

شهربانو دلبری¹

عضو هیأت علمی دانشکده الهیات دانشگاه آزاد اسلامی واحد مشهد

نقش اقتصادی سیستان در قرون نخستین اسلامی

چکیده

پهنای فلات وسیع ایران از دو جهت قابل توجه است: اول آن که دالان عبوری برای اقوام و ملل مختلف بوده است و دوم آن که این ناحیه همان طور که دارای نوسانات شدید آب و هوایی است، نوسانات بسیار تمایلات و قومیت‌ها و زبان‌ها و نژادهای مختلف نیز دارد. ناحیه سیستان در جنوب شرقی فلات ایران دارای همین ویژگی‌ها بوده و به همراه بلوچستان و مکران جایگاه والایی را در ایران داشته است.

در این مقاله سعی بر آن است تا با تکیه بر منابع تاریخی و جغرافیایی جایگاه این منطقه در قرون نخستین اسلامی از جنبه اقتصادی مورد بررسی قرار گیرد. پیشینه اقتصادی این منطقه در تحولات مختلف فرهنگی و سیاسی و اجتماعی مؤثر بوده که باعث برخاستن گروه‌های مختلف فکری و سیاسی شده است. در دوران پیش از اسلام، بازرگانان سیستان از طریق دو راه با اهمیت آبی و خشکی به مبادلات بازرگانی با شرق و غرب می‌پرداختند. در دوره اسلامی نیز این ارتباطات بازرگانی ادامه یافت. سیستان نیز در دوره اسلامی از جایگاه والایی برخوردار بود.

واژگان کلیدی:

سیستان، بلوچستان، مکران؛ تجارت، تاریخ، جغرافیا، راه‌های بازرگانی

¹ Email: tarikh_2003@yahoo.com

مقدمه

هویدا ساختن زوایای پنهان و آشکار در رشد و شکوفایی و یا عقبماندگی یک ناحیه؛ می‌تواند یاری‌گر ما در رفع نواقص احتمالی باشد کشور بزرگ ایران دارای سابقه‌ای دیرینه قبل و بعد از اسلام می‌باشد. بنابراین هر ناحیه‌ی آن دارای مطالب بسیاری است که احتیاج به بررسی دارد. کتاب‌های متقدم و تا حدودی متأخر در روند واکاوی تاریخی از جمله وسایل یک تحقیق علمی به شمار می‌روند.

سه ناحیه به نام‌های سیستان، مکران و بلوچستان بر روی هم قسمتی از استان سیستان و بلوچستان کنونی را تشکیل می‌داده است ویژگی‌ها و خصوصیات مختلف این ناحیه به لحاظ سیاسی، اقتصادی، فرهنگی و نظامی، باعث شده تا مورد توجه پژوهشگران چندی واقع گردد. پیشینه‌ی اقتصادی این منطقه در تحولات مختلف فرهنگی و سیاسی و اجتماعی نیز بی‌تأثیر نبوده و باعث برخاستن گروه‌های مختلف فکری و سیاسی شده است.

وجود راه بی‌شک از عوامل پیشرفت شهرها است در واقع آن دسته از مناطقی که از راه و جاده‌های کاروان رو برخوردار بودند دارای شکوفایی و ترقی بیشتری بوده‌اند دو جاده مهم در دنیای قدیم از تأثیرگذارترین جاده‌ها بودند. جاده ابریشم در حدود مرکز و شمال ایران و جاده‌ی ادویه که عمدتاً از نواحی جنوبی ایران می‌گذشت، دو شاه راه اصلی را تشکیل می‌دادند. در ناحیه‌ی سیستان، جاده‌ی ادویه نقش داشته است و مرکز سیستان در گذشته، زرنگ (نام قدیم سیستان و اکنون در محل آن قریه‌ای کوچک به نام ناد علی در افغانستان است) نیز به معنای ادویه جاتی چون خردل و یا زردچوبه بوده که خود حاکی از همین مسأله است.

در جهان امروز هر چند وجود انسان‌های کارآمد و مجهز به علوم و فنون و فراهم کردن شرایط لازم برای ابداع و ابتکار در تحولات و پیشرفتهای اقتصادی نقش اساسی دارد، ولی بی‌شک اوضاع طبیعی و شرایط جغرافیایی هر کشور، تأثیرات مستقیمی بر چگونگی تحولات اقتصادی آن خواهد داشت طرح و بازیابی نکات کلیدی در بازگشت اقتصادی شکوفا، گذر در تاریخ و صفحات عدیده‌ی آن را می‌طلبد.

دانشمندان و کارشناسان ایرانی و خارجی سرزمین آفتاب (سیستان) را بهشت باستان شناسان یاد کرده‌اند. اکنون سؤال این است که آیا سیستان با سابقه‌ی درخشانی که در تاریخ و تمدن ایران داشته توانسته از توانمندی‌های خود برای رونق اقتصادی و توسعه گردشگری استفاده کند؟ در مقاله‌ی پیش رو سعی بر آن است تا به اختصار به این موضوع از دیدگاه تاریخی پرداخته شود.

گذری بر پیشینه‌ی تاریخی سیستان

واژه‌ی سیستان

سیستان = سگستان = سجستان از سک = سکه = سکا (نام قومی + ستان) (پسوند مکان) تشکیل شده است. نام قدیمی آن زرنگ بوده است. پس از مهاجرت سکه‌ها (سکا، اسکوت، اسکیت، سیت) در زمان فرهاد دوم اشکانی و اردوان دوم به طرف جنوب گروهی از آنان در زرنگ مستقر شدند از این زمان به بعد، زرنگ به نام آنان «سگستان» خوانده شد. (فرهنگ معین ذیل سیستان) قبایل سکها از دره‌ی فرغانه اخراج و به رخج هجوم آوردند. سیستان کنونی قسمتی از سکستان قدیم است. در حدود ۱۲۰ ق م آنان خراج‌گذار دولت اشکانی شدند. (کریستن سن، ایران در زمان ساسانیان، ۴۲) حکمران سیستان (سکان شاه) خاندان مهم سورن یکی از ۷ دودمان مهم ایران در دوره‌ی ساسانی در سیستان بود. (همان، ۱۲۵) در عهد ساسانیان لقب حکمران سیستان زنبیل بود. (همان ۵۲۴) امرای محلی این منطقه معمولاً مستقل بودند، (همان ۵۳۰) نولدکه نیز آن‌ها را یکی از چهار خاندان مهم عهد ساسانی در ایران می‌داند. (تاریخ ایرانیان و اعراب، ۴۶۵)

در برهان قاطع درباره‌ی معنی زرنگ آمده: «زرنگ بر وزن خدنگ نام درختی است کوهی که بسیار محکم و سخت می‌باشد. و از آن تیر و نیزه و امثال آن سازند نام شهری است که حاکم نشین سیستان بود، زرشک را نیز گویند، سرکوه و قله کوه را نیز گفته‌اند به معنی خردل هم است معانی دیگری هم دارد: گله و ایلخی اسبان، نو، زرچوبه و زردآب» (برهان قاطع ذیل کلمه‌ی زرنگ)

تاریخ سیستان

بهرام سوم مدتی ولایت‌دار سگستان بوده است. در زبان عربی نام سجستان را به کار برده‌اند. (ابن بلخی، فارس نامه، ۶۷) این ناحیه باستانی جایگاه رستم دستان بود که کیکاووس از پادشاهان کیانی این مملکت را به رستم سپرده بود (همان ۴۳) رستم و پدرش دستان را از فرمان روایان سیستان در زمان زردشت پیامبر دانسته‌اند (مسعودی، مروج‌الذهب، ۲۲۵/۱)

فتح سیستان در دوره‌ی عمر آغاز و در دوره‌های بعدی از جمله زمان حضرت علی(ع) با خواباندن شورش‌های اهالی کامل گشت. (فتوح‌البلدان، ۵۵۰) ناحیه‌ی سیستان از نظر وسعت تا کابل (در افغانستان فعلی) امتداد داشته و در زمان فتوحات اسلامی از تعداد نفوس زیادی برخوردار بوده است تا آن جا که تعداد اسیران این منطقه را که به بردگی مسلمانان در آمدند تا سی‌هزار نفر نیز نوشته‌اند (همان، ۵۵۹) سیستان در دوره‌ی اسلامی بخشی از ایالت خاوران بود که خود این ایالت نیز در مجموع شامل خراسان، ماورالنهر، طالقان، غزنین، کابل، هرات و سگستان می‌شد.

زابلستان و سیستان را دو منطقه در کنار هم یاد کرده‌اند. مسعودی در قرن چهارم نوشته: «سیستان و زابلستان ولایت فیروز بن کبک بوده است» (مروج‌الذهب، ۱۷۰/۱)

سیستان در اقلیم سوم واقع بوده و در قرن‌های اولیه اسلامی قسمت‌هایی از قاین و بیرجند و خوسف و تون را در بر می‌گرفت و این مسأله قرن‌ها ادامه داشت. (مستوفی نزهة القلوب، ۱۴۲) جنوب سیستان ناحیه‌ی مکران بوده که ساحل دریا را از حدود سیراف تا سند در بر می‌گرفته و دارای نخل و زمین‌های آباد و محل خوارج شراه نیز بوده است به گفته‌ی مسعودی دریای مکران وصل به عمان بود که اکنون نیز ما آن را دریای عمان می‌نامیم (مروج‌الذهب، ۱۰۷/۱) منطقه‌ی سیستان بلوچستان و مکران به دلیل دوری از مرکز امپراتوری (قبل از اسلام) و خلافت (در دوره‌ی اسلامی) مفر و مقرر خوبی برای ناراضیان به شمار می‌رفت. چنان که قبل از اسلام، شیرین مادر یزدگرد و همسر خسرو پرویز فرزندش را از خشم شاه به سیستان فرستاد. (نولدکه، تاریخ ایرانیان و عرب‌ها در زمان ساسانیان، ۳۸۱)

در دوره اسلامی، همان طور که ذکر شد، گروه‌های خوارج بسیاری در این نواحی زندگی می‌کردند. در زمان معاویه با جنگ به دست حکیم‌بن جبلة عبدی فتح شد. مکران نام یکی از نوادگان سام بن نوح بوده است. سجستان در شمال آن و کرمان در

غرب آن قرار داشت بندرگاه معروف و اقتصادی و پرتردد مولتان تیز و راسک و تیربون از جمله مناطق مکران بودند. (یاقوت حموی، معجم البلدان، ذیل مکران)

راه‌ها و وضعیت اقتصادی سیستان «قبل و پس از اسلام»

سیستان در دوره‌های قدیم حتی زمان پادشاهان کیانی نیز دارای اعتباری بالا بود چه در مقابل توران زمین قرار داشت و از نقاط مهم و قابل توجه ایران به شمار می‌رفت. (ابن بلخی، فارس‌نامه، ۴۳) در تغییر و تحولات مرزی و در نتیجه‌ی گسترش مرزهای هخامنشیان، عوامل اقتصادی بی‌تأثیر نبوده است موقعیت جغرافیایی سیستان نیز قابل توجه بوده زیرا که میان کانون‌های آباد و ثروتمند و زرخیز سند و پنجاب از سوئی و در سوی دیگر ماورالنهر و در سمت غرب نواحی فارس و خوزستان و بین‌النهرین قرار داشت. البته نباید دسترسی به آب‌های گرم و آزاد را نادیده انگاشت. هم‌چنین از سمت شمال نیز خراسان بزرگ را پیش رو داشت که راه‌های موصلاتی چندی از شعبات جاده ابریشم را در بر می‌گرفت

سیستان از دو جهت راه‌های بازرگانی با اهمیتی داشت:

۱- راه خشکی که شعبات متعددی داشت. ۲- راه آبی که از دیرباز رونق داشت. هخامنشیان از موقعیت استراتژیک تنگه هرمز بهره‌ی فراوان می‌بردند و ناوگان دریایی ایران در راه‌های تجاری هند و مصر به سمت ایران و سایر مناطق در حال تردد بود و کالاهایی چون: پوست، ادویه‌جات، شراب، روغن، دارو، عسل، اشیاء مفرغی و آهنی و مسی و شیشه‌ای و انواع منسوجات و ... مبادله می‌گشت. این مسأله در دوران‌های پس از هخامنشی یعنی سلوکیان و اشکانی نیز ادامه داشت. در دوره‌ی اشکانی نیشکر از هند به ایران آورده شد. این فعالیت‌های تجاری در دوره‌ی ساسانی نیز ادامه یافت. (بیک محمدی، مقدمه‌ای بر جغرافیای تاریخی ایران، ۱۰۴-۱۰۱) در زمان اردشیر و شاپور (قرن سوم میلادی) در ناحیه‌ی سیستان و سند شهرهایی تأسیس یافت (آلتهایم، تاریخ اقتصاد دولت ساسانی، ۱۸) بی‌شک از عوامل تأسیس شهر رفت‌وآمد و عبور بازرگانان و کاروان‌های تجاری می‌باشد که تا توجیه داشته باشد وجود دارالضرب برای زدن سکه در این ناحیه در شهر زرنج قبل از اسلام، مدعای خوبی بر رونق مسائل اقتصادی است. البته گاه سیستان از حوزه‌ی امپراتوری ساسانی جدا بود. (همان، ۹۷)

گویا سیستان خود دارای معدن طلا بوده زیرا مستوفی از فعالیت این معدن طلا تا قرن چهارم گزارش داده است. (نزه القلوب، ۲۰۱) مبادلات پولی درهم (نقره) و دینار (طلا) بود با این حال نسبت به بزرگی و کوچکی شهر و مناسبات اقتصادی متفاوت بود. سکه‌ها معمولاً با نام خلیفه در سیستان ضرب می‌گشت ولی در زمان صفاریان به نام امرای صفاری ضرب می‌شد. (اشپولر، تاریخ ایران در قرون نخستین هجری، ۲/۲۵۴)

پس از فتح اسلامی و استقرار دولت تازیان و تسلط آن‌ها بر ایران، فعالیت‌های مختلفی در سرزمین‌های اسلامی دنبال شد. رشد تجارت و بازرگانی و رونق سریع بازارها پس از اسلام در ایران در به وجود آمدن شهرهای جدید و یا روبه رشد و توسعه نشینی نقش به‌سزایی داشت. بی‌شک وجود راه و مسیرهای کاروان رو باعث رشد و ترقی یک ناحیه می‌گردد. عدم وجود راه‌های مواصلاتی در ناحیه‌ای معمولاً به عقب‌ماندگی و وجود مشکلات انجامیده است در زمان خلفای مسلمان بازرگانی و شهرسازی توسعه یافت. شهرها به نوعی ارزش اقتصادی و سیاسی یافتند و بسط و توسعه‌ی شهرنشینی را می‌توان مترادف با توسعه صنایع دانست و در چنین اقتصادی بدیهی خواهد بود که شهر به عنوان بازار جذب مواد اولیه مورد نیاز صنایع در خواهد آمد و رابطه‌ی دو جانبه‌ی بین شهر و روستا برقرار خواهد شد. در چنین سیستم اقتصادی روشن است که احتیاج روستاها به خصوص روستاهایی که تنها یک فرآورده را تولید می‌کنند به شهر بیشتر خواهد بود.

راه‌های ارتباطی چندی سیستان، بلوچستان و مکران را با سایر مناطق مرتبط می‌کرد. راه میان سجستان به سند از میان صحراها و بیابان‌ها بود. (اسحاق منجم، آکام المرجان، ۸۴) راه هرات به سیستان را جغرافی‌نویسان از میان بیابان‌های بی‌آب و علف و سرزمین‌های خشک و روستاهای دارای کاریز و رودخانه‌ی هیرمند توضیح داده‌اند (این رسته، اعلاق النفیسه، ۲۰۳) سجستان ولایتی میان کرمان، خراسان و غور و هند قرار داشت و از سمت هند به سوی مغرب راه‌ها از این طریق سرازیر می‌شد (ابن حوقل، صوره‌الارض، ۳۴۷) راه‌های سیستان یکی به بست، یکی به غزنه، یکی به سوی کرمان و فارس و شعبات دیگری که در این بین کاروان سراهای بسیاری در قرن چهارم به چشم می‌خورد (اصطخری، مسالک و ممالک، ۲۰۰) بسیاری از مناطق سند و مکران در ادامه راه‌های بازرگانی منطقه سیستان بود و تاجران بسیاری در این نواحی در حال رفت‌وآمد بودند (همان ۱۵۰)

از زرنج مرکز سجستان راهی به سوی قهستان بوده که تا فردوس و کاشمر امتداد داشته و کاروان‌ها از آن رفت و آمد می‌کردند. (مقدسی احسن التقاسیم، ۲۶۹) راه زرنج تا هرات حدود ۸۰ فرسخ بوده (ابن خرداد به، مسالک و ممالک، ۵۳) و از زرنج تا مکران و سپس شهرهایی چون فنزبور، قندابیل و قصدار و از آن جا به سوی بندر گاهی به نام سلیمان که مقر مسافرانی بود که از خراسان عازم سند و هند بودند پس از آن این جاده کاروان رو به منصوره می‌رفت. (ابن خرداد به، مسالک و ممالک، ۵۶) هرمز و به طور کلی حواشی دریای عمان در قرن‌های اولیه اسلامی از جایگاه‌های مهم مواصلاتی به شمار می‌رفت. پس از ورود تازیان مسلمان به ایران، عده‌ای از پارسیان برای حفظ آیین زرتشتی خود از طریق همین راه به هند رفتند. در نواحی ولایت سند و شهرهای این ناحیه (در همسایگی سیستان) تا سرزمین هندوستان مسلمانان در کنار هندوها زندگی می‌کردند.

ابن حوقل از روابط میان ساکنان این نواحی با سرزمین‌های محدوده‌ی مکران و سیستان، گزارشاتی ارائه داده است. به گفته‌ی وی مبادلات با پول رایج درهم و دینار صورت می‌گرفته است (صورة الارض، ۲۷۷) تجار بسیاری در شهرهایی چون مولتان، منصوره دیبل در حال مبادله‌ی کالا بودند (همان، ۲۷۹) تاجران آنان معمولاً مانند ساکنان عراق و فارس بودند. (همان ۲۸۰) ابن حوقل جهان گرد قرن چهارم در ادامه می‌افزاید: «من بسیاری از مطالب خود را در این باره و این مناطق از آن‌ها گرفتم.»

عوامل چندی باعث عبور و مرور و جذب افراد به ناحیه‌ی سجستان می‌شد. به لحاظ مذهبی آتشکده‌ی کرکویه (کراکر) که برای زرتشتیان مقدس شمرده می‌شد تا قرن هفتم هجری قمری روشن بود و زائران فراوان داشت. (مستوفی، نزه القلوب، ۱۷۸) نقل است که این آتشکده توسط بهمن پسر اسفندیار پسر یشتاسف ساخته شده بود. (مسعودی، مروج الذهب ۶۰۴/۱)

در ایران به طور کلی دو جاده‌ی بین‌المللی و معتبر و مهم وجود داشت که یکی جاده ابریشم و دیگری جاده ادویه بود. جاده ابریشم از چین آغاز و با طی مسیر از نواحی آسیای مرکزی به ماوراءالنهر و خراسان و سپس به ری و همدان و کرمانشاه و مدائن (در دوره‌ی اسلامی بغداد) می‌رسید و پس از آن به سوی بار اندازهای دریای مدیترانه منتهی می‌گشت جایی که تاجران اروپایی در انتظار رسیدن کالاهای شرقی بودند. جاده ادویه نیز از جنوب شرق آسیا عمدتاً هند می‌گذشت و از سمت سند و نواحی پنجاب و

سپس ناحیه‌ی سیستان و بلوچستان و مکران و جنوب ایران به سوی بین‌النهرین و در نهایت دریای مدیترانه رهسپار می‌گذشت. که به توضیح بیشتر در این باره پرداخته می‌شود.

وجود کاروان سراهای بی‌شمار، بازارها، مراکز خرید و فروش در ایران یادگارهایی جاودانه از رونق و تاثیر امر بازرگانی و تجارت و وجود بازرگانان بی‌شمار خبر می‌دهد. ایران در مرکز جاده‌ی بزرگ ابریشم و محلی برای عبور و مرور اقوام مختلف قرار داشت و در این زمینه، تبادل‌های فرهنگی نیز صورت می‌گرفت و اقوام و گروه‌های مختلف به همراه کالاهای خود افکار، تمایلات و آداب و رسوم خویش را نیز در حقیقت جابه‌جا می‌کردند. یعنی تنها تبادل کالا نبود بلکه به نوعی تبادل آرای میان کشورهای شرق آسیا و شهرهای آسیا و شهرهای جنوبی خلیج فارس و دریای عمان و اروپا و آفریقا نیز در ایران صورت می‌گرفت. در این میان باید یادآور شد که تاریخ و تمدن ایران گواه بر آن است که این مسأله باعث جذب توریسم نیز به این ناحیه شده بود. به یقین تا قرن ۲۰ میلادی موقعیت استراتژیک ایران برای بسیاری از بازرگانان و جهان‌گردان شناخته شده بود. جزایر و بنادر فعال ایران در زمینه‌ی کمک به تاجران و جهان‌گردان قرن‌ها نقش مهمی را ایفا کردند.

جابه‌جایی فرهنگی از نوع زبان و آداب و رسوم نیز در ناحیه‌ی سیستان و مکران و بلوچستان بسیار اتفاق افتاده است. چنان که گسترش زبان فارسی توسط بازرگانان و زرتشتیان مهاجر به این نواحی صورت گرفت و به محدوده‌ی سند و هندوستان نیز کشیده شد. (اشپولر، تاریخ ایران در قرون نخستین اسلامی، ۴۶۲/۱) تبلیغ آیین اسلام در نواحی جنوب شرق آسیا توسط بازرگانان نیز از جمله همین موارد به شمار می‌رود.

جاده‌ی ادویه با جاده‌ی ابریشم ارتباط داشت و انشعابات جاده‌ی ابریشم به نواحی جنوبی ایران نیز می‌رسید در حالی که می‌دانیم شاه راه بزرگ خراسان، بخشی از جاده ابریشم است که از نواحی جنوبی البرز، نواحی قومس، ری، همدان، کرمانشاه تا بغداد می‌گذشت ولی انشعابات این جاده‌ی تجاری در سمت جنوب خراسان و ایالت قهستان و سیستان و بلوچستان نزدیک می‌گشت و ارتباط می‌یافت.

برخی از شهرهای جنوبی ایران در پیوندهای بازرگانی نقش مهمی داشتند. مانند پرسپولیس (استخر) که در تقاطع راه‌های مواصلاتی جنوبی و شمالی ایران ساخته شد.

پرسپولیس در حقیقت یک مرکز ارتباطی میان جاده‌ی اولیه از سمت شرق به غرب و انشعابات جاده‌ی ابریشم از سمت شمال (ری) به جنوب (بوشهر) بوده است راه‌های مواصلاتی ایران به گونه‌ای بودند که تا زمان‌های اخیر نیز قدرت‌هایی چون امپراتوری عثمانی و تاجران ثروتمند ایتالیایی و اروپایی هم از آن سود می‌بردند.

تجارت اسلامی در اوایل عصر خلافت شروع شد و تا آخر قرن پنجم هجری رونق زیادی داشت سکه‌های ضرب شده در این دوران، متعلق به دوران خلافت عباسی است. از جمله راه‌های مهمی که چین و اروپا و آسیای مرکزی و هندوستان را به یکدیگر مرتبط می‌ساخت. جاده‌ی ادویه بود. این جاده در ایران، سمت جنوب ایران و خلیج فارس بود و از همین راه بود که قسمت عمده‌ی ادویه‌ی هند به اروپا می‌رفت. غیر از فعالیت ترانزیتی مردم فلات ایران به عنوان صادرکننده و واردکننده‌ی کالای مختلف نقش بسیار مهم در مجموع تجارت اسلامی بازی می‌کردند.

مخاطرات و مسایل و حوادثی که گاه امنیت جاده‌ی ابریشم را به مخاطره می‌انداخت باعث می‌شد تا عده‌ای از طریق همین جاده‌ی ادویه به رفت‌وآمد بپردازند مانند حملات هون‌ها (فرانک، جاده‌ی ابریشم، ۲۲۲) یا راهزنان در مسیر جاده‌ی ابریشم یا هوای سرد و مسائل طبیعی (همان ۲۱۹) جاده‌ی ادویه در واقع بیشتر تجملاتی و مبادلات کالاهای لوکس در آن انجام می‌گرفت تا جاده ابریشم. ابریشم چین در هند و جنوب شرق آسیا بافته، رنگرزی و طراحی و سوزن دوزی می‌شد و یا به جواهرات و سنگ‌های قیمیتی آراسته می‌گشت و سپس به سایر نقاط برده می‌شد و خواهان فراوان در رم و اروپا داشت. (همان ۱۵۳) البته این راه هم مانند جاده‌ی ادویه بدون مخاطره نبود. در قسمت دریایی راه ادویه، دزدان دریایی بسیار مسئله سازتر از بخش خشکی این راه بود (همان ۱۵۵) از دیگر مخاطرات راه خشکی جاده ادویه قبایل کوفچ (قفص) بود که در جبل بارز و سیاه کوه از آخرین بخش‌های زاگرس سکنی داشتند و به غارت کاروان‌های تجاری می‌پرداختند. آنان کاروانیان را به نحو فجیعی به قتل می‌رساندند و کویر میان یزد و طبرس و کرمان و سیستان همواره پرمخاطره بودند. (اشپولر، تاریخ ایران در قرون نخستین اسلامی ۲۶۴/۲) در واقع راه ادویه به عنوان المثنای جاده‌ی ابریشم سده‌های پی‌درپی مورد استفاده قرار می‌گرفت. جاده‌ی عطریات در کنار این دو جاده در عربستان فعال بود که از یمن تا ساحل مدیترانه را در می‌نوردید که دنباله‌ی راه دریایی جاده‌ی اولیه محسوب

می‌شد (فرانک، جاده ابریشم، ۹۶) گاه بادهای مختلف و جابه‌جایی شن‌های روان باعث می‌شد تا مسیر راه‌ها پوشیده گردد که این مطلب را جغرافی‌دانان مسلمان نیز به آن اشاره کردند. (ابن حوقل، صوره الارض، ۳۵۱)

از قرن پنجم هجری قمری بنادر بزرگی چون بصره، گناوه، سیراف، نجیرم از رونق قبلی خود افتادند و به جای آن‌ها مناطق جنوبی و جنوب شرقی ایران رونق یافت و مراکز تجاری و انبارهای بسیاری داشت و در حقیقت دروازه‌های ورود تجار به دریاهای آزاد هند و جنوب عربستان بودند به گفته‌ی اشپولر: «ایران بزرگترین سرزمین عبوری به مرکز آسیا و نیز (از راه زمینی) به هندوستان و چین بود. برای هندوستان، بست با سیستان و فارس به عنوان بازار فروش و غزنه و کابل به منزله‌ی واسطه‌ی ارتباط با خراسان و شمال ایران به شمار می‌آمد. واردات از هندوستان عبارت بود از روسری و لباس‌های کتانی، انواع دستمال، کنف، ابریشم، نخود، گندم، جو و ارزن. صادرات به آن جا شامل برده (ترک و غیره) تجهیزات و لباس‌های زرهی و نیز سلاح‌های خوب بود». (تاریخ ایران در قرون نخستین اسلامی ۲/۲۲۶)

شهرهای چندی در نواحی سیستان و بلوچستان و مکران فعالیت اقتصادی داشتند که در این جا به برخی از آن‌ها اشاره می‌گردد. شهرهای ناحیه‌ی سیستان در سده‌های میانه‌ی هجری عبارت بود از: زرنج، کس، نه، طاق، قرنین، خواش، فره، جزه، بست، سروان، صالحقان، بغین، درغش، تل، کهک، غزنه، قصر، سیوی، اسفنجای و جامان (اصطخری، مسالک و ممالک ۱۹۲)

زرنج مرکز ایالت سیستان و در قرن چهارم هجری شهری دارای برج و بارو بوده و بافت پارچه و دوخت جامه و زیلو و خرما از محصولات آن به شمار می‌رفت (حدودالعالم ۱۰۲) که در قرن چهارم بازارهای زرنج پر رونق و بزرگ بوده است. (اصطخری، مسالک و ممالک، ۱۹۳) اصطخری در قرن چهارم هجری از ۱۳ دروازه برای شهر نام برده در حالی که واضح است شهرهای بزرگ دارای دروازه‌های بیشتری بودند. او نوشته: «بازارهای شارسران گردبرگرد مسجد آدینه است به غایت انبوه و آبادان و بازارهای ربض هم آبادان است.» (همان، ۱۹۳) او در ادامه می‌نویسد: «تنها از یکی از بازارها روزانه هزار دینار اجاره می‌گرفتند» (همان ۱۹۴) این شهر در قرن چهارم هجری رودهای پرآب و زمین‌های کشاورزی زیادی داشته است. (همان ۱۹۵) هیرمند یا هیل‌مند در قرن چهارم هجری

بزرگ‌ترین رود سیستان بوده که به دریاچه‌ی زره می‌ریخته است به گزارش جغرافی نویسان مسلمان این دریاچه آبی شیرین و دارای ماهی‌های بسیار و وسعت زیاد بوده است. در رودخانه هلیل رود قایق‌های بزرگ در حال رفت و آمد بودند. (ابن حوقل، صوره الارض، ۳۵۲-۳۵۱)

سجستان را جغرافی‌دانان مسلمان قرون اولیه‌ی هجری، گاه منضم به خراسان و گاه منضم به کابلستان و گاهی جداگانه با نام خود ولایت سجستان نام برده‌اند. به گفته‌ی ابن حوقل، خراج و مالیات سیستان را به خراسان می‌بردند و معمولاً از آن ناحیه سازمان‌دهی می‌شد (صوره الارض، ۳۵۷) مقدسی جغرافی‌دان قرن چهارم زرنج را بصره خراسان نامیده به دلیل آن که این مکان را آباد دانسته است او به وجود ادیبان، خطیبان، خردمندان و هم‌چنین معادن و باغات و کاروان‌سراها و تجارت‌خانه‌های بسیار در زرنج قصبه و مرکز سجستان اشاره کرده و هم‌چنین برج و باروی مستحکم و خندق شهر را توصیف کرده است. (احسن التقاسیم، ۲۴۰) زرنج در دوره‌ی صفاریان، بسیار آباد و دارای مساجد و قصرها بود (ابن حوقل، صوره الارض، ۳۵۰) ادریسی جغرافی‌دان مسلمان قرن ششم نیز از بازارهای خوش ساخت و آباد زرنج یاد می‌کند. (نزهة المشتاق، ۴۵۴/۱)

یاقوت حموی در قرن هفتم نیز درباره‌ی زرنج مطالبی دارد به نوشته وی قبل از زرنج رام شهرستان مرکز سیستان بود او به دستارهای بزرگ و رنگی (ابریشم زرد و قرمز و سفید و سبز) و بسیار طولانی مردان آن‌جا اشاره کرده که برای وی جالب بوده است مردانی با ابهت و غیرتمند که با شمشیرهای مشهورشان در بازارها قدم می‌گذارند. به نوشته‌ی یاقوت به غیر از حنفی مذهب‌ان سیستان خوارج بسیار هم داشت او می‌نگارد: «آن‌ها به مذهبشان افتخار می‌کنند و مخصوصاً هنگام معامله با دیگران. مرکز آنان کرکویه بود. ایشان در امر معامله و تجارت از همه کمتر نیرنگ بازی و غش در معامله می‌کنند. این دسته از خوارج زمان بنی امیه که علی(ع) حتی بر منابر حرمین لعن می‌شد. به این کار نمی‌پرداختند.» (معجم البلدان، ذیل زرنج) پس از زرنج باید از شهر بست در ناحیه‌ی سیستان نام برد. این شهر نیز در قرن چهارم هجری بزرگ‌ترین شهر سیستان محسوب می‌شد از نقطه نظر اجتماعی و فرهنگی این شهر از جایگاه خوبی برخوردار بود. به گفته‌ی ابن حوقل تاجران بسیاری از سمت هند به این شهر آمده بودند و زندگی می‌کردند (صوره الارض، ۳۵۳) بست که از شهرهای بزرگ سیستان تا قرن چهارم پس از

زرنج محسوب می‌شده است شهری آبادان بوده و از آن‌جا برای بازرگانی زیاد به هندوستان می‌رفتند. (اصطخری، مسالک و ممالک، ۱۹۷) جغرافی‌نویسان قرن چهارم هجری این شهر را شبیه عراق در مسایل و آداب رسوم اجتماعی توصیف کرده‌اند.

مسعودی تاریخ‌نویس و جهانگرد قرن چهارم از رود هیرمند به رود بست نیز یاد کرده و به نوشته‌ی او اطراف آن املاک و نخلستان و کوه و تفرج‌گاه جهت اهالی وجود داشته است (مروج‌الذهب، ۲۰۳/۱) به نوشته‌ی او کشتی‌ها بر روی این رود به جابه‌جایی کالا مشغول بودند و سر چشمه‌ی این رود، مانند رود کنگ،^۱ از کوه‌های هند بوده و مقدس شمرده می‌شد. (همان ۲۰۴) بست شهری میان سجستان و غزنین و هرات بوده است. یاقوت حموی از بزرگان بسیاری در آن‌جا چون: ابومحمد قاضی بستی، ابن هدیه و ... یاد کرده است (معجم‌البلدان، ذیل بست)

ناحیه‌ی مکران در کنار سیستان از موقعیت تجاری خوبی برخوردار بود. محدوده‌ی مکران قدیم در سواحل دریای عمان و اقیانوس هند از جمله مکان‌های استراحت و باراندازهای کالا به شمار می‌رفته است زیرا راه دریایی تاجران بنادر بصره و سیراف به سوی چین از این مناطق می‌گذشت. می‌توان گفت به دو دلیل منطقه‌ی جنوبی سیستان (مکران) از دو جهت از پر رفت‌وآمدترین مناطق تجاری محسوب می‌شد. اول آن کشتی‌های تجاری که از سمت چین و هند می‌آمدند تا سیراف و بصره می‌رفتند. و دوم آن که کشتی و تاجرانی که از سمت یمن و دریای سرخ و سواحل شرقی آفریقا برای مبادله‌ی کالا و تجارت به این نواحی و تا سیراف و بصره در حال رفت‌وآمد بودند. این موارد به انضمام بازرگانانی بود که از سمت شمال مکران و سیستان و بلوچستان به این نواحی می‌آمدند (مسعودی، مروج‌الذهب، ۱۰۸/۱) در این نواحی ساحلی کالاهای متفاوتی خرید و فروش می‌شد مانند: حریر، چوب صندل، عود؛ پوست سمور، انواع بخورات، کافور، ادویه‌جاتی چون دارچین، جوز هندی، هل، فلفل، گیاهان دارویی، محصولات درختی و گیاهی جهت رنگ‌آمیزی، احجار کریمه، عطریات خوش‌بو و چوب‌های گران قیمت مورد خرید و فروش و جابه‌جایی قرار می‌گرفت (ابن‌خرداد به، مسالک و ممالک، ۶۹)

۱- رود کنگ برای هندوان مقدس است.

بیشترین تجارت و راه‌های بازرگانی از سوی هند به سمت غرب و از طریق خشکی از سمت جنوب ناحیه‌ی سیستان یعنی حوالی مکران صورت می‌گرفته است که باعث ساخت کاروان سراها و تجارت‌خانه‌ها در این منطقه شده بود.

بزرگترین مبادلات کالا و تجاری محصولات جنوب شرق آسیا و عمدتاً هند در محدوده‌ی فارس، کرمان، یزد و سیستان و مکران صورت می‌گرفت. (ادریسی ۴۳۵/۱) مانند شهر فیزبور از بلاد مکران که به گفته ادریسی شهری آباد و پرجمعیت و دارای تاجران بسیار که این افراد و بازرگانان به حسن معامله و سلامت تجارت و پرهیز از ربا و سوء نیت در معامله مشهور بودند. (نزهة المشتاق، ۱۷۲/۱) شهرهای تیز(کیز) دزک و راسک نیز در این ناحیه دارای وضعیتی مشابه فیزبور بودند. تاجران این مناطق در قرن ششم هجری مانند عراقی‌ها لباس می‌پوشیدند و به زبان فارسی صحبت می‌کردند. (همان ۱۷۴/۱) شهر مولتان نیز از مراکز عمده دادوستد در نواحی مکران، سند و سیستان محسوب می‌شد. (ادریسی ۱۷۵/۱)

نواحی سند و مولتان که در بازرگانی و تجارت سیستان نقش بسیار داشتند دارای آبادی‌های زیادی بودند که سهم به سزایی در رونق و بازرگانی این دیار داشتند. به گفته‌ی مسعودی در ناحیه‌ی سند و مولتان بیش از صدوبیست هزار دهکده و آبادی وجود داشته است. (مروج‌الذهب ۱۶۴/۱) به گفته‌ی جغرافی‌نویسان متقدم مولتان آخرین حد ثغور (مرزهای مسلمانان) در سمت جنوب شرقی ممالک مفتوحه در آن روزگار به شمار می‌رفته است به بیانی دیگر کاروان‌های تجاری و مسافران و سیاحانی که از سمت چین و هند از طریق جاده‌های جنوبی مانند راه ادویه مسافرت می‌کردند می‌بایست از طریق سجستان طی مسیر می‌کردند و این ناحیه نیز تحت تأثیر مناطق اطراف خود قرار داشته است. از سمت مولتان کاروان‌های تجاری بسیاری از هند و ماورای آن برای عبور از سیستان در رفت‌وآمد بودند. در احوالات یعقوب لیث صفاری و یارانش آمده که برای قدرتمند شدن به بازرگانان و کاروان‌های تجاری که از مولتان به سیستان می‌آمد، حمله و آن‌ها را غارت می‌کردند. (باسورث، تاریخ سیستان، ۲۳۴)

سیستان از مراکز عمده کار بر روی فلزاتی چون مس محسوب می‌شد و کارگاه‌های ساخت قفل و تیغه‌ی شمشیر و سایر تولیدات فلزی در این ناحیه رونق داشته است. (اشپولر، تاریخ ایران در قرون نخستین اسلامی، ۲۱۵/۲) در تاریخ هنگامی که به لیث و یعقوب،

بنیان‌گذار سلسله‌ی صفاریان اشاره می‌شود شغل و پیشه آنان را رویگری نوشته‌اند. (باسورث، تاریخ سیستان، ۲۳۳) ناحیه‌ی سیستان به لحاظ برخی از صنایع مورد توجه بود. یکی از آن‌ها هنر فلزکاری بود این هنر قدیمی از دیرباز در سیستان رواج داشته است ترصیع کاری نقره و مس به عنوان یک ارزش هنری و اسلوب‌های ابتکاری بر روی فلزات از هرات و نیشابور و سیستان و مرو که مرکز فلز کاری ایران بودند به تدریج در تمام خاورمیانه راه یافت و مورد تقلید واقع شد. (دیماندر، راهنمای صنایع اسلامی ۱۴۰) به طور کلی نواحی جنوب غربی و شرقی در ایران به کار بر روی فلزات در قدیم بسیار مشهور بودند. در واقع میان هنرمندانی که انواع زینت آلات طلائی و نقره‌ای را جهت بانوان و گاه مردان می‌ساختند. در هر دو ناحیه‌ی ارتباطی عمیق و مشابهت‌های فراوانی وجود دارد صَبّی‌ها (منداییان، مغتسله) در جنوب غربی ایران، نواحی رود کارون، به این صنعت اشتغال داشتند. در واقع گویی خطی افقی از هندوستان و سپس سیستان و بلوچستان و پس از آن خوزستان کشیده شده که صنعت‌کاران آنها به این امر می‌پرداختند. این دست ساخته‌ها، خواهان فراوان داشتند و به بازارهای مختلف عرضه می‌گشت. احیای دوباره‌ی این گونه صنایع از جمله عوامل رشد و ترقی و نوسازی اقتصادی این نواحی می‌باشد.

کالاهای بسیاری در سیستان مورد مبادله و خرید و فروش قرار می‌گرفت. از این نوع اجناس برای پرداخت مالیات به خلیفه نیز سود برده می‌شد صفاریان کالاهایی چون مشک و عنبر، عود، پارچه‌های ابریشمی، ظروف طلا و نقره و اسب سوارکاری و برده را به عنوان مالیات و یا هدیه می‌فرستادند (همان ۳۵۳/۲) مشک و عنبر از جمله کالاهایی بود که هم از طریق اقیانوس هند و دریای عمان و خلیج فارس و هم از طریق خشکی جابه‌جا می‌شد و در مبادلات تجاری جای گاه والایی داشت. (مسعودی، مروج الذهب، ۱۷۰/۱) گیاهانی در منطقه‌ی سیستان و مکران می‌روئید که طرفداران زیادی داشت و به صورت ادویه به مصرف می‌رسید و تمایل به خرید و فروش آن به لحاظ اقتصادی وجود داشت. (همان، ۴۰۴/۲) این گیاهان دارویی که در غرب دور خواهان فراوان داشت مانند این‌ها بود: انقوزه، هلیله^۱، مرزنگوش، آویشن^۲. هلیله که از سمت کابل می‌آمد نیز از کالاهای

^۱ - Myrobalan

^۲ - Majoran

ارزشمند و پرطرفدار بود که در قرن دوم هجری از آن به عنوان خراج فرستاده شده به دارالخلافه بغداد یاد شده است (بلاذری، فتوح البلدان، ۵۶۰) ادویه و گیاهان دارویی هند بسیار مورد توجه امپراتوری روم قرار داشت که سابقه‌ی آن به قبل از میلاد مسیح (ع) می‌رسیده است. وجود غلات خوب خرمای مرغوب و محصولات به دست آمده از آن و میوه‌جات مختلف ارتباط تجاری سیستان و بلوچستان را تا حدود ناحیه کابل و سند افزایش می‌داد. (ابن حوقل، صوره الارض، ۳۵۴)

نیشکر از عمده‌ترین محصولات مکران بود که از آن جا شکر سفید ویژه، که در میان عربان معروف به الفانیذ (مشق از پانیذ پارسی) بود، آورده می‌شد. از صورت خراج عباسیان به نقل از جهشیاری دانسته می‌شود که سجستان هم به داشتن شکر سفید نام‌آور گشته بود و سالانه بیست‌هزار رطل فانیذ به عنوان پاره‌ای از خراج هارون الرشید صادر می‌شد (احسن، مناظر، زندگی اجتماعی در حکومت عباسیان ۱۲۳) کیسه‌هایی را که معمولاً برای خرید به بازار برده می‌شد را زنبیل یا زبیل می‌خواندند. سجستان به داشتن زنبیل‌های خرما که برای صدور تهیه می‌شد پرآوازه بود. این ظرف‌ها خریداران زیادی داشت و به سایر نقاط برده می‌شد. (همو، همان، ۱۴۲)

یکی از بازارهای پرورنق در این ناحیه که از طریق سیستان تا عراق ادامه می‌یافت بازار خرید و فروش کنیز بود که در آن روزگار بسیار شهرت داشت (مسعودی، مروج الذهب، ۱۶۸/۱) بازرگانان و تجار در این بازارها سود فراوانی نصیب خود می‌ساختند. دریانوردان نیز در خرید کنیزان از این ناحیه با یکدیگر رقابت می‌کردند از دیگر کالاهای عرضه شده به بازارها، قالی‌های بلوچستان بود که شباهت به قالی‌های افغانستان فعلی داشت و از طرح اشکال هندسی آن‌ها و رنگ آمیزی به کار برده شده، دیگران اقتباس می‌کردند. (دیمانند، راهنمای اسلامی ۱۴۰)

برخی از اقوام و گروه‌ها در امور تجاری، فعالیت بیشتری داشته‌اند که یکی از آن‌ها، یهودیان بوده‌اند. جامعه‌ی یهود در گذشته در هر ناحیه‌ای که بودند به امور بازرگانی روی می‌آوردند مدارک فراوانی از وجود تجار یهودی در بخش‌های شرقی ایران از جمله سیستان و افغانستان کنونی و سند وجود دارد. باسورث که درباره‌ی تاریخ سیستان کار کرده است نوشته: «کتیبه‌های یهودی - فارسی تنگ آزانو در کوه‌های مشرق هرات که در سال‌های ۳-۷۳۲ م / ۱۱۴/۱۵ ه ق نوشته شده و اشارات طبقات ناصری جوزجانی به

پیوستگی‌های یهودیان با نخستین سرکردگان دودمان شنسببیان غور دارای جوهری از حقیقت تاریخی است بنابراین شواهد تردیدناپذیر فعالیت یهودیان در خراسان و بخش‌هایی از افغانستان حکایت از آن دارد که احتمالاً در زرنگ و بست نیز جمعیت یهودی به سر می‌بردند. چنان که چنین جمعیتی در هرات، بلخ و غزنه نیز بودند. راه‌های بازرگانی که از سیستان و رخج می‌گذشت چنان که چنین جمعیتی در هرات، بلخ و غزنه نیز بودند راه‌های بازرگانی که از سیستان و رخج می‌گذشت و ایران را به حواشی هند پیوند می‌داد که از دلایل استوار حضور یهودیان در این نواحی است.» (تاریخ سیستان، ۳۲)

نتیجه

میان ایران و کشورهای همسایه‌اش در مرزهای شرقی همواره در طول تاریخ مبادلات مختلف اقتصادی و فرهنگی وجود داشته است. ایران و دو کشور پاکستان و افغانستان مرز طولانی دارند که می‌تواند به لحاظ اقتصادی کارآمدی بیشتری داشته باشد. سیستان در این میان به عنوان گذرگاه مهمی است که جاده‌های مواصلاتی مختلف را به یکدیگر متصل می‌سازد. در واقع بهترین سودآوری را این منطقه می‌تواند داشته باشد. به گواهی تاریخی ناحیه سیستان هم توان جابه‌جایی کالاهای وارداتی و هم برای فروش محصولات و تولیدات داخلی خودش جایگاه مناسبی داشت. در مطالعه‌ی تاریخ این منطقه حجم مبادلات بسیار را می‌توان مشاهده کرده. ظرفیت‌هایی چون کشاورزی، شیلات، بازرگانی، معدن، منابع انسانی، بنادر و کشتیرانی و گردشگری و صنایع دستی از جمله مزیت‌ها و پتانسیل‌های عمده این ناحیه است در قرن ۱۵ میلادی با فعالیت‌های استعماری کشورهای چینی، پرتغال و اسپانیا راه‌های تازه‌ای در امر رفت‌وآمد در این ناحیه پدیدار شد که از آن جمله می‌توان به کشف دماغه‌ی امید نیک اشاره کرد

ایران دروازه‌ی شرق و شبه قاره هند و اروپا و آفریقا است که این مزیت‌ها یک جا در استان سیستان و بلوچستان وجود دارد دلیل این مدعا جاده‌ی تاریخی ابریشم جاده‌ی ادویه و ارتباط تمدنی حوزه‌ی جغرافیایی این استان از پنج‌هزار سال قبل از تاکنون است. دولت با کمک تجار و در حقیقت بخش خصوصی با احیای دوباره مسیرهای

ترانزیت کالا و رفت و آمدهای بازرگانی و مباله‌ی کالاهای داخلی و خارجی می‌تواند سبب توسعه و تحول این مناطق باشند در کنار این‌ها احیای جدی مسیر دریایی شبه قاره هند به جنوب ایران که تا چین امتداد داشت خود امتیاز بزرگی در رونق بازرگانی این منطقه است. به نص تاریخ کوتاهی و امنیت بیشتر این مسیر دریایی تا مسیر چین، هند، یمن، جزیره‌العرب، دریای سرخ و سپس دریای مدیترانه باعث جذب کاروان‌های تجاری به این ناحیه بوده است. از آن‌جا که بسیاری از کالاهای خام وارد ایران می‌شد تاجران ایرانی خود قیمت‌هایی را که برای آن‌ها تعیین می‌کردند. هم‌چنین کالاهایی بود که در ایران به متاع تازه‌ای تبدیل و سپس از ایران صادر می‌شد. برخی از راه‌های ایران جهت اشاعه‌ی مسایل مذاهب مختلف هم مورد استفاده قرار می‌گرفت. هم‌چنان که مسیرهای خشکی و دریایی در سیستان و بلوچستان در گسترش اسلام در جنوب شرق آسیا توسط بازرگانان گواه این مطلب می‌باشد. مارکوپولو جهانگرد ایتالیایی قرن هفتم به اهمیت راه‌های جنوبی ایران اشاره کرده و از این راه‌ها جهت بازرگانی و تبلیغ آیین مسیحیت در نواحی شرق دور سود برده است.

فهرست منابع و مآخذ:

۱. آلتهايم، فرانتس؛ تاريخ اقتصاد دولت ساساني، مترجم، هوشنگ صادقي، انتشارات علمي و فرهنگي، چاپ اول ۱۳۸۲
۲. ابن بلخي، فارس‌نامه، انتشارات دنياي كتاب، چاپ دوم ۱۳۶۳
۳. ابن حوقل، ابي القاسم، صوره الارض، بيروت، دارالمكتبة الحياه، ۱۹۹۲
۴. ابن خرداد به، ابي القاسم، المسالك و الممالك، بيروت، داراحياء التراث العربي ۱۹۸۸
۵. ابن رسته، اطلاق النفسيه، ترجمه‌ی دکتر حسين قره چانلو، انتشارات اميركبير، چاپ اول، ۱۳۶۵
۶. اسحاق بن حسين منجم، آكام المرجان، ترجمه‌ی محمد آصف فکرت، انتشارات آستان قدس رضوي، چاپ اول ۱۳۷۰
۷. ادريسي، ابي عبدالله نزهه المشتاق في اختراق الافاق، قاهره، مكتبة الثقافه الدينيه، بی تا
۸. اشپولر، برتولد، تاريخ ايران در قرون نخستين اسلامي، ترجمه‌ی جواد فلاطوري، شركت انتشارات علمي و فرهنگي، چاپ دوم ۱۳۶۴
۹. احسن، محمد مناظر، زندگي اجتماعي در حكومت عباسيان، ترجمه‌ی مسعود رجب‌نبا، شركت انتشارات علمي و فرهنگي، چاپ اول ۱۳۶۹

۱۰. اصطخری، ابواسحق ابراهیم، مسالک و ممالک، به اهتمام ایرج افشار، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، چاپ سوم، ۱۳۶۸
۱۱. باسورث، ادموند، تاریخ سیستان، ترجمه‌ی حسن انوشه، انتشارات امیرکبیر، چاپ اول، ۱۳۷۰
۱۲. بلاذری، احمدبن یحیی، فتوح‌البلدان، ترجمه‌ی محمد توکل، نشر نقره ۱۳۶۷
۱۳. بیک محمدی، حسن، مقدمه‌ای بر جغرافیای تاریخی ایران، بی‌جا، انتشارات دانشگاه اصفهان، چاپ دوم، ۱۳۷۸
۱۴. تبریزی، محمد حسین، برهان قاطع، بی‌جا ۱۳۶۱
۱۵. حموی، یاقوت، معجم‌البلدان، بیروت، دارصادر، بی‌تا
۱۶. حدود العالم من المشرق الی المغرب، به کوشش منوچهر ستوده، انتشارات طهوری ۱۳۶۳
۱۷. دیمانند، س. م راهنمای صنایع اسلامی، ترجمه‌ی عبدالله فریار، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، چاپ دوم ۱۳۶۵
۱۸. فرانک، آیرین، جاده‌ی ابریشم، ترجمه‌ی محسن ثلاثی، انتشارات سروش، چاپ اول ۱۳۷۶
۱۹. قدامه بن جعفر، الخراج و الصنعه الکتابه، بیروت، داراحیاء التراث العربی ۱۹۸۸
۲۰. کریستن سن، آرتور، ایران در زمان ساسانیان، ترجمه‌ی رشید یاسمی، انتشارات امیرکبیر، ۱۳۶۷
۲۱. معین، محمد، فرهنگ فارسی، چاپ هفتم، بی‌جا ۱۳۶۴
۲۲. مستوفی، حمدالله، زهه القلوب، دنیای کتاب، چاپ اول ۱۳۶۲
۲۳. مقدسی، احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم، داراحیاء التراث العربی، بیروت ۱۹۸۷
۲۴. مسعودی، ابوالحسن علی، مروج الذهب، ترجمه‌ی ابوالقاسم پاینده، انتشارات علمی و فرهنگی، چاپ چهارم ۱۳۷۰
۲۵. نولدکه، تئودور، تاریخ ایرانیان و عرب‌ها در زمان ساسانیان، ترجمه‌ی عباس زریاب، پژوهشگاه علوم انسانی، چاپ دوم ۱۳۷۸س