

بررسی وضعیت تجارت «مسافره» در ایران عصر سلجوقی

ناصر صدقی*

چکیده

یکی از ابعاد اقتصاد تجاری در ادوار مختلف تاریخی، بازرگانی «مسافره» یا تجارت کلان بین مراکز مختلف تجاری داخلی و خارجی است. بازرگانی «مسافره» اشاره کننده به مجموعه فعالیت‌های تجاری است که انجام آن مستلزم حمل کالا و انجام مسافرت‌های تجاری بین مراکز تجاری بود. این نوع بازرگانی در ایران عصر سلجوقی، به دو شکل تجارت در مراکز تجاری واقع در خشکی و تجارت در مراکز تجاری دریایی درخور توجه است. تجارت در خشکی بیشتر بین مراکز مهم شهری و تجاری واقع در حوزه های ماوراءالنهر، خراسان، کرمان و ناحیه جبال در جریان بود و تجارت دریایی هم بین بنادر مهم تجاری واقع در حوزه های دریایی جنوب و شمال؛ یعنی دریای فارس (خلیج فارس) و عمان در جنوب و دریای خزر در شمال رواج داشت.

واژه های کلیدی

تجارت مسافره، تجارت در خشکی، تجارت دریایی، راه های تجاری، ایران عصر سلجوقی.

* استادیار گروه تاریخ دانشگاه تبریز ir. tabrizu. ac. n_sedghi

پذیرش: ۸۷/۸/۱۲

وصول: ۸۶/۸/۲۶

مقدمه

سلجوقیان در قرون پنجم و ششم هجری (۴۳۱ق. ۵۹۹ق.) در محدوده وسیعی از جغرافیای سرزمینهای اسلامی از جیحون و ماوراءالنهر در شرق تا بلاد شام و روم در غرب، نظام سیاسی واحدی را شکل دادند که شهرهای مختلف ایران، مانند نیشابور، ری، اصفهان و همدان، به ترتیب و در مقاطع زمانی مختلف، مرکزیت سیاسی آن را داشتند.

سلجوقیان به خاطر موقعیت خاص جغرافیایی ایران و سابقه دیرین و نقش تأثیرگذار جامعه ایرانی، از همان ابتدا ایران را در مرکز قلمرو سیاسی خود قرار دادند؛ به طوری که دیگر بخشهای قلمرو آنها در حکم مناطق اداری و سیاسی پیرامونی ایران محسوب می شدند. در این دوره، تحولاتی اساسی در توسعه و گسترش تجارت و سرمایه داری تجاری در مراکز تجاری واقع در خشکی و بنادر و سواحل دریایی حاصل شد که ایران در مرکز آن تحولات قرار داشت.

به جهت گستردگی حوزه فعالیت‌های تجاری و مباحث مرتبط با آن، در این مقاله سعی بر آن شده است فعالیت‌های تجاری از نوع «مسافره» که شامل مناسبات تجاری کلان بین مراکز تجاری واقع در دریا و خشکی بوده، در گستره جغرافیای تاریخی ایران عصر سلجوقی، مورد بحث و بررسی واقع شود. مبحث تجارت از نوع «معامله» که به شکل تجارت ثابت در یک مرکز تجاری مانند بازار بوده و بررسی ساختار بازار و نقش تجار و اصناف و پیشه وران و اسواق فعال در آن از این بررسی مستثنا شده و نیازمند مطالعه ای جداگانه است. با اذعان به کمبودها و کاستیهای اخبار و اطلاعات موجود در منابع تاریخی عصر سلجوقی درباره تحولات اقتصادی و تجاری و مشکلات بررسی تحولات تجاری، سعی شده است، سیمایی از تحولات تجاری ایران عصر سلجوقی و مناسبات بازرگانی رایج در مراکز شهری و تجاری این دوره، در حد ممکن ارائه شود، تا موقعیت مراکز تجاری و وسعت و کیفیت مبادلات تجاری و انواع کالاهای تجاری تولید و عرضه شده بین مراکز مختلف تجاری ارزیابی گردد.

مسأله ای که مباحث مقاله بر مبنای پاسخ به آن طرح شده، این است که در ایران عصر سلجوقی تجارت «مسافره» در چه حوزه هایی و در چه سطحی از وسعت و گستردگی در جریان بوده و عوامل تأثیرگذار در رونق و

انحطاط آن چه بوده است؟ فرضیه ای که می توان در پاسخ به این سؤال مطرح کرد، این است که تجارت «مسافره» در این دوره به جهت برقراری ثبات و یکپارچگی نسبی در قلمرو سیاسی سلجوقیان، با برخی تغییر و تحولات در موقعیت تجاری مناطق خاص، بیشتر در مراکز سیاسی و مناطقی متمرکز بود که به نوعی در مجاورت راههای مهم تجاری این دوره واقع بودند. مناسبات تجاری در خور توجهی از طریق راههای تجاری واقع در خشکی و دریا بین شرق و غرب و شمال و جنوب جغرافیای ایران بین مراکز مختلف تجاری واقع در خشکی و دریاها و بنادر در جریان بود. شهرها غالباً مهمترین مراکز تجاری واقع در خشکی بودند و تجارت «مسافره» در خشکی بیشتر به صورت بازرگانی بین شهری بود و تجارت از طریق دریاها و راههای تجاری دریایی هم در سواحل و بنادر تجاری صورت می گرفت. رونق و انحطاط وضعیت تجارت مسافره و موقعیت تجاری شهرها و مراکز تجاری، بیشتر متأثر از تغییر و تحولات در نظامهای سیاسی و شرایط جغرافیای سیاسی مراکز تجاری بود؛ یعنی بین ثبات و مرکزیت سیاسی و امنیت حاکم در یک ناحیه و رونق و گسترش موقعیت تجاری آن و توجه تجار و بازرگانان به آن ناحیه پیوند اساسی و متقابل بود. به همان نسبت، عدم اقبال تجار و بازرگانان نسبت به یک ناحیه تجاری و انحطاط موقعیت تجاری آن ناحیه، بیشتر متأثر از فقدان امنیت و بی ثباتیهای سیاسی بود.

در این مقاله مبنای بحث از مراکز تجاری واقع در خشکی و دریا و توجه به موقعیت تجاری آنها، براساس اهمیت تجاری آن نواحی و روند شکل گیری نظام حکومتی و ایالات سلجوقی از شرق به غرب بوده است. مهمترین مراکز تجاری خشکی در ماوراءالنهر، خراسان، کرمان و اصفهان واقع بود که این عامل بیشتر ناشی از موقعیت تجاری و مرکزیت سیاسی این مناطق بوده است که البته در کنار آنها وضعیت تجارت مسافره در دیگر حوزههای تجاری مرتبط با این مراکز هم مورد توجه واقع شده است. تجارت در بنادر و مراکز تجاری واقع در دریا هم در دو حوزه مراکز تجاری جنوب و شمال؛ یعنی دریای عمان و دریای فارس در جنوب و دریای خزر در شمال بررسی شده است.

داشت. این نوع از مناسبات تجاری موسوم به تجارت «مسافره» و اشاره کننده به مبادلات تجاری کلان و گسترده بین بازرگانان فعال در حوزه ها و مراکز تجاری مختلف است. تجارت مسافره هم در بر گیرنده تجارت کلان بین بازرگانان فعال در شهرها و مراکز تجاری واقع در درون قلمرو یک نظام سیاسی بود و هم در شکل مناسبات تجاری خارجی بین بلاد و دولتهای همجوار و پیرامونی صورت می گرفت. با توجه به سنتی بودن فعالیتهای تجاری و وسایل حمل و نقل و کندی ارتباطات در دوره مورد بحث، تجارت مسافره غالباً در صورت فعالیتهای و حرکتیهای دوره ای و موسمی کاروانهای تجاری نمود پیدا می کرد. تجارت در آن دوره از جمله حرفه ها و پیشه هایی بوده است که فرا گرفتن آن نیازمند آگاهی از اصول و فنون خاص و به جهت دشواریها و محدودیتهای حاکم بر آن از سخت ترین حرفه ها بوده است.

عنصرالمعالی در عین حال که هر دو شکل بازرگانی «معامله» و «مسافره» را مبتنی بر دلیری و ناباکی بر جان و مال دانسته، اما باز میان آنها از حیث میزان سختیها و مشکلات حاکم بر هر کدام تمایز قایل شده و بازرگانی مسافره را سخت ترین نوع از فعالیتهای تجاری دانسته است، چرا که بازرگانی مسافره نیازمند مسافرتها و پیمودن راههای تجاری واقع در خشکی و دریا و ارتباط با مراکز تجاری مختلف در فواصل دور و نزدیک بوده است و مسأله سنتی و ابتدایی بودن وسایل حمل و نقل و کندی ارتباطات و ناامنی در راه های تجاری از اساسی ترین مشکلات و معضلات این نوع حرفه محسوب می شده است که بازرگانانی که در زمینه تجارت مسافره فعالیت می کرده اند، مجبور بوده اند با تحمل مشقات و تهدیدهای مالی و جانی ماهها در بین مراکز تجاری واقع در خشکی و دریاها در سیر و حرکت باشند و چندان تضمین جانی و مالی برای آنها در حرفه شان وجود نداشته است.

عنصرالمعالی بر مبنای عرصه فعالیت بازرگانان در تجارت مسافره، باز این نوع تجارت را به دو حوزه تقسیم بندی کرده است: «بازرگانی مسافره بر دو نوع بود. بازرگانی در خشکی و بازرگانی در دریا» (۸ / ص ۱۷۱). وی همان طور که بازرگانی مسافره را در مقایسه با بازرگانی معامله امری مشکل قلمداد کرده است، بازرگانی مسافره در دریا را

تعریف تجارت «مسافره»

با توجه به وسعت و گستردگی زمینه فعالیتهای تجاری و به تبع آن مباحث مربوط به این حوزه، در این مطالعه با استفاده از دو واژه تجاری مندرج در **قابوسنامه**، مبحث تجارت در دو شکل تجارت «معامله» و تجارت «مسافره» از هم متمایز گردیده و شکل تجارت «مسافره» به عنوان موضوع این مطالعه مورد بحث و بررسی واقع شده است. عنصرالمعالی، مولف کتاب **قابوسنامه** که آن را در اوایل عصر سلجوقی تالیف کرده به جهت مطالعات و آگاهی های تجربی که از انواع علوم و حرفه ها و پیشه های زمان خود کسب کرده بود، فصلی از کتابش را به مسأله تجارت و فنون رایج در آن اختصاص داده است. وی در بحث از بازرگانی، آن را بر دو گونه دانسته و هر دو را از حرفه های مخاطره آمیز ذکر کرده است: «یکی معامله و دیگری مسافره». «معامله مقیمان را بود که متاع کاسد را بر طمع فروتر بخزند و این مخاطره بر مال» است و «مسافره هم اهل سفر را باشد. در پی درمی از غرب به شرق روند که مخاطره بر جان بود.» (۸ / ص ۱۶۶). از دیدگاه وی بخشی از مقوله تجارت مربوط به مناسبات و فعالیتهای تجاری ثابت در بازار مرکزی یا مراکز تجاری واقع در یک شهر بود. این شکل از فعالیتهای تجاری را می توان بازرگانی از نوع «معامله» عنوان کرد. فعالیتهای تجاری از نوع «معامله» در واقع اشاره کننده به مبادلات بازرگانی تجار و اهل یک شهر در یک مرکز یا حوزه تجاری بوده، غالباً شکل ثابت و متمرکز در یک بازار داخلی را داشت.

شکل دیگر فعالیتهای تجاری فراتر از فضای محدود و بسته بازار داخلی یک شهر صورت می گرفت که در آن انجام هر گونه فعالیت تجاری نیازمند انجام مسافرتهای تجاری به مناطق دور و نزدیک و برقراری مناسبات تجاری با مراکز تجاری بیرونی و تجار و بازرگانان فعال در آن حوزهها بود. به همین خاطر، به جریان افتادن چنین تجارتی نیازمند مسافرت تجار و به راه افتادن کاروانهای تجاری بین مراکز مختلف تجاری بوده است. این نوع تجارت هم از حیث عرصه جغرافیایی فعالیتهای تجاری و هم از حیث میزان سرمایه ها و کالاهای در حال جریان در مناسبات تجاری، در مقایسه با تجارت «معامله» شکل کلان و وسیع

مسافرت را شامل می شود و هدف آن حمل و نقل و عرضه کالا در بازارها و مراکز تجاری مختلف داخلی و خارجی در شکل صادرات و واردات است و تفاوت نمی کند که کالاهای تجاری در فواصل دوردست حمل و عرضه شود و یا در مسیرهای کوتاه و نزدیک. از این لحاظ، هر گونه مناسبات تجاری داخلی و خارجی بین مناطق مختلف اعم از اینکه بین دو شهر و ناحیه همجوار باشد و یا شهرها و مراکز تجاری داخلی و خارجی دور دست، همگی گونه ای از ابعاد فعالیتهای تجاری مرتبط با تجارت مسافره هستند. در این مطالعه سعی بر آن شده است که وضعیت تجارت مسافره در ایران عصر سلجوقی طبق مصادیق و اطلاعات موجود تاریخی، بر اساس تعاریف مذکور از ابعاد و زمینه های مختلف تجارت مسافره، بررسی و ارزیابی گردد.

سیاستهای دولت سلجوقی در گسترش تجارت مسافره

سلجوقیان گرچه در ابتدا به عنوان رؤسای ایلی و حکام قبیله ای، دارای زندگی ساده و بدوی بودند و از نظامات اقتصاد تجاری و پولی و نقش اقتصاد پولی در مناسبات سیاسی و اقتصادی چندان اطلاعی نداشتند، اما به واسطه تسلط بر خراسان و بلاد مجاور آن و آشنایی با نظام اقتصاد تجاری و پولی رایج در شهرهای مختلف ایران و دیگر جوامع اسلامی همجوار و با اعمال انواع مالیاتها بر اهالی شهرها و حکام محلی تابعه، به زودی چنان قدرت و جایگاهی را به دست آوردند که از رؤسای ایلی به حکام و سلاطین قدرتمند مبدل شدند. تصور بر این است که ورود سلجوقیان به بلاد اسلامی در پی تغییر نظام سیاسی غزنوی در خراسان (۴۳۱ق.)، و آل بویه در ناحیه جبال و عراق وقفه چندانی در زمینه فعالیتهای تجاری و تداوم مناسبات تجاری ایجاد نکرده باشد، چرا که ورود سلجوقیان به بلاد اسلامی تا حدی مسالمت آمیز و شکل آرام و تدریجی داشت و طغرل بک، یکی از سرکردگان سلجوقی از همان ابتدای جلوس به تخت حکومت در نیشابور، با فرستادن نماینده ای نزد خلافت بغداد، سران سلجوقی را «عبید امیر المؤمنین» خلیفه بغداد اعلام کرده و خود را به عنوان حاکم اسلامی و حافظ رعایا اعلام کرد. وی همچنین برای جلب اعتماد اهل خراسان برادرش چغری

به لحاظ سختیها و مخاطرات مضاعف حاکم در آن از بازرگانی مسافره در خشکی طاقت فرساتر و پر مخاطره تر عنوان کرده است، چرا که به عقیده وی در جریان تجارت مسافره «بر خشک(خشکی) اگر واقعه ای بیفتد که مال بشود، اگر مال بشود، مگر جان بماند و مال را عوض بود، جان را عوض نبود.» اما کار دریا به جهت آنکه همواره در معرض امواج و طوفانهای دریایی بوده، بسی سخت تر بوده است و به همین خاطر هم «کار دریا را با کار پادشاه برابر کردند که بجمع آید و بجمع رود» (۸/ ص ۱۷۱).

عنصرالمعالی با ملاحظه مخاطره آمیز بودن بازرگانی مسافره در دریا و خشکی که مبتنی بر مخاطرات مالی و جانی بوده است، بر این عقیده بوده که «اصل بازرگانی بر جهل نهاده اند و فرع آن بر عقل؛ چنانکه گفته اند لو لا الجهال لهلك الرجال: یعنی اگر نه بی خردانندی، جهان تباه شدی و مقصود از این سخن آن است که هر که بطمع فزونی یک درم از شرق به غرب شود و از غرب به شرق شود، بکوه و بدریا تن و خواسته را بر مخاطره نهد، از دزد و صعلوک و حیوان مردم خوار و نایمی راه باک ندارد، از بهر مردمان غرب نعمت شرق رساند و بمردمان شرق نعمت غرب رساند، ناچاره که آبادانی جهان بدو باشد و این جز بازرگان نباشد و چنین مخاطره کسی کند که چشم خرد دوخته باشد» (۸/ ص ۱۶۶).

عنصر المعالی هر چند حرفه بازرگانی و فعالان در زمینه تجارت مسافره را به جهت تن دادن به مخاطرات جانی و مالی مذمت کرده و اشتغال به چنان حرفه ای را ناشی از نادانی و جهل دانسته است، اما اعتراف می کند که «آبادانی جهان» در گرو تجارت مسافره و فعالیتهای بازرگانانی است که در دریا و خشکی همواره بین غرب و شرق در حرکت هستند و با به جان خریدن مخاطرات محیطی نهفته در حرفه شان، مردمان را از «نعمت شرق و غرب» و نتیجه فعالیتهای خود بهره مند و متنعم می سازند. تجارت مسافره را در عین حال که می توان مطابق تعاریف عنصرالمعالی در دو بعد فعالیتهای تجاری واقع در مراکز تجاری خشکی و دریا بررسی کرد، همچنین می توان در ابعاد فعالیتهای تجاری داخلی بین شهری و بین ناحیه ای و تجارت خارجی بین المللی نیز مورد توجه قرار داد، چرا که تجارت مسافره هر نوع فعالیت تجاری مبتنی بر

برای تسهیل امر تجارت و حمایت از کاروانهای تجاری، با ایجاد کاروانسراها و توقفگاهها و چاهها و حوضها و آب انبارها در مسیرهای کاروان رو و بنای انواع میل ها و مناره ها برای هدایت تجار و کاروانها و مسافری در مسیرها و گماشتن دیده بانها و محافظان و پاسبانان در برخی گردنه ها و جاده های ناامن جهت حفاظت از اموال تجار و کاروانهای تجاری، اشاره شده است (۴/ ص ۶۵۰؛ ۹/ صص ۳۴۰ - ۳۴۳ و ۳۲۱ و ۳۲۳ و ۳۹/ ج ۸، ص ۱۶۳). نوع نگرش حکام سلجوقی به فعالیتهای تجاری آزاد از طرف تجار و امکانات و امنیتی که آنها در دوره قدرت خود در مناطق مختلف جهت تسهیل فعالیتهای تجاری ایجاد کرده بودند، نقش اساسی در گسترش فعالیتهای تجاری در این دوره داشت.

حکومت سلجوقی در زمینه نظارت بر مسکوکات و تضمین خلوص آنها به عنوان رکن اساسی فعالیت های تجاری، و به منظور جلوگیری از تقلب در عیار و اوزان مسکوکات و نظارت در نرخها و قیمتها، از طریق مقام حکومتی محتسب سعی می کرد در تجارت و ایجاد امنیت در مبادلات پولی در بازار نقش فعال ایفا کند (۱۲/ صص ۸۳ و ۵۲ و ۳۴/ ص ۶۰). سلجوقیان در دارالضرب های متعددی که در شهرهای هرات، نیشابور، مرو، ری، اهواز، اصفهان، شیراز، بردسیر کرمان، قرمیسین (کرمانشاه)، بغداد و بصره داشتند (SS. 437, 438, 440, 440, 454, 455, 461, 465 / 40) مقامی موسوم به متولی دارالضرب می گماردند که وظیفه او نظارت و رسیدگی به اوزان و عیار سکه های زر دینار و نقره درهم بود و هر ماه یک بار خلوص سکه های ضرب شده را مورد امتحان قرار می داد (۲۶/ ص ۲۱۵)، چرا که اعتبار پول و مسکوکات رایج در یک قلمرو سیاسی و خلوص عیار و ارزش آن نقش اساسی در اعتماد تجار به نظام پولی رایج و به تبع آن گسترش فعالیتهای تجاری داشت. سلجوقیان از آنجا نسبت به رونق و گسترش تجارت توجه داشتند که می توانستند در سایه فعالیتهای اقتصادی و تجاری تجار، با اعمال انواع و اقسام مالیاتهای مرسوم و نامرسوم بر تجارت و مبادلات کالایی و پولی در بازار و مسیرهای تجاری (۱/ ج ۸، ص ۶۷۸؛ ۱/ ج ۹، ص ۱۰۳ و ۴/ ج ۱۰، ص ۱۸۴) و مالیات عشر بر فعالیتهای تجاری تجار فعال در دریاها و بنادر (۱۰/

یک را که می خواست به سبک سنت های قبیله ای، اهل نیشابور را بعد از فتح دندانقان غارت کند، از این اقدام باز داشت (۱۸/ ص ۷۳۰؛ ۱۴/ صص ۷۰؛ ۳۵/ صص ۱۷ و ۱۸؛ ۲۳/ ص ۱۰۳ و ۳۶/ ص ۱۹).

طغرل بک همچنین در هنگام اولین حضورش در نیشابور به سال ۴۲۹ق. علاقه مندی خود را برای برقراری عدالت در بین رعایا و عدم تعدی به آنها و فرا گرفتن «رسم های تازیگان» در امر حکومتداری نشان داده بود (۱۸/ ص ۷۳۳). گزارشهای ناصر خسرو در اوایل شکل گیری حکومت سلجوقیان در مورد اوضاع اصفهان هم نشان می دهد که به مانند خراسان، در حوزه جبال و اصفهان هم با ورود سلجوقیان چندان وقفه و اضطرابی در زندگی روزمره مردم و اوضاع تجارت این ناحیه ایجاد نشده بود (۲۷/ صص ۱۶۶-۱۶۷).

سلجوقیان از همان ابتدای تشکیل حکومت در خراسان، متوجه جایگاه اقتصاد پولی و قدرت نهفته در آن شده ، بلافاصله به اعمال انواع مالیاتهای تجاری در شهرهای مختلف خراسان و تأسیس ضرابخانه ها و ضرب انواع سکه ها مبادرت ورزیدند (SS. 437 - 438 / 40 و ۲۰/ صص ۳۵۴ و ۳۴۷). ضرب سکه توسط سلجوقیان در همان ابتدای تشکیل حکومت، از یک سو نشان دهنده و موید رسمیت یافتن قدرت سیاسی خاندان سلجوقی و از دیگر سوی، به علامت اقدام آنها در به دست گرفتن اهرمهای قدرت اقتصادی در بلاد مفتوحه و به راه انداختن جریان پول در مبادلات اقتصادی بود. سلجوقیان قدرت اقتصادی خود را نه بر مبنای مشارکت مستقیم در تجارت، بلکه بر اساس تسلط بر مراکز شهری و تجاری و بهره مندی از عواید مالیاتی حاصله از حوزه های تجارت و زارعت شکل داده، این سیاست را همواره در طول حکومتشان ادامه دادند.

سلاطین سلجوقی پیش از آنکه در نقش تجار بزرگ مطرح باشند، به عنوان فرماندهان نظامی و حکام سیاسی بودند، چرا که در آثار و منابع تاریخی این دوره به مشارکت شخصی و مستقیم سلاطین سلجوقی در امر تجارت و یا انحصار تجارت کالاهای خاص در دست حکومت اشاره ای نمی شود، اما در مقابل، به اقدامات خاص از طرف حکومت در ایجاد برخی امکانات و شرایط

که در دوره سلجوقی در سایه حمایتها و سلايق شخصی برخی حکام و سلاطين در مناطق خاص اين امکانات فراهم شده بود و تجارت مسافره و رونق آن هم در مناطق و مکانهایی نمود داشت که شرايط مذکور تحقق يافته بود. هر گاه هم آن پيش شرط ها در برخی مناطق تحت تأثير عوامل مختلف از ميان می رفت، بزودی تجارت مسافره در چنان مکانهایی دچار انحطاط و رکود می شد که در اين مطالعه چنان تغيير و تحولاتی در موقعیت تجاری مناطق مختلف و وضعیت تجارت مسافره در آنها قابل مشاهده است.

وضعیت تجارت مسافره در خراسان و

ماوراءالنهر: در دوره سلجوقی در بين مراکز تجاری واقع در خشکی، خراسان و ماوراءالنهر به جهت شرايط خاص تاریخی و مرکزیت سیاسی و اقتصادی از دوره طاهريان و سامانیان به بعد در مقایسه با ديگر مناطق ايران موقعیت ممتازی داشتند. اين نواحی در دوره اسلامی از اولین مناطقی بودند که اولین نظامهای سیاسی محلی در آنها شکل گرفت و یافتن مرکزیت سیاسی و توجه و حمایتهای حکومتی محلی، مينا و زمينه ای برای رونق موقعیت تجاری خراسان و ماوراءالنهر گردید. مطابق سابقه و شرايط تاریخی، خراسان و ماوراءالنهر به جهت برخورداری از مراکز شهری گسترده و موقعیت خاص اقتصادی و سیاسی، از مهمترین مراکز تجاری قلمرو سلجوقیان بودند، چرا که نظام سیاسی سلجوقی هم اولین بار از اين مناطق شکل گرفت. شهرهای خراسان و ماوراءالنهر مقصد پر رونق ترین مسیر ارتباطی و تجاری اين دوره موسوم به شاهراه خراسان بودند که از آن طریق بغداد مرکز تجاری و دینی و سیاسی جهان اسلام به عنوان مکان حضور خلافت، با اين دو ناحیه در ارتباط بود. نیشابور و مرو و سمرقند و بخارا از مهمترین شهرهای خراسان و ماوراءالنهر بودند که راه ارتباطی و تجاری شاهراه خراسان از آنها عبور می کرد (ص ۲۹/۱۰).

گستره فعالیت های تجاری مبتنی بر مسافره در خراسان در دو بعد قابل توجه است. بخشی از اين فعالیتها شکل تجارت مسافره داخلی داشت که به صورت تجارت داخلی، بين مراکز تجاری و شهری خراسان صورت می گرفت و بخش مهم ديگری از مناسبات و فعالیتهای تجاری

ص ۱۲۷) بخش مهمی از عوايد و منافع تجاری حاصله در بازارها و مراکز تجاری را به خود اختصاص داده هزینه های مالی حکومت را فراهم سازند، چرا که بين گسترش تجارت در جامعه و رفاه اقتصادی نظام سیاسی و معمور بودن خزانه حکومتی پیوند اساسی وجود داشت. البته، اين مطالب به معنی توجه و تلاش پیوسته و مداوم نظام سیاسی سلجوقی برای حمایت از تجارت و فعالیتهای تجاری و يا رونق پیوسته و باثبات تجارت در دوره مورد بحث نیست، زیرا ناپایداریهای سیاسی و بحرانهای مالی در ایام منازعات سیاسی و جنگهای جانشینی از موانع ثبات و فراگیری تجارت بوده اند که در طول مباحث اين مطالعه نقش اين عوامل در انحطاط موقعیت تجاری برخی مراکز و کساد تجارت مسافره بين مناطق مختلف آشکار خواهد شد.

در دوره مورد بحث، به جهت بحرانهای مالی حاکم در خزانه حکومتی برخی سلاطين و وقوع بی ثباتیهای سیاسی ادواری، تجار و بازرگانان در مقاطع خاص در معرض مالیتهای نامرسوم (۱/ ج ۹، ص ۱۰۳، ۱/ ج ۸، صص ۱۰۷، ۱۰۷، ۹۷ و ۶۷۸؛ ۷/ ج ۶، ص ۷۲۷؛ ۴/ ج ۱۰، صص ۲۳۰ و ۱۸۴ و ۵۴ و ۲۴/ ج ۸، صص ۹۷ و ۱۰۷) و در عرصه مصادرات (۱۴/ صص ۹۷ و ۹۰ و ۱۰۴ و ۱۲۰. ۱/ ج ۸، ص ۲۷۴، ۴/ ج ۹، ص ۶۵۲) نظام سیاسی و حکام سلطه جویی بوده اند که رفتاری شبیه عملکرد دریای پر آشوب و طوفانی را داشته اند و بازرگانان مجبور بوده اند مخاطرات هر دو گونه دریای واقعی و مجازی را به جان خریده در چنان فضایی فعالیتهای تجاری خود را تداوم بخشند. با اين ملاحظات، پدیده تجارت در شکل بازرگانی مسافره در مقاطع و مکانهایی نمود پیدا کرده به حیات پر مخاطره خود ادامه می داده که حداقلی از شرايط محیطی و سیاسی برای آن مساعد و فراهم بوده است. شرايط مساعد و زمينه ها زمانی برای جریان تجارت مسافره فراهم و تأمین می گردید که نظامهای سیاسی نسبت به رونق و گسترش تجارت و تسهیل شرايط برای تجار و بازرگانان در راه ها و مراکز تجاری توجه داشتند. در واقع، وجود راههای تجاری امن و سهل العبور و فراهم شدن امکانات رفاهی در مسیرها و توقفگاه های تجار و بازرگانان، مانند کاروانسراها و آب انبارها و علایم راهنمایی در خشکی و دریا از اولین پيش شرط ها و ضرورتها برای جریان تجارت مسافره بوده است،

می گذشت، با هندوستان دارای روابط تجاری بود. به همین جهت، شهر بلخ به علت جایگاه خاص خود در مناسبات تجاری خراسان با هندوستان به بارکده هندوستان معروف بود (۲۲/ ص ۹۹). دیگر مسیر تجاری خراسان، با سرزمین خوارزم در شمال بود که از نیشابور به شهر گرگانج ختم می شد. گرگانج مرکز خوارزم که در قسمت جنوبی جیحون واقع بود، محل تجارت تجار خراسان با ترکان غز بود و قافله های تجاری زیادی از آنجا، وارد سرزمینهای غزان می شد. ادامه مسیر تجاری خراسان- خوارزم به سمت شمال موسوم به راه تجاری خوارزم- ولگا بود که از خوارزم شروع شده و با گذر از بیابانهای دشت خزر - که بعد از دوره سلجوقیان به دشت قپچاق تغییر نام یافت- به سرزمین بلغارها ختم می شد. تجار خراسان و خوارزم از طریق راه تجاری مذکور، با ترکان غز که در بیابان های دشت خزر در بیلاق و قشلاق به سر می بردند، مناسبات تجاری گسترده ای داشتند (۶/صص ۶۶ و ۷۸ و ۲۵/ صص ۸۸ و ۹۹). انواع بردگان و غلامان صقلاب، خزر و ترک و کالاهای پشم، نمد و چرم و گوسفند، گاو، بز، اسب و شتر موسوم به «جمل التریکه» که نوعی شتر دوکوهان دار بود، مهمترین اقلام تجاری قابل فروش ترکان اوغوز به تجار مسلمان بود و غالب اقلام مذکور از طریق خوارزم وارد خراسان می شد. از دیگر محصولات قابل فروش ترکان غز، پوستین های نوعی روباه خالدار و سمور و روغن ماهی و زه کمان بود که به خراسان وارد می شد. ترکان غز در قبال فروش اقلام تجاری مذکور، محصولات و کالاهای مصنوع را که در زندگی بدوی قابل حصول نبود، از جمله انواع منسوجات و پارچه ها و لباسهای مروی و کفشهای چرمی و لباسهای دیبا و ابریشمین و مشک و ادویه جات تولید شده در خراسان و خوارزم را از تجار مسلمان دریافت می داشتند (۳۲/ ص ۴۷۶، ۵/ صص ۲۱۰، ۱۸۵؛ ۲۲/ ص ۱۲۲؛ ۶/ صص ۷۶ و ۶۷ و ۱۶/ ج ۱، صص ۵۰۸ - ۵۰۹).

خراسان جدای از ایفای نقش اساسی در صادرات و واردات انواع کالاها بین حوزه های تجاری مذکور، در زمینه تولیدات داخلی و صدور آنها به ایالات مجاور دارای اهمیت خاص بود. غلات و انواع محصولات باغی و ترنج و نارنج و نیشکر از جمله محصولات زراعی کشت و تولید شده در خراسان بود که به جمیع بلاد اطراف صادر می شد. خراسان

در حال جریان در خراسان شکل تجارت مسافره خارجی داشت که در سطحی کلان با بلاد همجوار و مراکز تجاری پیرامونی انجام می شد. خراسان در حد واسط مراکز تجاری خوارزم، هند، کرمان، ماوراءالنهر و عراقین عجم و عرب واقع بود و از این لحاظ مرکز و محل گذار کاروانهای تجاری شمال و جنوب و شرق و غرب بود. از این دیدگاه، خراسان هم از حیث تجارت مسافره داخلی و هم از لحاظ تجارت مسافره خارجی در مقایسه با دیگر مراکز تجاری قلمرو سلجوقی از موقعیت ممتازی برخوردار بود. خراسان با شهرهای مهم و پر جمعیت نیشابور، مرو، بلخ و هرات و قصبات و قراء متعدد، دارای موقعیت خاص تجاری و واسطه تجاری بخشهای مهمی از ایالات قلمرو سلجوقیان بود. تجار این ایالت در مرزهای شرقی و شمالی غالب تولیدات تجاری ماوراءالنهر و خوارزم و کالاهای تجاری وارد شده به این حوزه ها را از ترکستان و بلاد مجاور وارد کرده و در غرب و جنوب به چندین حوزه مهم تجاری صادر می نمودند. شهرها و مراکز تجاری خراسان مقصد راه تجاری موسوم به شاهراه خراسان بود که از عراق و شهر بغداد وارد می شد. این راه از دروازه شرقی بغداد، معروف به دروازه خراسان شروع شده و از طریق حلوان با گذر از جبال و همدان و ری و قومس و بسطام وارد نیشابور و مرو شده و نهایتاً به رود جیحون رسیده از آنجا به بخارا و سمرقند در ماوراءالنهر ختم می شد (۲۹/ ص ۱۰).

غالب مبادلات تجاری خراسان و ماوراءالنهر با عراق از این راه صورت می گرفت و بیشترین مناسبات تجاری خراسان و ماوراءالنهر و کالاهای صادر شده از مراکز تجاری این نواحی به مقصد عراق و شهر بغداد بود. بغداد شهری بزرگ و عظیم با بازارهای متعدد و گسترده بود (۴/ ج ۹، ص ۳۹۳ و ۷/ ج ۶، ص ۵۲۸). بازارهای بغداد به وجود کالاهای کمیابی که از سایر بلاد به آنجا جمع آوری می شد مشهور بود و تجارت عراق بیشتر شامل واردات بود تا صادرات (۲۹/ ص ۸۸). دیگر مسیر ارتباطی و تجاری خراسان، با سیستان و فارس بود که مناسبات تجاری خراسان با نواحی مذکور از طریق شهر هرات که به بارکده پارس و سیستان معروف بود (۱۳/ ص ۲۱۰) صورت می گرفت. خراسان همچنین از طریق شهر بلخ و به واسطه راه ارتباطی و تجاری خراسان - هندوستان که از غزنه و کابل

این ریزه کاری ها در تجارت غلام باید توجه زیادی می کردند (۸ / صص ۱۱۲ - ۱۱۴). عنصر المعالی با ملاحظه این پیچیدگیها در تجارت غلام و مملوک می نویسد: «آدمی خریدن علمی است دشوار و بسیار برده نیکو بود که چون به علم در وی نگری، به خلاف آن باشد و بیشتر قوم گمان برند که برده خریدن از جمله دیگر بازرگانیهاست و ندانند که برده خریدن و علم آن از جمله فیلسوفیست» (۸/صص ۱۱۲ - ۱۱۱). غلامان ترک بخش عمده ای از تجارت غلام را در بلاد اسلامی شکل می دادند و شامل انواع مختلف و منسوب به قبایل متعدد بودند، مانند غلامان قپچاقی، غزی، ختنی، خلجی، نخشی، تبتی، بجنک، تاتاری، یغما و چگلی. غلام هندی، نوبی و حبشی، گرجی، رومی، ارمنی، سقلابی و روسی و آلائی از دیگر انواع جنس ها و نژادهای مختلف غلامان بود که در بلاد اسلامی خرید و فروش می شد (۸ / صص ۱۱۴ - ۱۱۶).

بازارهای ماوراءالنهر از پر رونق ترین مراکز عرضه و خرید و فروش غلام بود و نژاد و جنس غالب غلامان وارد شده به این ناحیه که در سطحی گسترده در بلاد اسلامی از خراسان تا بغداد و شام عرضه و خرید و فروش می شد، غلامان ترک بودند و این امر ناشی از همجواری ماوراءالنهر با ترکستان بود. مرغوبترین و بهترین غلامان ترک مبادله شده در شرق، در ماوراالنهر عرضه می شد. شهر «اوزکند» در منتهای الیه شرق قلمرو سلجوقیان که در ناحیه فرغانه واقع بود، به عنوان باجگاه و مهمترین مرکز تجاری ماوراءالنهر با ترکان و سرزمین ترکستان بود (۳۷ / صص ۲۸۰). تجارت اغنام و احشام و دواب و انواع چارپایان هم در ماوراءالنهر در سطحی گسترده با ترکمانان صورت می گرفت. تجار ماوراءالنهر در قبال عرضه اقلام و کالاهای مصنوع به ترکمانان، انواع دام و چارپا از گوسفند و شتر و اسب و استر و الاغ خریداری و به نقاط مختلف صادر می کردند. مشک تبتی و خرخیزی (قرقیزی) از دیگر اقلام تجاری بود که وارد ماوراءالنهر شده و به بلاد دیگر فرستاده می شد (۳۹ / ج ۷، صص ۳۷۰ - ۳۷۱). جدای از نقش و جایگاه مهم مراکز تجاری ماوراءالنهر در تجارت مسافره بین خارجی و بین المللی، این ناحیه در بعد تجارت مسافره بین شهری و داخلی هم که غالباً به عرضه و خرید و فروش تولیدات داخلی متکی بوده، جایگاه ممتازی داشته است. در

همچنین به جهت داشتن کارگاه های بافندگی و تولید انواع پارچه های عتابی و لونین و نخ ریسیده و جامه های سفید ابریشمی و کرباس های باریک و ابریشم و قز و پنبه مشهور به پنبه مروی و صادرات اقلام تجاری مذکور دارای اهمیت بود (۳۷ / صص ۴۷۹ : ۳۹ / ج ۸، صص ۳۵ : ۲۲ / صص ۸۸، ۹۹، ۹۹ و ۳۲ / صص ۴۷۶).

ناحیه ماوراءالنهر در منتهای الیه شرق قلمرو سلجوقی با شهرهای مهم سمرقند و بخارا، در زمینه تجارت مسافره دارای نقش و موقعیت مشابهی با خراسان بود. تجارت مسافره در این ناحیه از یک سو شکل تجارت کلان داخلی و بین شهری داشت و از دیگر سو شکل تجارت کلان با مناطق و نواحی همجوار و بیرونی داشت. از این حیث ماوراءالنهر واسطه تجاری مناطق مختلف و عرصه واردات و صادرات گسترده کالا بود. این ناحیه به علت موقعیت خاص جغرافیایی و تجاری بین دو حوزه مهم خراسان و ترکستان، مرکز تجمع تجار و بازرگانان و از مهمترین بلاد تجاری در زمینه تولید و عرضه محصولات تجاری و صادرات و واردات کالاهای مختلف بود که دامنه صادرات آن تا حوزه عراق ادامه داشت.

ماوراءالنهر دارای جایگاه خاص در زمینه واردات محصولات و کالاهای تجاری خاص از ترکستان و تبت و صدور آن به بلاد اسلامی مجاور از خراسان تا عراقین عرب و عجم بود. تجارت غلام و کنیز از جمله پررونق ترین تجارتها در این دوره بود که سابقه آن به قرون اولیه هجری و زمان فتوحات مسلمین باز می گشت. حرفه تجارت غلام در این دوره به حدی از گستردگی و پیشرفت و پیچیدگی رسیده بود که غلامان و مملوکان هر کدام مطابق کارایی و کاربردشان بر اساس قیمت های مختلف در بازار عرضه می شدند و هرکدام خصوصیات و ویژگیهای خاص خود را داشتند، مانند غلام از بهر «دانا و روز به بودن» جهت علم آموختن، غلام از بهر سلاح داری و نظامیگری، غلام از بهر ملامتی و خنیاگری، غلام از بهر خلوت و معاشرت، غلام از بهر خادمی سرای زنان، غلام از بهر ستوریانی، غلام از بهر کارهای طبخ و کارهای منزل و غلام از بهر فراشی. هر کدام از غلامان که در پیشه های مذکور خریداری و به کار گرفته می شدند، باید ساختار جسمی و بدنی و روحیات و ظواهر آنها با شغلایشان منطبق بود و تاجر و بازرگانان به

نهایی به حکومت سلطان سنجر که نقش اساسی در امنیت خراسان و ماوراءالنهر داشت، توسط ترکان هم تبار سلجوقیان؛ یعنی ترکان غز وارد گردید. ورود ترکان غز به ماوراءالنهر و خراسان به سال ۵۴۸ق. که منجر به اسارت سلطان سنجر به دست آنها گردید، از جمله رویدادهای تأثیر گذار در انحطاط موقعیت تجاری ماوراءالنهر و خراسان در اواخر عصر سلجوقی بود. ورود غزان به ماوراءالنهر و خراسان منجر به غارت غالب شهرها و مراکز تجاری این نواحی گردید و این واقعه ضربه ای اساسی بر موقعیت تجاری نواحی مذکور بود (۳۵/ صص ۴۵ - ۵۱ و ۳۱/ ص ۴۰۷).

شهر مرو در مرکز خراسان که از دوره حکومت چغری بک (۴۵۲-۴۳۱ق.) دارالحکومه محسوب می شد و در دوره حکومت طولانی سلطان سنجر (۵۵۲-۴۹۰ق) تختگاه حکومتی وی بود، به شدت توسط قبایل و طوایف غز غارت شد. به نوشته ظهیر الدین، غارت دارالملک مرو که از زمان چغری بک به بعد محل خزاین و ذخایر امراء دولت بود، سه روز متواتر طول کشید. روز اول زرینه و سیمینه و ابریشم، روز دوم روئینه و برنجینه و طرح و ابریشم و روز سوم در همه شهر هیچ چیز از اقمشه و امتعه نماند، مگر بالمشها و خم و خمره و چوبینه که آن نیز بردند. نیشابور هم به مانند مرو در این واقعه به غارت رفت و غالب خزاین شهر و اموال مردم نیشابور هم به تصرف غزان در آمد و تنها شهر هرات بود که به علت برخورداری از برج و باروی استوار، از هجوم غزان مصون ماند (۳۵/ صص ۵۰ و ۵۱). تحركات خوارزمشاهیان و متعاقب آن مغولان ضربه ای نهایی بر وضعیت تجاری و اقتصادی شهرها و مراکز تجاری و تولیدی خراسان و ماوراءالنهر بود. طبق گزارشهای یاقوت که نیم سده بعد از ورود ترکان غز از خراسان و ماوراءالنهر دیدن کرده بود، هرچند این نواحی با پشت سر گذاشتن ضربات ناشی از هجوم غزان و جنگهای داخلی، موفق به تجدید عمارت و موقعیت اقتصادی و تجاری از دست رفته شده بودند، اما تحركات سلطان محمد خوارزمشاه در سال ۶۰۰ق. و سیاستهای وی در بر انداختن حکومت ملوک خطا در ترکستان و غارت و چپاول ماوراءالنهر و خراسان به دست سپاهیان وی منجر به ویرانی

ماوراءالنهر از مهمترین محصولات و اقلام تجاری که در شکلی گسترده تولید و به صورت کالایی عرضه و به مناطق مختلف فرستاده می شده، محصولات نساجی و انواع پارچه ها و البسه و فرآورده های معدنی و محصولات باغی بوده است.

به نوشته یاقوت - که در پایان عصر سلجوقی از ماوراءالنهر دیدن کرده بود- در ماوراءالنهر سرزمینی نبوده است که خالی از آبادانی و قراء و شهرها باشد. انواع پارچه ها از جنس پنبه در مرغوبترین شکل در نواحی و شهرهای ماوراءالنهر تولید و به همه آفاق فرستاده می شده است. از جمله ابریشم و پشم و کرک و نوعی ابریشم موسوم به «خجندی» در این ناحیه حاصل می گردید که از مرغوبترین آنها بود. همچنین انواع لباسهای پشمی و کرک دار از پوست سمور و سنجاب و روباه با انواع پرده ها و پارچه ها که نیاز اعیان و ملوک و سلاطین بود، در ماوراءالنهر تولید و به همه نقاط فرستاده می شد. در این ناحیه به علت برخورداری از معادن مختلف، انواع محصولات معدنی و فلزات استحصال و به شکل خام یا مصنوع، به مناطق مختلف صادر می گردید. انواع ادوات و سلاحهای جنگی از آهن حاصله در معادن ماوراءالنهر تولید و صادر می شد. ماوراءالنهر از حیث معادن طلا و نقره و مس و جیوه هم یگانه بود؛ به طوری که غالب مس و جیوه و طلای مورد نیاز مناطق اطراف از این ناحیه تأمین می گردید. محصولات باغی، از دیگر تولیدات ماوراءالنهر بود. میوه های گوناگون در شکلی گسترده در نواحی اشروسنه، فرغانه و شاش تولید و صادر می گردید. زعفران از دیگر محصولات زراعی ارزشمند صادر شده از ماوراالنهر بود (۳۹/ ج ۷، صص ۳۷۰، ۳۷۱ و ۳۷۳).

رونق موقعیت تجاری خراسان و ماوراءالنهر بیشتر ناشی از امنیت در راههای تجاری و ثبات سیاسی نسبتاً طولانی حکومت سلجوقیان در این محدوده بود و به مخاطره افتادن نظام سیاسی سلجوقی تأثیرات منفی در موقعیت تجاری مناطق مذکور داشت. شکست سلطان سنجر از ترکان خطا و قارلوق در نبرد قطوان به سال ۵۳۶ق. منجر به تضعیف قدرت بازدارندگی سلجوقیان در مقابله با تهاجمات و سیر و حرکت قبایل و طوایف آن سوی جیحون و ترکستان به خراسان و ماوراءالنهر گردید. ضربه

به نوشته افضل الدین کرمانی، قاوردبک برای حمایت از تجارت و مبادلات پولی در حفاظت از عیار نقدی مسکوکات به حدی «مبالغت نمودی، چنانکه در مدت سی سال (۴۳۲ - ۴۶۶ ق) که پادشاه بودی نیم ذره در نقد زیادت و نقصان نرفت» (۹ ص ۳۲۹). اقدامات گسترده قاورد بک در ایجاد امنیت در سردسیرات و گرمسیرات کرمان منجر به رونق کشاورزی در نواحی بم و جیرفت و میناب و شهداد و خبیص گردید. در دوره آل بویه کرمان از جمله نواحی نا امن و نامستعد برای تجارت و بازرگانی بود و این امر ناشی از تسلط اقوام موسوم به قفص ها و بلوچ ها و غارت و راهزنیهای آنها در نواحی شرقی و شمال شرقی کرمان بود. قاورد جهت ایجاد امنیت در شرق کرمان و توسعه تجارت، به لطایف الحیل سرکرده های اقوام و طوایف مذکور را گرفتار ساخته و کل کرمان را تحت حکومت و نظارت خود در آورده و متصرفات خود را تا ناحیه بندری عمان گسترش داد (۹ صص ۳۳۲، ۳۳۰، ۳۲۱ و ۳۳۹).

قاوردبک بعد از سرکوب طوایف مذکور، برای برقراری و توسعه روابط تجاری کرمان با سیستان که مدتها به واسطه تسلط قفص ها و بلوچها بر مرزهای شرقی کرمان دچار کساد و رکود شده بود، و جهت تسهیل رفت و آمد و عبور کاروانها و جلب توجه و اعتماد تجار، در راه سیستان - کرمان در ناحیه ای موسوم به «دره قاورد» در بندی ساخته و دری از آهن بر آن آویخت و نگهبانانی گماشت و از سردره تا فهرج بم که بیست و چهار فرسخ بود، در هر سیصد گام میلی به اندازه دو قامت آدمی ساخت، تا «خلایق و عباد الله» در راه تفرقه و تشویش نکنند. وی بر ابتدای دره که آغاز امیال (میل ها) از آنجا بود خان و حوض آب و حمام از آجر ساخته و دو مناره مابین [بیابان] گرگ و فهرج بنا کرده و یک مناره با چهل گز ارتفاع و دیگری بیست و پنج گز ارتفاع ساخت و در تحت هر مناره کاروانسراها و حوض بنا کرد. وی برای گسترش مناسبات تجاری کرمان با یزد هم در ده فرسنگی یزد چاهی ساخت و مرد بنشاند و آن را «چاه قاورد» گویند و «چهار حد کرمان چنان شد که گرگ و میش با هم آب خوردی» (۹ صص ۳۴۰ - ۳۴۳).

و جلای وطن اهل ماوراءالنهر گردیده بود (۳۹/ ج ۷، صص ۳۷۱ - ۳۷۳ و همان / ج ۸، ص ۳۵).

با هجوم مغولان به سال ۶۱۷ق. به شهرهای ماوراءالنهر و خراسان، رونق و شکوفایی بازیافته غالب مراکز انسانی و تجاری و اقتصادی این نواحی برای مدتهای طولانی از بین رفت. این تحولات نشان می داد که تجارت مسافره تا چه حد وابسته به مسأله امنیت و ثبات سیاسی در مراکز و مسیرهای تجاری به عنوان شریانهای حیاتی این نوع فعالیت اقتصادی بوده است.

وضعیت تجارت مسافره در کرمان و فارس:

دیگر حوزه مهم تجاری در قلمرو سلجوقیان، ناحیه کرمان بود. کرمان برخلاف خراسان و ماوراءالنهر دارای سابقه قابل توجه در برخورداری از مرکزیت سیاسی و موقعیت تجاری نبود، و مطرح شدن کرمان به عنوان یکی از مراکز مهم تجاری این دوره، مرهون شکل گیری حکومت سلجوقیان کرمان و حمایتهای گسترده ملوک سلجوقی کرمان از تجارت و بازرگانی در این ناحیه بود. کرمان با دو بخش جغرافیایی موسوم به «بردسیرات» و «گرمسیرات» در سال ۴۴۲ق. یک دهه بعد از نبرد دندانقان، توسط ملک قاورد (عمادالدوله قره ارسلان بیک بن جغر بیک) که سرکردگی ۵ الی ۶ هزار سوار ترکمان را داشت، به تصرف در آمد و بردسیر به دارالملک حکومتی سلجوقیان کرمان مبدل شد (۹ صص ۳۲۱، ۳۲۴، ۳۲۱ و ۱۱۴/ ص ۳۰). در واقع، رونق موقعیت تجاری کرمان و گسترش تجارت مسافره در مراکز تجاری این ناحیه ناشی از تحقق همان پیش شرط هایی بود که تجارت مسافره نیازمند آن بود. در مورد خراسان و ماوراءالنهر آن پیش شرط ها قبل از ورود سلجوقیان به شکل نسبی وجود داشتند و سلجوقیان کوشیدند آن را تداوم بخشیده، شکل مطلوب دهند، اما در کرمان شرایط کاملاً متفاوت بود، چرا که این ناحیه نه دارای مرکزیت سیاسی و نظام پولی ثابت و پایدار بود و نه دارای راههای تجاری و امنیت و امکانات و تسهیلات در راهها و مراکز تجاری؛ تا در سایه آن شرایط برای رونق تجارت مسافره فراهم گردد. همه شرایط مذکور برای رونق موقعیت تجاری کرمان و گسترش تجارت مسافره در این ناحیه مرهون تلاشهای ملوک سلجوقی کرمان بود.

صص ۱۳۱ - ۱۲۸). توتیا، نیل و زیره و پانید و نیشکر از دیگر محصولات تولید شده در کرمان بود که به تمام نقاط فرستاده می شد. در زمینه تولید محصولات معدنی هم کرمان موقعیت ممتازی داشت و در معادن واقع در کوههای کرمان، زر و سیم و مس و سرب و مغناطیس به عمل می آمد (ص ۱۳۲؛ ص ۶۲؛ ص ۱۲۲؛ ص ۱۲۶؛ ج ۷/۳۹، ص ۲۴۲ و ۱۳/۱۳ صص ۱۴۲ - ۱۴۳).

سرنوشت موقعیت تجاری و انحطاط نقش کرمان در امر تجارت مسافره شبیه خراسان و ماوراءالنهر بود، زیرا کرمان هم از یک سو گرفتار بحرانها و جنگهای داخلی در امر حکومت و جانشینی بین ملوک سلجوقی گردید و از دیگر سو ورود ترکان غز آثار منفی بحرانهای داخلی را در انحطاط وضعیت تجارت مسافره در مراکز تجاری این ناحیه تسریع کرد. دامنه تأثیرات مخرب ورود غزان بعد از پشت سر گذاشتن خراسان، به سال ۵۷۳ق. به کرمان رسید و در این سال با ورود دستجاتی از آنها به سرکردگی ملک دینار به کرمان که همزمان با ضعف و انحطاط حکومت سلجوقیان کرمان و جنگهای داخلی ناشی از آن بود، ضربه نهایی به موقعیت تجاری کرمان وارد گردید. تحت تأثیر جنگهای داخلی بین مدعیان حکومت از خاندن سلجوقی و امرا و اتابکان و هجوم غزان، مراکز تجاری بندر هرمز در دریا و قبادین در چیرفت دچار رکود اساسی شد. به واسطه شدت ناامنی ها و رکود حاکم در اوضاع داخلی کرمان، بتدریج جزیره کیش جایگاه تجاری بندر هرمز را سلب نمود و راههای تجاری کرمان در خشکی با بلاد مجاور مسدود گردید. از شدت جنگها و ناامنی های داخلی «نفس مملکت کرمان که از ضعف و بی طاقتی به سینه رسیده بود، به لب رسید و مسالک و قوافل به سبب اضطراب بسته شد و امداد که از اقطار متواصل بود، منقطع گردید و مخایل قحط روی نمود» (۹/ ص ۵۰۳).

همزمان با رونق جایگاه تجاری کرمان و نقش فعال آن در زمینه تجارت مسافره در عصر سلجوقی، یکی از مهمترین تحولات این دوره در زمینه تجارت و مبادلات بازرگانی، از رونق افتادن موقعیت تجاری ایالت فارس بود. در مورد علت انحطاط موقعیت تجاری فارس و خصوصاً رکود تجارت مسافره دریایی در بنادر فارس که در کساد تجارت مسافره این ناحیه در خشکی هم تأثیرات مستقیم

وضعیت تجارت مسافره در کرمان بعد از اقدامات سلجوقیان به چنان حدی از وسعت و گستردگی و رونق رسید که در ابعاد مختلف تجارت مسافره در خشکی و دریا و تجارت در مراکز تجاری بین شهری و خارجی و بین المللی قابل توجه است، چرا که یکی از امتیازات سرزمین کرمان همجواری آن با مسیرهای تجاری دریای عمان و قرار گرفتن بندر هرمز در مجاورت آن بود که نقش اساسی در توسعه تجارت مسافره دریایی در این ناحیه داشت. در خشکی هم کرمان در زمینه تجارت مسافره داخلی و مناسبات تجاری با تجار و مراکز تجاری خارجی به موقعیت برتری دست یافت. در این دوره روابط تجاری کرمان با مناطق اطراف از دور و نزدیک چنان گسترش یافت که قبادین در ناحیه چیرفت به مرکز تجارت مسافره کرمان در خشکی مبدل گردید. افضل الدین در وصف جایگاه تجاری قبادین آن را «مسکن غربای روم و هند و منزل مسافران بر و بحر، خزینه ممولان، گنج خانه ارباب بضایع شرق و غرب» و «مخزن نفایس چین و خطا و هندوستان و حبشه و زنگبار و دریابار و روم و مصر و ارمینیه و آذربایجان و ماوراءالنهر و خراسان و فارس و عراق» ذکر کرده است (۹/ ص ۴۲۶ و ۴۷۹). توصیف مذکور وسعت و گستردگی تجارت مسافره خارجی و بین المللی کرمان با اقصی نقاط مختلف را که فراتر از مرزهای قلمرو سلجوقیان و بلاد اسلامی بوده است، نشان می دهد. البته، بخش مهمی از روابط تجاری کرمان از طریق دریا و بنادر تجاری آن صورت می گرفت که در بحث از تجارت مسافره دریایی بررسی خواهد شد.

کرمان جدای از جایگاه مهم در امر تجارت مسافره خارجی و صادرات و واردات انواع کالاها از بلاد و ملل مختلف، در زمینه تولید برخی کالاها و محصولات خاص کشاورزی که دارای جنبه تجاری بوده، دارای اشتها و اهمیت بود. نواحی سردسیرات و گرمسیرات مستعدترین قسمت کرمان برای زراعت و کشاورزی بود که در آن محصول خرما در سطحی گسترده برداشت و صادر می شد (۳۹/ ج ۷، ص ۲۴۲). خرما تولید شده در خیص کرمان و نیشکر و قند ولایت مکران و توتیای کوبنان از مشهورترین محصولات زراعی و باغی تولیدی کرمان بود که به جمله «قالیم کفر و اسلام» صادر می گردید (۱۰/

تولیدات داخلی و مراکز تجاری فارس در این دوره تحت تأثیر مجموع عوامل درونی و بیرونی مذکور دچار رکود و وقفه اساسی شد. کازرون در فارس به عنوان مرکز تولید انواع پارچه ها و جامه ها و کتان بود که مرغوبیت پارچه های تولید شده در آنجا دارای شهرت زیادی بود. به نوشته ابن بلخی، به واسطه ناامنی های ایجاد شده در نواحی مختلف فارس و تسلط شبانکاره ها بر کازرون و ایجاد خیانت در کار و جنس پارچه ها «غریبا تجارت کازرون در باقی نهادند» (۳/ ص ۱۴۶). البته، انحطاط موقعیت تجاری فارس بیشتر در زمینه تجارت مسافره دریایی و خارجی محسوس بوده که تا پایان دوره سلجوقی تداوم داشته است، چرا که در زمینه تجارت مسافره داخلی در خشکی از اواخر حکومت سلجوقیان خصوصاً از سال ۵۴۰ق. به بعد با اداره فارس توسط حکومت‌های اتابکی و خصوصاً شکل گیری حکومت اتابکی سلغریان فارس که قبیله ای از قبایل ترکان غز بودند، شرایط فارس به جهت برقراری امنیت و آرامش در جاده ها و مراکز تجاری و ایجاد عمارت و آبادانی در زراعت و تجارت بهبود یافت (۳/ صص ۱۳۲ - ۱۳۳).

یاقوت که در اواخر عصر سلجوقی چندین بار به قصد کارهای تجاری وارد فارس شده بود، به تولید پارچه ها و جامه های خاص در آنجا موسوم به توجی اشاره می کند که در کازرون تولید می شد. این گزارش نشان می دهد که تجارت مسافره داخلی در فارس به واسطه از سر گرفته شدن تولیدات داخلی در زمینه منسوجات، علی رغم رکود و انحطاط آن بعد از سقوط آل بویه و جنگ‌های داخلی بین شبانکاره ها و ترکمانان، از دوره حکومت اتابکان فارس که موفق به غلبه و تسلط بر شبانکاره ها شده بودند، مجدداً رونق گذشته را بازیافته بود. به نوشته یاقوت، توج شهری کوچک است با اسم بزرگ در نزدیکی کازرون. در آنجا جامه و کتان به عمل آید که موسوم به توجی و منسوب به آنجاست. غالب افرادی که در این صنف مشغولند، گر چه در کازرون فعالند، اما اسم توج بر آن غالب است، چرا که اهل توج در این صنعت خلاقیت و مهارت خاصی دارند. پارچه های مذکور به شکلی ظریف و نازک بافته شده اند و دارای رنگ‌های نیکو و جالب هستند که در آنها با دقت زیاد نوعی تذهیب به کار رفته است و اهل خراسان خیلی به این جامه راغب هستند و مقدار زیادی از آن به خراسان صادر می

داشت، به سیاست عمدی و ضدعباسی فاطمیان در زمینه انتقال مرکزیت تجاری راه تجاری هند و چین از سیراف به عربستان جنوبی و دریای سرخ اشاره شده است (۱۹/ ص ۹۱ ؛ ۲۸/ ص ۹۱ ؛ ۳۰/ ص ۳۵۸ و ۴۱/ ص ۷۳). اما عامل خارجی مذکور نمی تواند به تنهایی بیان کننده این تحول باشد، چرا که در این دوره در داخل ایالت فارس و نواحی همجوار آن تحولاتی روی داد که مجموعاً به رکود موقعیت تجاری ایالت فارس منجر گردید.

سقوط آل بویه و از بین رفتن موقعیت سیاسی فارس به مرکزیت شیراز، پایتخت شکوهمند دوران عضدالدوله و جانشینان وی، تسلط اقوام و طوایف موسوم به شبانکاره بر غالب نقاط ایالت فارس و غارت آن، وقوع جنگ‌های ممتد و طولانی بین ترکمانان و شبانکاره ها در ایالت فارس، و حاکم شدن ناامنی بر کل نواحی فارس که سلجوقیان حتی در دوره ملک‌شاه هم نتوانستند بر این بحرانها فایق آیند، نقش اساسی در انحطاط موقعیت تجاری فارس داشت (۳/ صص - ۱۳۲ - ۱۳۳ - ۱۳۴ و ۱۷۲). تحولات مذکور در اوضاع داخلی فارس به زوال برخی از عناصر و شرایط اساسی تداوم بخش تجارت مسافره منجر گردید. مطابق آنچه که تا اینجا بحث شده است، برخورداری از امنیت در جاده ها و راه‌های تجاری و مرکزیت سیاسی و بهره مندی از موقعیت سوق الجیشی بین راهها و مراکز تجاری پر رونق از پیش شرط های رونق و تداوم تجارت مسافره در یک ناحیه بود، که غالب این عناصر تحت تأثیر تحولات داخلی ایالت فارس دچار زوال شده بود.

از دیگر سوی، اقدامات سلجوقیان کرمان و امرای کیش در تسهیل شرایط برای تجارت و ایجاد امنیت و امکانات برای تجارت و کاروان‌های تجاری در دیگر بنادر تجاری خلیج فارس منجر به آن شد که مرکزیت تجاری در دریای فارس از بندرسیراف فارس به بندر هرمز در سواحل کرمان و جزیره کیش انتقال یابد. همین رویداد از دیگر عوامل تأثیرگذار در انحطاط موقعیت تجاری ایالت فارس بود. همچنین مرکزیت سیاسی و اقتصادی اصفهان در مجاورت فارس و رونق یافتن مراکز و راه‌های تجاری اصفهان و توجه بیش از گذشته تجار و کاروان‌های تجاری به این ناحیه در دوره سلجوقی، در رکود موقعیت تجاری فارس در زمینه تجارت مسافره در خشکی مؤثر بود.

بود. ناصر خسرو که همزمان با تصرف اصفهان توسط سلجوقیان از این شهر دیدن کرده بود، ورود سلجوقیان را به اصفهان مسالمت آمیز توصیف کرده است. به مانند خراسان در این ناحیه هم ورود سلجوقیان وقفه ای در امر تجارت و بازرگانی ایجاد نکرده بود. «سلطان (طغرل بک) فرموده بود که سه سال از مردم هیچ چیز نخواهند و... پراکنده‌گان همه روی به وطن نهاده بودند». وی به وفور تولید غلات مانند گندم و جو و ماندگاری طولانی آن در هوای اصفهان اشاره کرده، تاکید می‌کند: «من در همه زمین پاریسی گویان شهری نیکوتر و جامعتر و آبادان تر از اصفهان ندیدم»، «و اندرون شهر همه آبادان که هیچ از وی خراب ندیدم و بازارهای بسیار و بازاری دیدم از آن صرافان که اندرو دویست مرد صراف بود. و هر بازاری را دربندی و دروازه ای و همه محلته‌ها و کوچه‌ها را همچنین در بندها و دروازه‌های محکم و کاروانسراهای پاکیزه بود». ناصر خسرو که همراه کاروانی از فارس وارد اصفهان شده بود، آن را حامل هزار و سیصد خروار بار ذکر می‌کند که به علت وسعت موقعیت کاروانسراهای شهر و امکانات موجود در آن نه از حیث مقام و نزول کاروانیان و بارهای تجاری مشکلی پیش آمد و نه از حیث تأمین علوفه و محل نگهداری چارپایان باری (۲۷/ صص ۱۶۶-۱۶۷).

گزارش مذکور نشان می‌دهد که اصفهان از همان ابتدای شکل‌گیری حکومت سلجوقیان دارای موقعیت و سابقه قابل توجهی در دارا بودن امکانات و شرایط لازم برای تجارت مسافره و جلب توجه تجار و بازرگانان بلاد مجاور بوده است. اصفهان به جهت موقعیتش در مرکز جغرافیای ایران محل گذر و ختم راههای ارتباطی و تجاری مختلف از شهرها و مراکز تجاری اطراف و به عنوان بارکده تجارت فارس و جبال و خوزستان و خراسان محسوب می‌شد. اصفهان از حیث تجارت از مهمترین شهرهای ناحیه جبال بود. تجارت مسافره در اصفهان بیشتر متکی به تولیدات داخلی بود که به مناطق اطراف فرستاده می‌شد. انواع منسوجات و پارچه‌های عتابی و ابریشمی و پشمی از مهمترین محصولات تجاری تولیدی اصفهان بود که به نواحی جبال و خراسان و خوزستان فرستاده می‌شد. پارچه‌های عتابی اصفهان در خوبی و جنس بی نظیر بود (۵/ صص ۱۰۲-۱۰۵).

گرد (۳۸/ ص ۵۶). در چهارم هم نوعی زیلو موسوم به زیلوی جهرمی تولید و صادر می‌شد (۳/ ص ۱۳۱). در ناحیه اصطخر فارس انواع جامه‌های دیبا و مشطی و فرخی تولید می‌گردید. در این ناحیه درخت توت هم به شکلی گسترده کشت می‌شد که از برگ آن کرم ابریشم نگهداری کرده و ابریشم نیکو تولید می‌نمودند. انواع هندوانه‌ها و خربزه‌های معروف هم در این ناحیه تولید و صادر می‌شد (۳/ ص ۱۲۲). در ناحیه فسای فارس هم انواع فرآورده‌های میوه و خشکبار از گوز (گردو) و ترنج و نارنج و انگور و انجیر به عمل می‌آمد. انواع زردآلو هم در برخی نواحی فارس تولید و کشته آن به نواحی مختلف صادر می‌گردید. (۳/ صص ۱۲۴ و ۱۳۰). علی‌رغم این اقدامات و تلاشها در بهبود اوضاع داخلی فارس و وضعیت تجارت در آن، این ایالت در دوره سلجوقی هیچ‌گاه موفق نشد موقعیت تجاری خود را در زمینه تجارت مسافره دریایی و خارجی به سیاق دوره آل بویه تحقق بخشد، زیرا بر خلاف کرمان سلجوقیان در ایالت فارس حضور سیاسی فعال و تأثیرگذار نداشتند تا به واسطه آن بتوانند به اوضاع اقتصادی این ایالت در زمینه تجارت دریایی و خارجی سامان بخشند.

وضعیت تجارت مسافره در ناحیه جبال و

آذربایجان: ایالت جبال ناحیه کوهستانی پهناوری بود که در دوره‌های باستان یونانیان آن را مدیا می‌گفتند و در دوره اسلامی در نزد جغرافیا نویسان مسلمان به سرزمین جبال شناخته شد. این سرزمین از سمت باختر به جلگه‌های بین‌النهرین و از خاور به کویر بزرگ مرکزی ایران محدود می‌شد. سرزمین جبال که از دوره سلجوقیان عنوان عراق عجم تدریجاً جایگزین آن شد، در برگیرنده بخش مهمی از مراکز شهری و تجاری ایران در محدوده‌های سلسله جبال زاگرس بود که مهمترین آنها عبارت بودند از شهرهای اصفهان، ری، همدان و کرمانشاهان (۲۹/ صص ۲۰۰-۲۰۱). اصفهان در مرکز فلات ایران، علی‌رغم اینکه موقعیت کرمان را در تجارت و دسترسی مستقیم به مسیرهای تجارت دریایی نداشت، از مهمترین مراکز تولیدی و تجاری محسوب می‌شد. اصفهان قبل از دوره سلجوقیان و همزمان با ورود سلطان طغرل به این شهر در سال ۴۴۴ق. دارای تجارت و بازارهای فعال و گسترده ای

جدای از مرکزیت سیاسی، موقعیت تجاری و بازرگانی شهر ری تحت تأثیر جایگاه برتر اصفهان قرار گرفت. در این دوره اصفهان به حدی رشد و توسعه یافته بود که در کتاب مجهول المؤلف **مجمّل التواریخ** تألیف یافته در اواخر عصر سلجوقی به این تحول اشاره شده است. به نوشته مؤلف این اثر «به عراق و خراسان از اصفهان بزرگتر شهر نیست. لباس ها از پنبه و کرباس و ابریشم و طرایف از آنجا به همه عالم برند و از آنجا میوه های پاکیزه خیزد که مثل آن در هیچ بلاد نباشد» (۳۱/ص ۴۰۶).

با توجه به همجواری ناحیه جبال با عراق عرب و شهر بغداد می توان گفت که بخش مهمی از مناسبات تجاری شهر های این ناحیه با شهر بغداد بوده است، چرا که این سرزمین از طریق راه تجاری مهم این دوره؛ یعنی شاهراه خراسان با بغداد در ارتباط بود و راه تجاری مذکور مستقیماً از شهرهای کرمانشاه و همدان و ری در ناحیه جبال عبور کرده و به سمت خراسان امتداد می یافت (۲۹/ص ۱۰). بدین گونه سرزمین جبال با شهر ها و مراکز تجاری مهم واقع در آن، در زمینه تجارت مسافره بین حوزه های عراق و خراسان می توانست به عنوان یک واسطه مهم ایفای نقش کند. از دوره سلطان محمد به بعد (۵۱۱ق.) با تقسیم سلطنت سلجوقی بین دو حوزه خراسان و عراق، و انتقال مرکزیت سیاسی دولت سلجوقی از اصفهان به دو شهر مرو و همدان در شرق و غرب ایران، و وقوع جنگها و منازعات مذهبی و سیاسی متعدد در شهر اصفهان (۴۲/صص ۱۳۴-۱۳۸) می توان احتمال داد که از این مقطع به بعد تا حدی موقعیت برتر اصفهان در زمینه تجارت مسافره به نفع شهر همدان دچار کساد گردید، چرا که همدان در دوره حکومت سلجوقیان عراق تا سال ۵۹۰ق. مرکزیت سیاسی حکومت سلجوقی را عهده دار بود. متأسفانه میزان اطلاعات اقتصادی در منابع تاریخی و جغرافیایی مربوط به عصر سلجوقی که تعداد آنها هم اندک است، به حدی کم و پراکنده است که امکان بازسازی موقعیت و تحولات تجاری برخی مناطق وجود ندارد. برای مثال، اطلاعات و آگاهی قابل توجه و استناد در مورد موقعیت تجاری شهری مانند همدان که بعد از اصفهان بیش از نیم قرن مرکز و تخت گاه حکومتی سلجوقیان عراق بوده وجود ندارد و یا اطلاعات موجود در مورد

مرکزیت یافتن اصفهان در دوران سلطنت ملکشاه و سلطان محمد (۴۶۵-۵۱۱ق.) که دوران اوج و شکوه امپراتوری سلجوقی بود، رونق و توسعه اصفهان هر چه بیشتر فزونی یافت. همین مسأله بیشترین تأثیر را در رونق تجارت و بازرگانی این شهر داشت. به نوشته ظهیر الدین در دوره سلطان ملکشاه در «خیر البلاد اصفهان» انواع عمارتها و مساجد و کوشک ها و کاخها و باغها پدید آمد (۳۵/ص ۳۲ و ۲۱/صص ۱۷-۲۱).

مرکزیت سیاسی اصفهان و اقامت خانواده سلطنتی و صاحب منصبان حکومتی در آنجا منجر به آن شده بود که کل درآمدهای امپراتوری گسترده سلجوقی در دوران قدرت و شکوفایی دولت سلجوقی به این شهر سرازیر شود و همین مسأله نقش اساسی در توجه تجار و بازرگانان به اصفهان داشت تا از این گذر بتوانند با تأمین نیازهای اهل حکومت و ثروتمندان شهر به منافع تجاری مطلوب دست یابند، چرا که خاندان سلطنتی و درباریان و دیوانیان و نظامیان به عنوان ثروتمندترین اقشار حکومت و جامعه در این شهر مقیم بودند و ثروت و دارایی آنها و تأمین نیازمندیها و حوایج گسترده و تشریفاتی اقشار مذکور جاذبه خاصی را برای تجار و بازرگانان داشت. به همین خاطر، در این دوره اصفهان موقعیت تجاری غالب شهرها و نواحی اطراف، خصوصاً شهر ری را تحت الشعاع قرار داد، زیرا قبل از دوره سلجوقی به واسطه آنکه شهر ری یکی از مراکز حکومتی آل بویه بود «از عراق تا خراسان جز شهر ری بزرگتر از اصفهان شهر تجاری» نبود (۵/صص ۱۰۲ - ۱۰۵). شهر ری در مسیر تجاری بغداد - خراسان و در شمال شرقی ناحیه جبال قرار داشت. این شهر به لحاظ وسعت و موقعیت تجاری در مسیر تجاری مذکور در فاصله بغداد تا نیشابور بزرگترین شهر محسوب می شد و کرباس و پنبه و روغن و نبید و طیلسانهای پشمین از مهمترین محصولات تولیدی و صادراتی شهر ری بود (۱۳/صص ۱۶۵ و ۱۷۰ و ۲۲/ص ۱۴۲). ری دارای بازارهای گسترده و کاروانسراهای بسیار و دارای نقش واسطه تجاری مهم بین دو حوزه خراسان و عراق بود. در دوره سلجوقی علی رغم اینکه شهر ری مدتی مرکز حکومتی سلطان طغرل و آل اربلان بود، اما از دوره ملکشاه در پی سیاستهای تمرکز گرایانه حکومت و با انتقال پایتخت به اصفهان،

در زمینه تجارت مسافره، از جایگاه تجاری و مراکز تجاری شرق و مرکز ایران برخوردار نبود و تنها از دوره ایلخانان به بعد بود که تحولی اساسی در موقعیت تجاری آذربایجان و تجارت مسافره در این ناحیه حاصل شد، زیرا با شکل‌گیری حکومت ایلخانان مغول در ایران و بر افتادن خوارزمشاهیان و خلافت عباسی مرکزیت سیاسی ایران به آذربایجان و شهرهای مراغه و تبریز منتقل شد. نتیجه این تحول در مرکزیت سیاسی، از رونق افتادن راه تجاری بغداد - خراسان و مرکزیت یافتن تبریز و آذربایجان و ختم مهمترین راههای ارتباطی و تجاری ایران به آذربایجان در مناسبات تجاری شرق - غرب ایلخانان بود و به واسطه آن شهر تبریز به مهمترین مرکز تجاری ایران مبدل گردید.

تجارت «مسافره» در مراکز تجاری بندری

دیگر بعد تجارت مسافره و مناسبات بازرگانی که در دوره سلجوقی در سطح گسترده ای جریان داشت، تجارت در مراکز تجاری دریایی و بنادر ساحلی بود. تجارت دریایی در دو حوزه دریای عمان و دریای فارس در جنوب و دریای خزر در شمال صورت می‌گرفت. راه دریایی جنوب واسطه مناسبات تجاری هند و چین در جنوب شرق آسیا با بلاد اسلامی و اروپا و افریقا بود. شعباتی از راه دریایی مذکور از طریق سواحل اقیانوس هند و دریای عمان و خلیج فارس و بحرقلزم یا دریای احمر به سواحل مدیترانه ختم می‌شد. در مسیر تجاری مذکور بنادر تجاری فعال و متعددی وجود داشتند که کشتی‌های تجاری در حال حرکت از شرق به غرب، از آنها گذر می‌کردند. علی‌رغم مخاطرات سفر دریایی، به علت حرکت سریع کشتی‌ها در دریا در مقایسه با کاروانهای تجاری در خشکی و سهولت نسبی انتقال کالا و تجارت در مسیرهای دریایی، راههای تجاری دریایی دارای دامنه گسترده ای بودند و از سواحل و بنادر واقع در مرزهای بلاد و کشورهای مختلف گذر می‌کردند. به همین خاطر هم تجارت مسافره در مراکز تجاری دریایی و بنادر بیشتر شکل مناسبات تجاری بین ناحیه ای و بین‌المللی داشت و بنادر به عنوان مراکز تجاری واقع در مسیرهای تجارت مسافره دریایی، محل حضور و ارتباطات تجاری تجار متعدد از بلاد مختلف بودند.

موقعیت تجاری شهر ری در این دوره کاملاً اندک است. به همین خاطر هر چه در مورد وضعیت تجارت مسافره و موقعیت تجاری همدان و ایالت جبال در اواخر حکومت سلجوقی گفته شود، در حد حدسیات و فرضیات است.

اما در مورد ایالت آذربایجان در منتهالیه شمال غربی ایالت جبال معدود اطلاعات پراکنده و اندک وجود دارد که نشان می‌دهد، موقعیت تجاری این ناحیه در اواخر حکومت سلجوقیان در قیاس با گذشته تا حدی رونق یافته بود. ایالت آذربایجان در غالب دوره حکومت سلجوقیان به علت دوری از راههای تجاری مهم این دوره مانند شاهراه خراسان و عدم برخورداری از مرکزیت سیاسی و قرار نگرفتن در مجاورت مراکز مهم تجاری، در زمینه تجارت و بازرگانی چندان جایگاه مطرح نداشت. از اواخر حکومت سلجوقیان و با شکل‌گیری حکومت اتابکان آذربایجان (۵۶۰ق. - ۶۲۲ق.) به مرکزیت دو شهر تبریز و گنجه که در حکم اقامتگاههای تابستانی و زمستانی اتابکان بود، تحول قابل توجهی در زمینه مناسبات تجاری در این ناحیه ایجاد گردید، چرا که این ناحیه توانسته بود بعد از مدتهای طولانی به مرکزیت سیاسی یک حکومت محلی مبدل گردد که همین مسأله هم همان طور که در موقعیت تجاری دیگر نواحی بحث شد، به ایجاد امنیت و رونق در راهها و مراکز تجاری و شهری ایالت آذربایجان منجر گردید. یاقوت حموی که در اواخر حکومت اتابکان از آذربایجان دیدار کرده بود، به موقعیت مطرح تبریز در زمینه تجارت و بازرگانی مسافره و تولید محصولات نساجی و باغی و صادرات آن اشاره می‌کند. در تبریز انواع منسوجات و بافتنی‌ها و لباس و پارچه‌های موسوم به عتایی و سقلاطون و خطایی و اطلس تولید و به تمام بلاد شرق و غرب فرستاده می‌شد (۳۸ / ص ۱۲). محصولات باغی از دیگر تولیدات آذربایجان بود که در مزارع و باغات واقع در مجاورت دو شهر تبریز و ارومیه در سطحی گسترده تولید و به نقاط مختلف فرستاده می‌شد (۳۷ / صص ۱۲۸ و ۱۴۶). در اردبیل هم به علت مجاورت این شهر با جنگلهای سواحل خزر، صنایع چوبی و نجاری قابل توجهی وجود داشت (۳۷ / ص ۱۴۶). در شهر گنجه در شمال ارس هم انواع پارچه‌های ابریشمی و اطلس و خز و نمد تولید و صادر می‌شد (۳۳ / ص ۲۰۱). البته، در این دوره آذربایجان

تجارت در حوزه دریای فارس و عمان

خلیج فارس که در آثار جغرافیایی ادوار گذشته به دریای فارس شناخته می شد و دریای عمان از جمله مناطقی بودند که در زمینه تجارت مسافره دریایی در جنوب ایران نقش تعیین کننده ای ایفا می کردند، چرا که شعباتی از مسیر تجارت دریایی شرق و غرب از حوزه های دریایی مذکور عبور می کرد. یکی از مهمترین این راه ها، به راه دریایی فلفل یا ادویه شناخته می شد، - این اسم ناشی از حمل ادویه جات هند و چین از طریق آن به بلاد غربی سرزمینهای اسلامی تا اروپا بود - که از سواحل چین آغاز شده و از طریق سواحل هندوستان و سیلان و دریای عمان و فارس به دریای سرخ رسیده و نهایتاً به بندر اسکندریه منتهی می شد. از طریق راه تجاری مذکور، ادویه از جزایر ملوک در اقیانوسیه و هندوستان و سیلان به وسیله تجار مسلمان با کشتی به مصر حمل شده و در بنادر دریای مدیترانه یا دریای سیاه تحویل تجار اروپایی می شد (۱۷/ ص ۲۲۳ و ۱۵/ صص ۶ - ۷). شعباتی از این راه وارد شهرها و مراکز تجاری واقع در خشکی در داخل فلات ایران می شد که در مناسبات تجارت مسافره بین مراکز تجاری بندری و مراکز تجاری واقع در خشکی و شهرها نقش اساسی داشتند.

از جمله مسیرهایی که از بنادر واقع در راه دریایی مذکور در امتداد دریای عمان و دریای فارس به خشکی منشعب می شدند، عبارت بودند از: راه بندر طیس (تیز) به سیستان و فراه و هرات، راه بندر هرمز به میناب و جیرفت تا یزد و بیهق، راه سیراف و لار و ابرقوه تا اصفهان، راه بوشهر و کازرون و اصطخر تا اصفهان و ری، که جملگی از مهمترین راههای تجاری و ارتباطی مناطق داخلی ایران با راه دریایی جنوب بودند؛ حتی کالاهای تجاری مختلفی از مسیرهای مذکور وارد ایران شده و از طریق تبریز به طرابوزان و انطاکیه و دریای مدیترانه می رسید (۱۷/ ص ۲۲۳). بنادر تجاری راه دریایی فلفل که در امتداد سواحل دریای عمان و دریای فارس واقع بودند، از شرق به غرب به ترتیب عبارت بودند از: بندر تیز در مکران، بندر هرمز در کرمان، بنادر سیراف، نجیرم و بوشهر در فارس، بنادر گناوه، مهرویان و عبادان (آبادان) در خوزستان و نهایتاً بندر بصره

در عراق (۳۷/ صص ۳۴۳ - ۳۴۴؛ ۳۸/ ص ۹۵؛ ۳/ ص ۱۳۶ و ۱۰/ ص ۱۲۷).

بندر تیز شرقی ترین بندر در قلمرو سلجوقیان بود که در خشکی راهی تجاری از آنجا به هرات و خراسان امتداد می یافت. این بندر از جمله پررونق ترین بنادر عصر سلجوقی بود و رونق آن همان طور که ذکر شد ناشی از اقدامات سلجوقیان کرمان در ایجاد امنیت و آرامش در کرمان و مرزهای شرقی آن با ناحیه مکران در جنوب سیستان بود. توصیف افضل الدین از موقعیت تجاری بندر تیز به خوبی وسعت و دامنه تجارت مسافره را در راه دریایی جنوب نشان می دهد. به نوشته وی، از نواحی کرمان ثغر تیز بود که جنب ولایت مکران قرار داشت و از آنجا «مال های وافر از عشور تجار و اجرت سفاین و خزاین به پادشاه [ملوک سلجوقی] رسد و اهل هند و سند و حبشه و زنج و مصر و دیار عرب از عمان و بحرین را فرضه (بندرگاه) آنجاست و هر مشک و عنبر و نیل و بقم و عقاقیر هندی و برده هندی و حبشی و زنگی و مخمل های لطیف و وساده های پراگین و فوطهای دنبلی و امثال این طرایف در جهان است، از این ثغر برند» (۱۰/ ص ۱۲۷).

بندر تجاری هرمز در سواحل کرمان و در غرب بندر تیز، از دیگر بنادر پررونق در زمینه تجارت مسافره و محل توقف کشتی های تجاری بود. این بندر محل ورود کالاهای تجاری از طریق دریا به داخل کرمان بود و انتقال صادرات کرمان از دریا به سمت مراکز تجاری طرف قرارداد غالباً از طریق بندر هرمز صورت می گرفت. یکی از پر رونق ترین راه های تجاری کرمان در خشکی که در واقع محل اتصال مراکز تجاری و شهری کرمان با دریای عمان و مسیر تجارت دریایی جنوب بود، از بندر هرمز منشعب شده و وارد جیرفت و مرکز تجاری آن، قمدین می شد. کالاهای تجاری متعددی از چین و خطا و هندوستان و حبشه و زنگبار و روم و مصر، از طریق بندر هرمز، توسط تجار وارد قمدین شده و از آنجا به نواحی مختلف تجاری در خراسان و ماوراءالنهر و فارس و عراق و آذربایجان و ارمینیه فرستاده می شد (۹/ صص ۴۷۹ و ۴۲۶).

کشتی های جنگی سازد و جزیره قیس و دیگر جزایر اطراف بگیرد و هر بار امیر کیش او را تحف ها فرستادی و کسان او را رشوت ها دادی تا او را باز گردانیدندی و بعاقبت چنان شد کی یکی بود از جمله خانان نام او ابوالقاسم و سیراف نیز بدست گرفت و به هر دو سه سال کی (حاکم سلجوقی) لشگر آنجا فرستادی و رنجها کشیدندی از وی چیزی نتوانستندی ستدن و چون حال آن برین گونه بود هیچ بازرگانی بسیراف کشتی نیارست آورد. از بهر ایمنی راه کرمان یا مهربان یا دورق و بصره اوگندند و بر راه سیراف جز چرم و زرافه و اسبانی کی پارسیان را بکار آید نیاوردند و از این سبب (سیراف) خراب شد» (۳/ صص ۱۳۶-۱۳۷).

جزیره قیس [کیش] در مجاورت بندر تجاری هرمز در آب های خلیج فارس از دیگر مراکز تجاری در زمینه تجارت مسافره و محل توقف و باراندازی کشتی های تجاری بود. این جزیره در اواخر عصر سلجوقی از آبادترین مراکز تجاری خلیج فارس بود و بندری تجاری واقع در آن بود که توقف گاه و بندرگاه کشتی های هند و محل صید مروارید محسوب می گردید (۳۹/ ج ۷، صص ۱۹۶ - ۱۹۷). در اواخر عصر سلجوقی رقابت اصلی در تجارت دریایی خلیج فارس و دریای عمان بین ملوک سلجوقی کرمان و امرای کیش بود؛ حتی در اواخر حکومت سلجوقیان، جزیره کیش جایگاه تجاری بنادر هرمز و تیز را در تجارت دریای فارس، به واسطه ناامنی های ایجاد شده در کرمان به جهت بر افتادن حکومت سلجوقیان کرمان و حملات غزان، سلب کرد و به پرورونق ترین مرکز تجاری مبدل شد.

با سقوط حکومت سلجوقیان کرمان، موقعیت تجاری بندر هرمز هم دچار انحطاط شد. این تحول در تجارت دریایی دریای فارس بیش از همه به نفع موقعیت تجاری جزیره کیش بود، چرا که نفوذ امرای کیش در تجارت دریایی جنوب به حدی رسیده بود که آنها جدای از تسلط بر کل بنادر ایالت فارس و جزایر اطراف آن مانند لار و خارک و جاسک، بر سر بندر تجاری بلجان، - روستایی بندری بین عبادان و بصره- بندرگاه کشتی های کیش که حامل کالاهای هند از شرق به غرب بودند، با حاکم بصره رقابت و تنازع داشتند و با احداث قلعه ای در بندر مذکور نماینده ای را از طرف خود در آنجا گماشته بودند. یاقوت که

سرزمین عمان در سواحل جنوبی دریای عمان از دیگر مناطق مطرح در تجارت دریایی بود که توسط قاوردبک پایه گذار حکومت سلجوقیان کرمان، به تصرف در آمد و منافع اقتصادی و تجاری حاصله از آن راه، نقش اساسی در این اقدام وی داشت. عمان تا اواخر حکومت سلاجقه کرمان تحت حکومت و نظارت آنها بود (۹/ صص ۳۴۰ - ۳۴۳).

موقعیت تجاری بنادر خلیج فارس و دریای عمان در این دوره شکل ثابت و فراگیر نداشت. در واقع به جهت رونق بنادر تیز و هرمز در سواحل شرقی خلیج فارس و دریای عمان بیشترین حجم مبادلات بازرگانی هم در مراکز تجاری مذکور صورت می گرفت. سلجوقیان در تجارت دریایی جنوب تنها در زمینه ایجاد رونق در بنادر تیز و هرمز موفق بودند که آن هم ناشی از اقدامات ملوک سلجوقی کرمان بود و الا سلاطین بزرگ سلجوقی چندان موفقیت و نصیبی در تجارت دریایی جنوب نداشتند. همین مسأله تا حدی فقدان سیاست رسمی دولت سلجوقی را در زمینه مشارکت و مداخله در امور تجارت نشان می دهد، چرا که سلجوقیان به جهت عدم حضور تأثیرگذار در ایالت فارس هیچ گاه موفق به تجدید موقعیت تجاری بندر سیراف نشدند، چون در دوره آل بویه پرورونق ترین بندر تجاری در دریای فارس بندر سیراف بود (۱۳/ صص ۱۱۳ و ۱۲۱؛ ۵/ صص ۵۷ و ۵۸ و ۲۲/ ص ۱۳۱). اقدامات سلجوقیان کرمان و امرای جزیره کیش در زمینه تسهیل شرایط برای تجارت و ایجاد امنیت و امکانات برای تجار و کاروانهای تجاری اطراف منجر به آن گردیده بود که مرکزیت تجاری دریای فارس از بندر سیراف فارس به بنادر هرمز و تیز در سواحل کرمان و مکران و جزیره کیش انتقال یابد؛ حتی مطابق نوشته های ابن بلخی امرای کیش توانسته بودند با استفاده از ضعف موقعیت تجاری سیراف ضربه قطعی را به جایگاه تجاری آن در دریای فارس وارد کنند. به نوشته وی با قدرت گیری و تسلط امرای کیش بر جزایر اطراف و ضعف نظارتی سلجوقیان در بندر سیراف « آن دخل کی سیراف را می بود بریده گشت و بدست ایشان (امرای کیش) افتاد و رکن الدوله خمارتکین (والی سلجوقی فارس) قوت رأی و تدبیر آن نداشت کی تلافی این حال کند. وی با این همه یک دو بار به سیراف رفت تا

بود. که این مرکزیت در دوره سلجوقیان تحت حمایت های ملوک سلجوقی کرمان به بنادر تیز و هرمز منتقل شده است. با زوال حکومت ملوک سلجوقی کرمان و تلاشهای ملوک کیش و حکام بصره، مرکزیت تجاری دریای فارس و عمان از بنادر تیز و هرمز به جزیره کیش و بندر بصره منتقل شد. در واقع، در اواخر عصر سلجوقی بصره و کیش پررونق ترین بنادر تجاری دریای فارس بودند که هر کدام بر دیگر بخشهای تجاری و بندری سواحل دریای فارس مسلط بودند و رفت و آمد کل کشتی های تجاری در دریای فارس و عواید حاصله از گذر آنها تحت نظارت حکام بصره و کیش بود (۳۷/ ص ۴۷۹).

تجارت مسافره در دریای خزر

دیگر بخش از مناسبات تجارت دریایی ایران در عصر سلجوقی در مرزهای شمالی صورت می گرفت. جرجان و طبرستان و گیلان به عنوان ایالات ساحلی خزر به علت وجود موانع طبیعی مانند کوهها و جنگلهای صعب العبور و فقدان راههای تجاری و ارتباطی قابل توجه، روابط تجاری شان در خشکی با ایالات مجاور محدود و بیشتر از طریق دامغان و استرآباد صورت می گرفت (۲/ ج ۲، صص ۸۹ - ۹۰) و غالب مناسبات تجاری آنها از طریق دریای خزر و تجارت مسافره دریایی بود. مهمترین بخش از مناسبات تجارت خارجی ایالات ساحلی خزر به شکل تجارت مسافره دریایی و از طریق جزیره آبسکون و بندر باب الابواب یا باکو به صورت می گرفت. بندر تجاری واقع در جزیره آبسکون مرکز تجارت مسافره ایالات ساحلی خزر با خوارزم و دهستان و شمال خراسان و ماوراءالنهر و اقوام و قبایل ساکن در بیابانهای شرق خزر تا سرزمین بلغارها بود. بندر تجاری آبسکون در منتهالیه شرقی دریای خزر، به عنوان بندرگاه کشتی ها و مراکب، بیشترین نقش را در مناسبات تجاری ایالات ساحلی خزر با سرزمین های شرقی و شمالی دریای خزر داشت (۳۸/ ص ۷۲). در شرق دریای خزر بیشترین مناسبات تجاری طبرستان و گرگان با ترکان غز و خزران بود. ابریشم و انواع منسوجات مهمترین کالاهای تولیدی و تجاری ایالات مذکور بود که به سرزمین های ترکان صادر می گردید و در مقابل مویینه و برده و عسل و شمع و خز، از جمله اقلامی بود که از ترکان خریداری شده

در سال ۵۸۸ق. از نواحی مذکور دیدن کرده بود، شاهد جنگ شدیدی بین حاکم بصره و امیر کیش بوده که نهایتاً حاکم بصره موفق شده بود بندر تجاری بلجان را متصرف گردد (۳۷/ ص ۴۷۹).

غربی ترین بندر تجاری ایالت فارس مهروبان بود. مهروبان شهری بوده بر کنار دریا؛ چنانکه امواج دریا همواره بر کنار شهر برخورد می کردند و شهر در حکم «باجگاه» و «کشتی بندان» محسوب می شد و دارای بازاری بزرگ و سه کاروانسرای گسترده بود (۲۷/ ص ۱۶۳). بندر مذکور مرکز و تلاقی راههای ارتباطی و تجاری فارس و خوزستان و بصره از طریق دریا بود، زیرا به نوشته ابن بلخی: «هر کی از پارس به راه خوزستان بدریا رود و آنکه از بصره و خوزستان بدر یا رود، همگنان را راه آنجا باشد و کشتی ها کی از دریا برآید و بر این اعمال رود، به مهروبان بیرون آید و دخل آن بیشتر از کشتی ها باشد» (۳/ ص ۱۵۰).

از دیگر بنادر تجاری واقع در دریای فارس عبادان (آبادان) بود که از بنادر تجاری ایالت خوزستان و از شهرهای بندری واقع در شرق بصره بود و بیشترین مناسبات تجاری و رفت و آمد کشتی ها به بصره از عبادان صورت می گرفت. در داخل دریا و در سواحل عبادان برای تسهیل در رفت و آمد کشتی های تجاری و مسافران و جلوگیری از برگل نشستن کشتی ها و حفاظت آنها از حملات احتمالی دزدان دریایی، تاسیسات و علایم خاصی نصب شده بود و بر آن در شبها چراغی در آبگینه همواره روشن بوده است (۲۷/ صص ۱۶۱ - ۱۶۲).

بصره غربی ترین بندر و شهر تجاری واقع در دریای فارس بود. این شهر به جهت آنکه همواره از طریق دجله و فرات با بغداد، پر رونق ترین و بزرگترین شهر مصرفی واقع در بلاد اسلامی و دیگر شهرهای عراق مناسبات مستقیم تجاری داشت، و واسطه تجاری عراق با راه دریایی جنوب بوده، اسواق و بازارهای پر رونق داشت. هر روز در سه نقطه شهر بصره بازار و مرکز تجاری تشکیل شده و مبادلات تجاری گسترده ای صورت می گرفت (۲۷/ صص ۱۵۳ - ۱۵۴). اگر منحنی تحولات تجاری مراکز بندری واقع در دریای فارس و عمان را در زمینه تجارت مسافره ترسیم کنیم، می توانیم به این نتیجه برسیم که در دوره آل بویه بندر سیراف پر رونق ترین مرکز تجاری دریای فارس

های بر آمده دریا به واسطه دو پرده و مانع ساخته شده، هیچ مرکب و کشتی ای از آنجا بدون اذن، داخل و خارج نمی شد. لنگرگاه دریند از صخره و سرب ساخته شده و در حکم فرضه و توقف گاه کشتی ها بود. تجاری از اقوام لکزی، گرجی، خزر، سریر، الان، دیلم و جیل برای تجارت در این شهر جمع شده بودند. جدای از صادرات و واردات کالاهای مختلف از بندر تجاری دریند، در شهر مذکور انواع پارچه ها و لباس ها و منسوجات کتانی تولید می شد. به اران و ارمنیه و آذربایجان کتانی نبود، جز اینکه از باب الابواب و روستاهای آن صادر شده باشد و در آنجا زعفران و همه نوع از انواع غلامان هم خرید و فروش می شد (۳۷/ ص ۳۰۳).

نتیجه

مطابق آنچه بحث شد، تجارت و مبادلات بازرگانی از نوع تجارت مسافره، در دوره سلجوقی به واسطه ثبات و آرامش نسبی ایجاد شده، در سطحی گسترده و عظیم در مراکز و راههای تجاری واقع در خشکی و دریا در جریان بود که دامنه های آن به فراتر از محدوده های مرزهای امپراتوری سلجوقی می رسید. تجار و بازرگانان متعددی از ملل و اقوام مختلف در مراکز تجاری واقع در ایران و دیگر سرزمین های اسلامی همجوار در حال فعالیتهای تجاری بودند و شهرها به جهت برخورداری از بازارهای گسترده و فعال، در جذب و عرضه کالاها و تولیدات تجاری نقش اساسی ایفا می کردند. البته، عوامل طبیعی و جغرافیایی و واقع شدن بیابانها و صحاری گسترده و کوهها و جنگلها بین حوزه ها و مراکز تجاری و شهری و انسانی و بحرانیهای سیاسی مکرر و ایجاد جنگها و نا امنی ها در شهرها و مسیرهای تجاری و تغییر پیوسته نظامهای سیاسی از موانع اساسی و جدی در فراگیری و ثبات تجارت مسافره و مبادلات اقتصادی در این دوره بود. در این دوره بین حوزه ها و مراکز مهم تجاری واقع در خشکی، مانند خراسان، ماوراءالنهر، خوارزم، کرمان، اصفهان، و بغداد، بیابانها و کوهستانها گسترده قرار داشت و کندی رفت و آمدها و سنتی بودن وسایل حمل و نقل، بازدارندگی موانع طبیعی را دو چندان می کرد و اصولاً طبیعت همچنان در مناسبات خود با بشر غالب و مسلط بود.

و به طبرستان وارد می شد (۱۳/ صص ۱۷۱ و ۱۷۲ و ۵/ صص ۱۲۵ و ۱۲۹).

جدای از مناسبات تجارت مسافره داخلی بین شهرهای ساحلی طبرستان و گیلان که از طریق دریای خزر صورت می گرفت، در غرب بیشترین مناسبات تجاری ایالات ساحلی خزر با سرزمین های غربی خزر از طریق شهرهای بندری باکو و دریند یا باب الابواب صورت می گرفت. در دوره سلجوقی، بخش عمده ای از تجارت مسافره ایالات ساحلی دریای خزر با سرزمین های اطراف تحت نظارت و انحصار حکام محلی موسوم به اسپهبدان طبرستان بود که تابعه دولت سلجوقی بودند. اسپهبد شاه غازی رستم از حکام محلی و تابعه سلطان سنجر در طبرستان، انحصار تجارت در آسکون را داشت. وی در عین حال که از حکام قدرتمند این دوره بوده از بزرگترین تجار هم محسوب می شد و وکیلان متعددی در شهرهای مختلف بلاد اسلامی با سرمایه و تحت نظارت وی مشغول تجارت بودند. به نوشته ابن اسفندیار، اسپهبد شاه غازی هم در شهرها و مراکز تجاری واقع در خشکی و هم در دریای خزر دارای فعالیتهای گسترده تجاری بود. «چهار صد کشتی بزرگ فرمود بر روی دریا بستن که سفر سقصین (؟) و با کویه و دریند کردند و بهر شهری از شهرهای بزرگ وکیلان به بازرگانی تعیین کرد، چون در بغداد، اصفهان، دریند، خوارزم، ری، سقصین، مکه و سیواس. این جماعت وکیلان او بودند که به صد هزار و دویست هزار دینار تحویل ایشان بودی که به جهت دیوان او خرید و فروخت کردند و پانصد استر با ده مرد آخور سالار همیشه غله او باسترآباد و دامغان بردندی برای فروختن و عمال را بفرمود تا نی شکر بکارند بعملگاه آمل هر سال بیست و پنج هزار من به بزرگ، قند و نبات و شکر سپید حاصل بودی و...از خوزستان...گفتند که کارگاهها و شکرخانه ها بنا نهاده و راه انداختند.» (۲/ ج ۲، صص ۸۹ - ۹۰).

در منتهالیه غربی دریای خزر بندرگاه تجاری شهر باب الابواب یا دریند قرار داشت. مناسبات تجاری مبتنی بر تجارت مسافره در این مرکز تجاری بین سرزمینها و اقوام ساکن در جنوب، غرب و شمال غرب دریای خزر صورت می گرفت. دریند شهری بوده در کنار بحر خزر و در وسط آن محل لنگر انداختن کشتی ها قرار داشت که در کناره

منابع

- ۱- ابن الاثیر، عزالدین ابی الحسن علی: **الکامل فی التاریخ**، المجلدات السابع و الثامن و التاسع و العاشر، حقه و اعتنی به الدكتور عمر عبدالسلام تدمری، الطبعة الاولى، دارالکتب العربی، بیروت، ۱۴۱۷ق. / ۱۹۹۷.
- ۲- ابن اسفندیار، بهاءالدین محمد بن حسن: **تاریخ طبرستان**، تصحیح عباس اقبال، به اهتمام محمد رضانی، چاپخانه مجلس، تهران، ۱۳۲۰.
- ۳- ابن بلخی: **فارسنامه**، تصحیح گای لسترنج و آل نیکسون، ج ۲، دنیای کتاب، تهران، ۱۳۶۳.
- ۴- ابن الجوزی، جمال الدین ابی الفرج عبدالرحمن: **المنتظم فی تواریخ الملوک و الامم**، الجزء التاسع والعاشر، حقه و قدم له الاستاد الدكتور سهیل زکار، دارالفکر، بیروت، ۱۴۱۵/۱۹۹۵.
- ۵- ابن حوقل: **صورة الارض**، ترجمه جعفر شعار، ج ۲، امیر کبیر، تهران، ۱۳۶۶.
- ۶- ابن فضلان، احمد: **سفرنامه**، ترجمه ابوالفضل طباطبایی، انتشارات بنیاد فرهنگ ایران، تهران، ۱۳۴۵.
- ۷- ابن کثیر، الامام الحافظ ابی الفداء اسماعیل: **البدایه و النهایه**، المجلدات السادس و السابع، اعتنی به عبدالرحمن اللادقی و محمد غازی بیضون، دار المعرفه، بیروت، ۱۴۲۲/۲۰۰۲.
- ۸- ابن وشمگیر، عنصرالمعالی کیکاوس: **قابوسنامه**، به اهتمام غلامحسین یوسفی، ج ۸، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، تهران، ۱۳۷۵.
- ۹- ابو حامد کرمانی، افضل الدین: **سلجوقیان و غز در کرمان**، تحریر میرزا محمد ابراهیم خبیصی، مقدمه و تصحیح باستانی پاریزی، انتشارات کورش، تهران، ۱۳۷۳.
- ۱۰- ابو حامد کرمانی، افضل الدین: **عقد العلی للموقف الاعلی**، به تصحیح واهتمام علی محمد عامری نائینی، ج ۲، روزبهان، تهران، ۲۵۳۶.
- ۱۱- ابوشامه، شهاب الدین بن محمد: **الروضتین فی اخبار الدولتین**، الجزء الاول و الثانی، دار الجیل، بیروت، [بی تا].

علی رغم وجود راههای تجاری و مواصلاتی قابل توجه، مراکز شهری و تجاری مذکور، حوزه هایی جدا و مجزا از هم با فواصل طولانی بودند و انقطاع فصلی و دوره ای در ارتباطات تجاری، به جهت موانع طبیعی و بحرانهای سیاسی و نامنی ها مانع از تداوم و پیوستگی در مناسبات اقتصادی می گردید. چه بسا که در ایام قحط و غلا و کمبود کالاها و محصولات خاص در یک ناحیه، ناحیه مجاور آن به علت وجود موانع طبیعی و کندی ارتباطات نمی توانست بموقع ملزومات و کالاهای مورد نیاز آن را فراهم سازد. بی ثباتی سیاسی و تغییر و تحول در نظامهای حکومتی در چنین شرایطی، از دیگر عوامل تأثیر گذار در انحطاط موقعیت اقتصادی مراکز تجاری بود. انحطاط موقعیت تجاری فارس و بندر سیراف حاصل سقوط آل بویه و از دست رفتن مرکزیت سیاسی شیراز بود. در مقابل رونق موقعیت تجاری کرمان در مجاورت فارس و برتری موقعیت تجاری بندر هرمز بر سیراف، از شکل گیری حکومت سلجوقیان کرمان و حمایتهای آنها متأثر بود. به همان شکل، انحطاط حکومت ملوک سلجوقی کرمان به رکود موقعیت تجاری هرمز و تیز منجر گردید، چرا که در این مقطع ملوک کیش و حکام بصره نقش اساسی در رونق تجاری بصره و کیش ایفا کردند. همچنان که سقوط حکومت سلجوقی در خراسان و ورود قبایل غزان، موقعیت تجاری خراسان و ماوراءالنهر و کرمان و اصفهان و دیگر مناطق همجوار را دچار رکود کرد و همین بحرانها بلافاصله تأثیرات منفی خود را در مراکز تجاری همجوار نشان داد، به امری فراگیر و شایع در رکود و انحطاط تجارت مبدل گردید. بدین گونه باید مدتها طول می کشید تا یک نظام سیاسی نسبتاً باثباتی مجدداً شکل گیرد تا تحت سایه حمایتی آن فعالیتهای تجاری از نوع مسافره بین مراکز تجاری رمقی دوباره گیرد. مجدداً یا موقعیت تجاری مناطق مختلف احیا می شد و یا با تغییر مراکز سیاسی، مراکز تجاری دیگر جایگزین مراکز تجاری سابق می شد، مسأله ای که همواره روایتی تکراری در حوزه تجارت مسافره و موقعیت مراکز مختلف تجاری ایران در ادوار مختلف تاریخی بود.

۲۶- عقیلی، سیف الدین: **آثار الوزراء**، تصحیح میر جلال الدین حسینی ارموی (محدث)، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۳۷.

۲۷- قبادیانی مروزی، ناصر خسرو: **سفرنامه**، تصحیح محمد دبیر سیاقی، چ ۷، زوار، تهران، ۱۳۸۱.

۲۸- کرومر، جوئل: **احیای فرهنگی در عهد آل بویه**، ترجمه محمد سعید حنایی کاشانی، مرکز نشر دانشگاهی، تهران، ۱۳۷۵.

۲۹- لسترنج، گای: **جغرافیای تاریخی سرزمین های شرقی خلافت**، ترجمه محمود عرفان، چ ۶، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، تهران، ۱۳۸۳.

۳۰- لمبتون، آن.ک.س: **تداوم و تحول در تاریخ میانه ایران**، ترجمه یعقوب آژند، چ ۲، نشر نی، تهران، ۱۳۸۲.

۳۱- مجمل التواریخ و القصص، **ویرایش سیف الدین نجم آبادی و زیگفرید وبر**، دومونده-نیکارهوزن، ۲۰۰۰/۱۳۷۸.

۳۲- مقدسی، ابو عبد الله، محمد بن احمد: **احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم**، ترجمه علینقی منزوی، شرکت مولفان و مترجمان ایران، تهران، ۱۳۶۱.

۳۳- موسی اوغلو، ضیاء: **دولت اتابکان آذربایجان**، ترجمه علی حسین زاده (داشقیقین)، نشر اختر، تبریز، ۱۳۸۳.

۳۴- نظام الملک طوسی، خواجه ابوعلی حسن: **سیرالملوک (سیاست نامه)**، به اهتمام هیوبرت دارک، چ ۲، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، تهران، ۱۳۶۴.

۳۵- نیشابوری، ظهیرالدین: **سلجوقنامه**، به کوشش میرزا اسماعیل خان افشار، کلاله خاور، تهران، ۱۳۳۲.

۳۶- همدانی، رشیدالدین فضل الله: **جامع التواریخ (ذکر تاریخ آل سلجوق)**، سعی و اهتمام احمد آتش، انتشارات انجمن تاریخ ترک، آنقره، ۱۹۶۰ م.

۳۷- یاقوت الحموی، شهاب الدین ابی عبدالله: **معجم البلدان**، المجلد الاول، دار صادر- دار بیروت، بیروت، ۱۹۵۵/۱۳۷۴.

۳۸- **معجم البلدان**، المجلد الثانی، دارصادر- دار بیروت، بیروت، ۱۹۵۶/۱۳۷۵.

۱۲- اتابک جوینی، موید الدوله منتجب الدین بدیع: **عتبه الکتابه**، تصحیح محمد قزوینی و عباس اقبال، شرکت سهامی چاپ، تهران، ۱۳۲۹.

۱۳- اصطخری، ابو اسحاق ابراهیم: **مسالك و ممالک**، به کوشش ایرج افشار، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، تهران، ۱۳۴۰.

۱۴- اصفهانی، عمادالدین محمد: **تاریخ دوله آل سلجوق**، اختصار الفتح بن علی بن محمد البنداری، شرکه طبع الکتب العربیه، مصر، ۱۹۰۰/۱۳۱۸.

۱۵- اصفهانیان، داود: **تحولات اروپا در عصر رنسانس**، انتشارات دانشگاه تبریز، (۱۳۶۷).

۱۶- بارتولد، و.و. **ترکستان نامه**، ترجمه کریم کشاورز، ج ۱، انتشارات بنیاد فرهنگ ایران، تهران، ۱۳۵۲.

۱۷- باستانی پاریزی، محمد ابراهیم: **بازیگران کاخ سبز**، نشر خرم، تهران، ۱۳۷۴.

۱۸- بیهقی، ابوالفضل محمد ابن حسین: **تاریخ بیهقی**، به کوشش علی اکبر فیاض، چ ۳، دنیای کتاب، تهران، ۱۳۷۱.

۱۹- **تاریخ ایران کمبریج**، ترجمه حسن انوشه، ج ۵، چ ۴، امیر کبیر، تهران، ۱۳۸۰.

۲۰- **تاریخ سیستان**، تصحیح محمد تقی ملک الشعراى بهار، انتشارات معین، تهران، ۱۳۸۱.

۲۱- حاتم، غلامعلی: **معماری اسلامی ایران در عصر سلجوقی**، انتشارات جهاد دانشگاهی، تهران، (۱۳۷۹).

۲۲- **حدود العالم من المشرق الى المغرب**، به کوشش منوچهر ستوده، کتابخانه طهوری، تهران، ۱۳۶۲.

۲۳- راوندی، محمدبن علی بن سلیمان: **راحه الصدور و آیه السرور**، تصحیح محمد اقبال، به انضمام حواشی و فهارس مجتبی مینوی، مؤسسه مطبوعاتی امیرکبیر، تهران، ۱۳۳۳.

۲۴- سبط بن جوزی، شمس الدین ابی المظفر یوسف بن قز اوغلی: **مرآه الزمان فی تاریخ الاعیان**، الجزء الثامن، مطبعه دائره المعارف العثمانیه، حیدر آباد دکن، الهند، ۱۹۵۱/۱۳۷۰.

۲۵- سومر، فاروق: **اوغوزها (ترکمن ها)**، ترجمه آناردی عنصری، انتشارات حاج طلائی، گنبد قابوس، ۱۳۸۰.

۳۹-: **معجم البلدان**، المجلد السابع و الثامن، عنی بتصحیحه محمد امین الخانجی الکتبی، مطبعه السعاده، الطبعه الاولی، قاهره، ۱۹۰۶/۱۳۲۴.

40-Alptekin, Coskun, Secuklu paralari, selcuklu Tarih ve Medeniyet Enstitusu, selcuklu Arastirmalari Dergisi, III, Gguven Matbaasi, Ankara, 1971.

۴۱-خیراندیش، عبدالرسول و مجتبی خلیفه: «**تجارت دریایی ایران در دوره سلجوقی**، سده های ۵ و ۶ هجری (با تأکید بر نقش بندر تیز)» فصلنامه علمی - پژوهشی علوم انسانی دانشگاه الزهراء، (ویژه نامه تاریخ)، ، س ۱۷، ش ۶۵، تابستان ۱۳۸۶.

۴۲-کجباف، علی اکبر: «**بررسی علل کشمکش های مذهبی میان خجندیان و صاعدیان در اصفهان عصر سلجوقی**»، فصلنامه علمی - پژوهشی علوم انسانی دانشگاه الزهراء، (ویژه نامه تاریخ)، ، س ۱۷، ش ۶۵، تابستان ۱۳۸۶.

Archive of SID