت این دوره بودند: یهودیان (به عنوان يك جامعه مذهبی، نه قومی و ملی) و ایرانیان. جوامع یهودی از دوره ((تبعید به بابل)) در سده هفتم پیش از میلاد در بین النهرین 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 صرافی بوده و معاملات پولی خود را با برات و سایر اوراق قرضه انجام می دادند. عمال آن ها نیز یهودی بوده و امتیازات اجتماعی خاصی داشتند و بیشتر با عنوان راذانیه (راهدانیه؟) معروف بودند که مرکز آن ها مصر بود و در تجارت بین دره نیل و هند بر پا به روابط محکم با جوامع یهودی اروپایی غربی و مرکزی، نقشی درخور داشتند. یهودیان بین النهرین از ارتباط نزدیک با راذانیه بهره کافی می بردند و در جای خود به اشراف بازرگان خلافت وام هایی پرداخت می کردند. آن ها 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 می دانستند. ایرانیان در کنار یهودیان، ولی با تعدادی بیشتر، تجارت سرزمین های 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 محاوره ای و روزمره آن ها به شمار می آمد. آن ها 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 منتهی الیه غرب کریمه (سروز - Sarozh - روسی کهن) متمرکز شده بود که به نظر نگارنده، این محل نام خود را از آن ها گرفته است. آن ها از طرف شرق با چین ارتباط داشتند و مناطق ماورالنهر، حوضه تاریم و قلمرو اویغورها - قرقیز بعدی - را پشت سر می گذاشتند. می توان 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 آن ها در ایران، به غیر از یهودیان، در اختیار خود ایرانیان بود.

تصور می کنم پس از بحث در حوزه فعالیت یهودیان در مقایسه با سغدیان، شایسته است پیش از همه به راه های بازرگانی سرزمین های خلافت شرقی بپردازیم. مهم ترین راه خشکی، ((جاده ابریشم)) بود که با جاده شاهی دوره هخامنشی ترکیب یافته و از بغداد (یعنی بابل پیشین یا سلوکیه - تیسفون) شروع می شد و پس از ورود به ایران، به موازات کوه های زاگرس از راه حلوان و اسدآباد می گذشت. جاده شاهی به همدان متصل می شد و در آن جا به جاده ابریشم می پیوست و از شهرهای ایرانی همدان، ری، دامغان، نیشاپور، مرو (مروشاهجان) و آمل می گذشت و سپس در ماورالنهر از طریق بخارا و سمرقند به دره فرغانه و اخصیکت و اوزقند می رسید.

جاده ابریشم در انتهای شرقی این دره، آخرین منطقه اسلامی را پشت سر می گذاشت و با گذشتن از کوه های تیان شان و ورود به حوضه تاریم به دو شعبه تقسیم می شد و این دو شعبه در شرق واحه تورقان به هم می پیوست. دیگر جاده مهم تجارت سرزمین های شرقی خلافت، راه دریایی بود. بصره مهم ترین بندر بین النهرین شمرده می شد 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 120هـ.ق به بعد در آن جا بودند - متصل می کرد. مهم ترین بندر خلیج فارس، سیراف در جنوب شیراز بود. در این دوره، جزیره قیس (کیس) که در زمان ایلخانان مغول اهمیت زیادی یافته بود و هرگز 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 مدت ها مورد بحث بود) و مسقط و عدن می رفتند. ایرانیان در این جا به قدری سلطه داشتند که زبانشان زبان بین المللی این منطقه به شمار می آمد. حتی زبان عربی نامفهوم دریانوردان آکنده از واژگان فارسی بود. ایرانیان در سواحل غربی اقیانوس هند مکان هایی برای خود پدید آورده بودند.

همانند تجارت در خلیج فارس، کشتی رانی 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 کوه های البرز نبود. با وجود این، دریای مازندران با بندر آسکون در زاویه جنوب شرقی آن، مهم ترین منطقه ارتباطی بین جنوب، غرب و سواحل شمالی بود، ولی این ارتباط در سطح وسیعی جریان نداشت، تا این که روس ها یعنی نخست وارانگی (varangians) از دریای مازندران استفاده کردند و در سواحل شمالی ایران دست به حملاتی زدند.

از رودخانه ها به جز فرات و دجله در غرب جیحون و سیحون در شرق، برای حمل و نقل استفاده نمی شد، چون در ایران رودخانه های قابل کشتی رانی وجود نداشت. از این رو، اتصال بین جاده ابریشم و دریا را در بین رودهای بزرگ ماورالنهر و بین النهرین، راه های خشکی بر عهده داشتند. در این جا نیز از راه های بسیار قدیمی استفاده می کردند که تا به روزگار ما ادامه دارد. در این مقام به مهم ترین آن ها اشاره می کنیم. در غرب ایران، فرمیسین (کرمانشاه) جاده ابریشم را به تبریز و دوین (قرن ها تختگاه ارمنستان بود) و تغلیس در گرجستان وصل می کرد. موازی با این جاده، همدان هم در راه تبریز به اردبیل متصل می شد. در مرکز ایران به سمت شمال، شهر ری (که با راه های فرعی، از طریق کوه های البرز با شمال ایران ارتباط داشت)، از طریق کاشان، اصفهان و شیراز به سیراف، بندر مهم خلیج فارس، می رسید. 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 می پیوست و نیز نقطه دیگری برای جاده شیراز به یزد بود که این جاده از کویر باب و علف و خطرناک دشت کویر می گذشت. يك جاده دیگر با يك انحراف بزرگ، نیشاپور را به هرات، زرنج، کرمان و شیراز متصل می کرد و در بخش شرقی قرار داشت. يك راه دیگر با شروع از مروشاهجان با يك انحراف دیگر به مروالرو، ترمذ و سمرقند و سپس به اترار می رسید که نقطه شروع دیگر جاده ابریشم در شرق دور بود. به موازات این جاده ها در فواصل تقریباً سفر يك روزه (در حدود 15 کیلومتری منازل)، کاروانسراهای معروف به ایوان و رباط وجود داشتند که مسافران می توانستند در آن ها به تهیه زاد و توشه و نیز داد و ستد بپردازند و مال التجاره خود را تخلیه کنند و این ویژگی تا به امروز ادامه یافته است. این جاده ها بدون مشکل هم نبودند. برای تشخیص مسیر، گنبدهایی بر سر راه ایجاد کرده بودند که در هوای طوفانی و زمستان های برفی بهترین راهنما بودند. هوای ناملاطم، رفت و آمد جاده ها را تهدید می کرد. گاهی پل ها خراب می شدند و برای گذشتن از رودخانه ها هم، مخصوصاً در ایام بهار که آب آن ها زیاد می شد، باید از گذار آن استفاده می کردند. تأسیس کاروانسرا و تعمیر پل ها در شریعت اسلامی به ابواب الخیر معروف بود و از وظایف حکومت شمرده نمی شد، بلکه برای تأسیس آن ها افراد خیری پیش قدم می شدند و گاهی نیز حکام به این کار مبادرت می ورزیدند. نهاد مذهبی اوقاف وسیله ای برای سرمایه گذاری خصوصی و بهره گیری وارث از آن بود. اردوکشی های نظامی و قطاع الطریق 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 کاروان ها، اشتراک بودند و الاغی بازنگی برگردن در جلو کاروان راه می سپرد. در فصل زمستان جاده را با قاطرها باز می کردند و یا در مقابل برف پناهگاه هایی می ساختند. از این رو بر اساس شرایط جاده و زمین، فاصله منازل از یکدیگر تقریباً دو یا سه فرسنگ (12 تا 18 کیلومتر) بود.

تجارت در داخل ایران و سرزمین های مجاور آن را شرایطی بود که در سرتاسر مملکت اسلام با آن آشنا بودند. این مسأله برای انسان های امروز نیز شناخته شده است، چون تفاوت چندانی با شرایط موجود در شهرک های ایران، افغانستان و پاکستان امروزی نداشت. اما نویسندگان آن روزگار صحبتی از این آداب و شرایط نکرده اند. همان طور که ذکر کردیم، اوراق بهادار و برات در بین بازرگانان عمده رواج داشت. مبادله پول در همه جا رایج بود و درهم نقره پایه سکه های رایج محسوب می شد. البته در ادوار آرام، بهای آن در مقایسه با دینار طلا، بین 1:12 و 1:15 تثبیت شده بود. دینار طلا و سکه امپراتوری بیزانس یعنی سلیدوس (solidus) در حوالی سال 287هـ در بین النهرین رواج داشت، ولی پایه محاسبه براساس سکه های نقره و طلا بود. پول خرد 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 ویژگی های اصلی تجارت مسلمانان محسوب می شد. گاهی معامله پایاپای (تهاتری) نیز صورت می گرفت؛ یعنی کالاها را با کالاهای دیگر معاوضه می کردند و یا این که در جاهایی به فروش می رساندند که مردمان شمال نیازمند آن بودند و در این صورت، مال التجاره به صورت پایاپای ارزش گذاری می شد.

راه های تجارت شمال یا تجارت وارانگی ها هم به سبب وجود مسکوکات فراوان در آن و یا به دلیل نزدیکی به رودخانه های بزرگ اروپای شرقی که از آن برای رفت و آمد استفاده می شد، شناخته شده است. متأسفانه در مورد توزیع این یافته ها اطلاعات بسیار اندکی باقی مانده است. (1) به نظر می رسد که برای رفت و آمد به شمال، از رودخانه دن و ولگا استفاده می کردند. مبالغ گزافی 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 می یافت.

این اندوخته های نقره ای شرقی، نه فقط سکه ها بلکه دستبندها و غیره هم، پایه حیات اقتصادی این مناطق به خصوص سوئد بود که جزیره گنلند، مرکز این یافته ها، آشکارا کانون اصلی این نوع تجارت بوده است. تقریباً تمامی این سکه ها مربوط به سده سوم و چهارم و نود درصد آن ها متعلق به سلسله سامانی در خراسان است. این یافته ها تصویر گویایی از اهمیت این تجارت ارائه می دهند. آخرین سکه ای که در این جا پیدا شده، به نخستین سال های سده پنجم تعلق دارد. تجارت با شمال به ناگهان متوقف شده است. به نظر نگارنده، فروپاشی حکومت سامانی در سال 389هـ و تقسیم خراسان و ماورالنهر بین قراخانیان در شمال و غزنویان در جنوب چیخون، باید دلیل عمده این وقفه بوده باشد. پس از آن، ماورالنهر به مدت چندین دهه از مراکز حیات اقتصادی سرزمین های اسلامی جدا شده و اجناسی که زمانی به شمال منتقل می شد دیگر وجود نداشت.

اما مال التجاره های سرزمین های شرق اسلامی شامل چه اجناسی بودند؟ در این مورد اطلاعات خوبی وجود دارد. مسلمانان تمامی اجناسی که به نواحی دیگر منتقل می شد کل محصولات یک منطقه یا شهر خاصی نبود. میزان قابل توجهی از آن، در منطقه و یا در حومه مصرف می شد. از این رو مطالب جغرافی نگاران را در مورد فرق بین اجناس و کالاهای تجاری دیگر را باید جدی تلقی کرده و آن را نادیده نگرفت.

کالاهای تجاری سرزمین های شرقی به دو طبقه تقسیم می شد: محصولات محلی سرزمین های اسلامی و مال التجاره ها و کالاهای وارد شده از سرزمین های دیگر. در میان محصولات می توان از انواع پارچه های 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 پارچه های پنبه ای - وارد می شد. محصولات از این نوع به خصوص ابریشم نه تنها به سرزمین های غرب اسلامی، بلکه به اروپا نیز صادر می گشت. پوست و چرم از ماورالنهر (یا از راه آن) و خوارزم و یا از همدان (پوست روباه و سمور) می آمد. از شهرهای ماورالنهر، آبسکون، اردبیل و قم نیز انواع تولیدات چرمی وارد می شد.

صابون به خصوص در بلخ وارجان به عمل می آمد 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 می شد. افزون بر این، ایران مواد خوراکی خلافت هم چون روغن کنجد، روغن حیوانی، عسل، میوه های تر و خشک نظیر خرما (کرمان) کشمش و شکر (خوزستان) و ادویه را تدارک می دید. 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 می کردند. مرکبات هندی تا سده چهارم هجری ناشناخته بود و بعدها دیر تر 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 سگ ماهی دریای مازندران و آرال و دریاچه وان و نیز ماهی خلیج فارس صادر می شد.

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 آن ها را در سرزمین های شرق خلافت پرورش می دادند و از آن جا به نواحی دیگر صادر می کردند. احجار کریمه، نقره بیشتر طلا و جواهرات را به طور محلی استفاده می کردند و مواد خام آن را صادر نمی کردند. از سایر فلزات برای ظروف خانگی (کتری مسی و غیره) و یا کارخانه های اسلحه سازی محلی استفاده می نمودند. از چوب جنگل های شمال ایران و بعضی از مناطق کوهستانی برای ساخت خانه و یا اشیای چوبی بهره می گرفتند. نشان از ماورالنهر می آمد و نفت که هنوز ارزش سوختی آن کشف نشده بود، در باکو و یا شمال عراق برای کارهای پزشکی و دارویی استخراج می شد. در پایان این فهرست، از برف و یخ نیز نباید غافل ماند؛ مقدار زیادی برف از کوه های ایران به بغداد حمل و تا تابستان در یخچال ها نگه داری می شد و از آن در خانه های ثروتمندان و یا خلفا برای خوردن استفاده می شد.

تجارت داخلی سرزمین های 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 بست (امروزه در جنوب افغانستان)، غزنه و کابل، بخارا و سمرقند و خوارزم مراکز تجارت بین المللی به شمار می آمدند. از این منظر سه منطقه اهمیتی در خور داشتند: هند، چین با شرق آسیای مرکزی و شرق اروپا.

از هند، پارچه های پنبه ای، دستمال و حوله، ابریشم و کنف، نیل برای رنگرزی، گندم، جو، ارزن و نخود وارد می شد. هند در قبال این محصولات، برده (از سرزمین های شمالی)، اسلحه و جوشن دریافت می کرد.

از چین، ابریشم و ظروف چینی وارد می شد. مسلمانان پس از پیروزی بر چینی ها در سال 133هـ، در نزدیکی سمرقند موفق به

تولید کاغذ گردیدند. از این رو تولید این محصول به مدت چند قرن در بخش های شمال شرقی جهان اسلام متمرکز شده بود. اهمیت تجارت با اروپای شرقی در صدور برده نهفته بود. مسکوکات نقره ای در موازات راه های تجاری این منطقه تا اسکانڈیناوی و انگلیس کشف شده است. ترکان را نه فقط در سپاهی گری بلکه به دلیل زیبایی و سربه راهی، در امورخانه به کار می گرفتند. (2) زنان ترک نیز به زیبایی شهره بودند و در حقیقت مظهر زیبایی شمرده می شدند. از این ها گذشته، قوش (برای شکار)، موم، عسل، پوست جامه و خز از کالاهای مصرف شمال بود که در جهان اسلام خواهان زیادی داشت. اسلاوها و وارانگی ها در مبادلات خود جامه، میوه، پنبه و ابریشم دریافت می کردند. مسکوکات نقره جهان اسلام همراه اشیا نقره ای دیگر برای ذخیره سرمایه، ارزش زیادی برای اروپائیان شرقی و شمالی داشت.

بنابراین، تجارت سرزمین های شرقی خلافت زیربنای محکمی برای ارتقای سطح زندگی بود و در حیات اقتصادی، سیاسی جوامع مختلف اسلامی و حکومت های آن عاملی عمده به شمار می آمد. 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 می توان به نقش بغداد به عنوان مرکز جهان اسلام و واسطه بین بخش های مختلف آن پی برد. از این ها گذشته، در بغداد و سایر مراکز جهان اسلام، بازرگانان سرزمین های مختلف با یکدیگر ملاقات کرده و به داد و ستد کالا می پرداختند و دانش و تجارب خود را به یکدیگر منتقل می نمودند. از این مسایل پیداست که در آن روزگار، خلافت عباسی امپراتوری محوری جهان برشمرده می شده، نه چین که خود را ((امپراتوری محوری)) می پنداشت و یا حتی بیزانس و اروپای غربی که چندان به حساب نمی آمدند. تنها جغرافی نگاران مسلمان بودند که شناخت منطقی و مطلوبی از تمامی تمدن های جهان داشتند، چون مسلمانان همسایگان تمامی آن ها - ارو پانگری و شرقی، آفریقای سیاه، هند و اندونزی، چین و آسیای مرکزی - بودند. به محض این که غرب دست به اکتشافات جغرافیایی جهان زد و مستقیماً با اقوام و تمدن های 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.

پی نوشت ها:

1. التور بولین، (1962)، (Mohammed, karl den store och Rurik)، ص 160. برای تعمیر و مرمت چنین نقشه ای نیاز زیادی وجود دارد.
2. 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 می کند؛ (دیوان حافظ، چاپ پژمان، تهران، 1318ش، غزل شماره 6، ص 3).

http://www.shareh.com/persian/magazine/tarikh_i/05/index.htm