

اسلحه با خود داشتند، بطور غیر مستقیم این مطلب را می‌رساند. مؤلف قاریخ سیستان، در اواسط قرن یازدهم میلادی، می‌گوید: «و مردمان مرد حربی باشند و شوریدن سلاح عادت کرده باشند که آن ایشان را از خردی تا بزرگی پیشه باشد، و به تعلیم، جنگ و مقاتله آموخته باشند [ص ۱۲-۱۱].»

همان مؤلف، در جای دیگر، ملاقات رسمی رسول چغری بیگ سلجوقی را در پایتخت سیستان، چنین شرح می‌دهد: «بر راه سه هزار مرد نشسته بودند با خود و جوشن و زره و ساقه و سپر و ناخ و نیزه قنه (قنه؟) ... از سرتاپای آراسته و هنوز هیچ در سلاح خانه باز نکرده بودند، و این آن بود که اندر دست مردان بود [ص ۳۷۹].»

البته در نواحی کوهستانی مردان مسلح بیشتر بودند. به عبارت دیگر، وضع روستاییان در دشتها و مناطق کوهستانی یکسان نبوده است.

هنگامی که ترکهای سلجوقی به خراسان آمدند، این ایالت در زیر فشار چهلساله حکومت غزنوی که شیوه جان روستاییان را مکیده و مهالنی هنگفت به مصرف لشکرکشیها رسانده بود، بکلی خراب و ویران شده بود. مؤلف قاریخ سیستان گوید که ابتدا سلجوقیان «اندر همه سیستان از هیچکس یک من گاه نستانند و هیچکس را به یک دانگ زیان نکردند [ص ۳۷۴].» اما همان مؤلف، از غارت و کشتاری که سلجوقیان بعدی براه انداختند سخن می‌گوید و طغرل بیگ را طغرل ملعون نامبارک می‌نامد [ص ۳۷۱].

از سال ۱۰۲۵ به بعد [یعنی از قرن پنجم هجری]، در سرزمین خراسان، سپاهیان غزنوی پیوسته با ترکمانان که مردم شهرنشین را غارت می‌کردند، در زدوخورد بودند. روستاییان که در نتیجه مالیاتها و عوارض سنگین و جابرانه دولت غزنوی و غارت و چپاول آنها و توقف تمتد لشکریان، مفلس و مستأصل شده بودند، از محل اقامت خود رو به فرار می‌نهادند.

فخرالدین گرگانی در آغاز داستان دسی‌داهمین، احوال ده‌نشینان حومه اصفهان را چنین بیان می‌کند:

همه دیدند دههای صفاهان	که یکسر جو بیاران بود ویران
ز دهها، مردها آواره گشته	همه بی‌توشه و بی‌باره گشته
چونام او شنیدند آمدند باز	ز کوهستان و خوزستان و شیراز
یکایک را به دیوان خواند و بتواخت	بداش گاو و قخم و کار او ساخت

از این ابیات، می‌توان دانست که در سرزمینهایی که سلجوقیان می‌گشودند، بر مردم محل چه می‌گشسته است، پس از سقوط غزنویان، فرمانروایان سلجوقی در ابتدا ناتوانتر از آن بودند که بتوانند خراج کشور را همچون غزنویان از جیب و کیسه مردم بیرون بکشند و در زمان آنها روستاییان اندکی احساس آسایش کردند. اما با دادن اقطاع، وضع روستاییان دگرگون گشت، تا حدی که نظام‌الملک ناچار شد مخصوصاً به اقطاع داران اخطار نماید که «ایشان را بر رعایا جز آن نیست از فرمان که مال حق، که بدیشان حواله کرده‌اند، از ایشان بستانند و چو نیگو.» اگر سابقاً عمال سلطان از مردم مالیات می‌گرفتند، اکنون یک مرد اشرافی

بیکانه، که چندان به استقرار وضع اقتصادی علاقه نداشت، بر جان و مال رعایا حاکم بود.<sup>۱</sup> در طی قرن چهارم و پنجم هجری، در ایران و دیگر ممالک اسلامی، طبقات و گروههای مختلف المنافع زندگی می کردند. به نظر برتلس، دانشمند شوروی، آنچه را که انگلس درباره آلمان در آغاز قرن شانزدهم بیان کرده، درباره جامعه قرون وسطای شرق نیز صادق است که در آن اصناف و طبقات گوناگون، چون روستاییان آزاد، سهم کاران، دهقانان، امرا، اعیان شهرنشین، مأمورین وصول مالیات، بندگان، پیشه‌وران، کوچ‌نشینان، قزاق شهری، عیاران، غلامان خاصه، ملایان، فقها، شاعران درباری و دانشمندان زندگی می کردند.<sup>۲</sup> در منابع تاریخی غالباً زمامداران وقت به مأمورین و استناداران تأکید می کردند که در حفظ موقعیت طبقات مختلف کوشا باشند؛ چنانکه در کتاب — التوصل الی التمرس، در منشور ولایت جند، می بینیم که پادشاه وقت به حکمران تأکید می کند که: «الطاف خویش را بر اصناف آدیبان شامل دارد؛ ائمه و علما را که ورثه انبیاء و حفظه بیضه دین خدایند، به چشم اعزاز ملحوظ دارد... قضات و حکام را... که امراء شرع و اماناء خدایند... دست قوی دارد... وجوه مشایخ را... در جوار رحمت خویش دارد... مزارعان و دهاقین را که سبب آبادی عالم و محصل ارزاق بنی آدمند از تصرف ظلم متجنده و سپاه و از بیکار متغلبه مصون دارد... و محترفه و اهل اسواق را از تحمل مشقات محفوظ گرداند تا کارهای خلاق فرو نماند... اصحاب دیوان را بگوید تا مواجب بر ایشان موفر دارند و از ظلم بر دعیت مستغنی گردانند.»<sup>۳</sup> از منشور سابق الذکر بخوبی پیداست که در میان طبقات مختلف جامعه ایران تنها طبقه وسیع کشاورزان و پیشه‌وران کار می کردند و مالیات می دادند و همواره مورد تعدی و تجاوز قرار می گرفتند.<sup>۴</sup>

چنانکه دیدیم، از دوره سامانیان، از برکت استقلال سیاسی و اقتصادی و استقرار امنیت و آرامش نسبی، کشاورزی و صنعت در ایران رو به وسعت نهاد. سقوط حکومت خلفای عرب و احیای دولتهای محلی ایرانی، سبب گردید که دیگر عوارض و مالیاتهایی که از روستاییان و شهریان می گرفتند، مانند زمان قدرت خلفا، از کشور خارج نشود و در داخل ایران در راه فعالیتهای عمرانی مصرف گردد. به نظر محققان شوروی، پس از استقرار حکومتهای مستقل محلی، بخشی از عوارض و مالیاتها صرف احداث قنوات و مجاری آبیاری می گردید. باضافه، مدتی بود که ایران دستخوش هجوم و تاخت و تاز بیگانگان نگشته بود و جنگهای داخلی، در دوران مورد بررسی، به مقیاس وسیعی که موجب ویرانیهای بزرگ گردد، وقوع نیافته بود.

جغرافیون قرن دهم میلادی (حدود قرن چهارم هجری) یویژه اصطخری، سعودی،

### ترقی نسبی در کشاورزی و فعالیتهای صنعتی

۱. آ. ی. برتلس، ناجر خسرو و اسماعیلیان. ترجمه آ. دین پور، ص ۳۷-۴۲ (به اختصار).

۲. د. ک. همان، ص ۲۵.

۳. بهاء الدین محمد بن مؤید بنادای، التوصل الی التمرس. به اهتمام حسن بهمنیار، ص ۲۹-۱۳.

۴. برای کسب اطلاع بیشتر، د. ک. مرتضی داوودی، تاریخ اجتماعی ایران، ج ۱۳، ص ۷۶ به بعد.

ابن حوقل و مقدسی و یک جغرافیدان مجهول پایان قرن دهم، اطلاعات مشروحی درباره جغرافیای اقتصادی ایران به ما می‌دهند. از اطلاعات مزبور چنین برمی‌آید که در ایران آن دوران، نیروهای تولیدی کشور، چنان ترقی و پیشرفت کرده بود که ایران در هیچ دوره‌ای به چنان درجه اعتلای اقتصادی نرسیده بود؛ و بعدها هم حتی تا قرن بیستم نرسید.

در دوران یاد شده، در تمام نقاط ایران کارهای بزرگی در زمینه آبیاری انجام می‌گرفت، و بالنتیجه مساحت اراضی مزروع افزایش می‌یافت. در احداث کاریزها چنان پیشرفت و ترقی حاصل شده بود که مثلاً در کرمان، آب را بتوسط کاریز (قنات) به فاصله پنج روز راه (قریب ۱۲۰ کیلومتر) می‌رساندند. عمق کاریزها در بعضی نقاط، بخصوص در مناطق کوهستانی، به ۹ متر بالغ می‌گردید. بکار بستن هر چهار نوع آبیاری، یعنی بوسیله جوی و نهرهای متفرع از رود و کاریز (قنات) و چاهها، توسعه یافت. از رودهای کارون و هیرمند و هلیل رود و زنده رود و غیره، نهرهای تازه بسیار منشعب شد. سدها و بندها و بندهای متحرک «اکلوز» و مجاری مخصوص برای جریان آب در موقع طغیان، احداث گشت. در آن عهد، چندین نوع چرخ چاه معمول بود. عده کثیری کارشناس مجرب برای تفحص محل آبهای تحت‌الارضی و حفر قنات (کاریزها) و دیگر کارهای آبیاری وجود داشت.

امیر عضدالدوله دیلمی، از آل بویه، در فارس بر رود «کر» میان شیراز و استخر، در نیمه دوم قرن دهم، بند معروف عضدی یا بند اسیر را احداث و دیواره‌ای محکم از تخته سنگهایی که با بستهای سرپی متصل شده بود در مقابل جریان رود پدید آورد. دو سوار آزادانه می‌توانستند بر دیواره این سد حرکت کنند. در نتیجه احداث این سد، سطح آب بالا آمده برکه‌ای مصنوعی ایجاد شده در کرانه آن، ده چرخ عظیم برای بالا آمدن آب احداث کردند و در کنار هر چرخ آسیابی آبی برپا نمودند. از مخزن آب، نهرهایی برای آبیاری منشعب ساختند. در خوزستان، بر رود کارون چرخهای عظیم برای بالا آوردن آب برپا بود. بوسیله این چرخها، آب را سوار سواحل مرتفع آن رود کرده سپس به مزارع می‌رساندند.

همه جا، بجای دست‌آس‌ها، آسیابهایی بود که به یاری نیروی حیوانی گاو و خر (خرآس و گاوآس) کار می‌کرد. آسیابهای آبی یا ندرتاً بادی بکار افتاد. آسیابهای اخیرالذکر، بیشتر در سیستان معمول بود. برای مبارزه با ریگ روان، درخت گز غرس می‌کردند (مثلاً در واحه یزد). در سیستان، برای حفظ واحه‌ها از هجوم ریگ روان، دیواره‌های مخصوص می‌ساختند.

کشت مزروعات قدیم توسعه یافت، و زرع انواع جدید معمول شد؛ بخصوص برنجکاری که در زمان ساسانیان تقریباً کان‌لم یکن بود توسعه یافت. در آن دوره، برنج در خوزستان و نقاط پست فارس و خراسان و سیستان و نواحی کرانه خزر کشت می‌شد. کشتهای جدید از قبیل مرکبات، در نقاط پست، در جنوب ایران و نواحی مجاور کرانه خزر و واحه بلخ و غیره، متداول گشت. جو و گندم همه جا در فلات ایران (تا ارتفاع ۲۰۰۰ متر و بعضی جاها بالاتر) کشت می‌شد. شاعران ایرانی و مصنفین دیگر جو را «گندم فقیران» می‌نامند. باباطاهر عریان، لر، شاعر مردم، (در آغاز قرن یازدهم) چنین می‌نوشت:

اگر دستم رسد بسر چرخ گردون  
از آن پرسم که این چو نیست و آن چون  
یکی را داده‌ای صد ناز و نعمت  
یکی را قرص جو، آلوده در خون

کشت ارزن هم، که «نان فقيران» خوانده می‌شد، بسیار توسعه یافت. در بسیاری نقاط بولجه کشت می‌شد، که برای علیق اسبان بکار می‌رفت. در منابع ما از توسعه کشت پنبه، در خراسان و شمال ایران و فارس و آذربایجان ایران نیز سخن رفته است. کتان در فارس زراعت می‌شد، و از آن در نساجی و روغن کشی استفاده می‌کردند ولی پنبه در نساجی جای آن را گرفت. کف نیز کاشته می‌شد. نباتات رنگی در نقاط زیر کشت می‌شد:

زعفران که رنگ زرد نارنجی می‌دهد، در عراق عجم و قم و لرستان، و رناس که رنگ سرخ می‌دهد، در خراسان؛ زعفران وحشی که رنگ زرد می‌دهد، در خراسان؛ و نیل که رنگ آبی می‌دهد، در کرمان کشت می‌شد.

بقولات بمقدار زیاد، در همه جا کشت می‌شد. صیفی کاری، نباتات چاشنی از قبیل بادلجان، ترب و شلغم و هویج و کلم و کلم گل و انواع پیاز و چغندر و کاهو و تریتیک و اسفناج و مارچوبه و فلفل سبز و گشنیز و ریحان و زیره (در کرمان) و خردل و غیره بیشتر در نزدیکی شهرها زراعت می‌شد. کشت خیار بسیار معمول بود. به گفته استخری، در نزدیکی شیراز، اراضی وسیعی را کشتهای خیار اشغال کرده بود. قریب ۵۰ نوع خربزه در ایران معروف و کشت آن معمول بود، و خربزه‌های اصفهان بهترین نوع آن شمرده می‌شد. کشت کدو نیز توسعه داشت ولی هندوانه کمتر کاشته می‌شد.

درختان میوه به دو دسته گرمسیری که در نقاط پست (در ارتفاع کمتر از ۱۰۰۰ تا ۱۲۰۰ متر) کاشته می‌شد از قبیل پسته و خرنوب و انجیر و زیتون و لیمو و پرتقال و نارنج و نخل خرما، و درختان سردسیری که در نقاط مرتفع‌تر ممکن بود بروید، مثل درخت سیب و گلابی و به و گوجه و آلبالو و گیلاس و آلو و هلو و زردآلو و عناب و زیتون وحشی و توت و انار و بادام و گردو و فندق و ذغال‌اخته و غیره، تقسیم می‌شد.

کشت نخل خرما که از عهد باستان در جنوب ایران متداول بود، در این دوران، در نقاط دوردست شمالی تا کرگان بسط یافت. بهترین خرماها از کرمان صادر می‌شد، و به گفته استخری، در بعضی نقاط، صد من خرما یک درهم نقره قیمت داشت. بهترین لیموها در خوزستان و بهترین پرتقالها در کرمان و بهترین زیتون در خوزستان تولید می‌شد. تانگ انگور همه جا تا ارتفاع ۲۰۰۰ تا ۲۳۰۰ متر بعمل می‌آمد. در بعضی نقاط و نواحی خراسان و غیره، بیش از صد جور انگور بعمل می‌آمد. نیشکر در کرمان و نقاط پست فارس و بخصوص در خوزستان کشت می‌شد.

در فارس و کرگان، گل‌های فراوان معطر و گیاهان دارویی کشته می‌شد. شراب انگور و نیبذ یا شراب خرما علی‌رغم منع اسلام، همه جا تهیه و آشکارا فروخته می‌شد. شراب شیراز و ری مشهور بود. از انگور و توت و خرما دو شراب و سرکه ترشی تهیه می‌شد.

خشکبار (کشمش، برگه زردآلو و خرما و غیره) نیز بمقدار زیاد تهیه می‌شد. فارس سالانه سی هزار شیشه گلاب و بیست هزار رطل کشمش، و خوزستان سی هزار رطل نیشکر، و کرمان بیست هزار رطل خرما، خشک و هزار رطل زیره، بعنوان خراج، به خزانه تحویل می‌داد. منابع ما از ترقی دامداری سخن می‌گویند. قسمتی از داسها مربوط به مردم اسکان یافته ولی بیشتر، از آن چادرنشینان بود. لران و دیگر قبایل چادرنشین ایران کارشان دامداری بود.

جغرافیون از فعالیت داسداری قبایل در کوههای فارس و ییلاق و قشلاق آنها سخن می‌گویند. دربارهٔ کردان (لران) فارس، استخری، چنین می‌نویسد: «خانواده‌های کرد چندان زیادند که بشمار نمی‌آیند. اینان در سراسر فارس، پراکنده‌اند و می‌گویند که بیش از پانصد هزار سیاه چادر دارند. ارباب و سپاهیان و چوپانان باهم بیتوته می‌کنند.» به گفتهٔ استخری، این چادرنشینان دارای گله‌های گوسفند بوده ولی شتر کمتر داشتند. اسبانشان از نژاد پست بود. شتران و اسبان خراسانی مشهور بودند. در تمام نقاط، گوسفندداری متداول بود.<sup>۱</sup>

**فعالتهای صنعتی** جغرافیون قرن دهم [میلادی] از رونق و پیشرفت فراوان تولیدات پیشه‌وری و ترقی فنی پیشه‌وران صحبت می‌دارند. در شهرهای ایران، زریفت بمقدار زیاد برای صدور (در نیشابور، و اصفهان و شوشتر و غیره) و منسوجات ابریشمی با نقوش زر و سیم (در شیراز و ری و اصفهان و فسا و بسیاری از شهرهای خوزستان و فارس و خراسان) و انواع پارچه‌های ابریشمی از قبیل اطلس و کمخا و دمشقینه و غیره (در بسیاری از شهرهای خوزستان و فارس و خراسان و سیستان و گرگان و طبرستان و بویژه یزد و شیراز و اصفهان و ری و نیشابور) تهیه می‌شده. پارچه‌های کتانی شهرهای فارس و بویژه کازرون مشهور بوده. در آن دوران، عدلهای کازرونی را که دارای علامت و «رقم» کازرون بود، در بسته، در تمام بازارهای آسیای مقدم و میانہ و افریقای شمالی می‌خریدند «بی آنک بگشادندی». بالا- پوشهای راه‌راه و پارچه‌های پشمی شیراز مشهور بود. بهترین قالیهای پشمی و ابریشمی در شیراز و دیگر شهرهای فارس و خوزستان و خراسان بافته می‌شد.

هرگونه پارچه‌های پنبه‌ای از منسوجات خشن یا کرباس برای فقرا تا منسوجات ظریف، در تمام نقاط ایران (در اصفهان و شیراز و ری و نیشابور) تولید می‌شد. بدین قرار، صنعت نساجی از صنایع دیگر بیشتر ترقی کرده بود. اما از میان صنایع دیگر، کاشی‌سازی و تولید ظروف سفالی (در کاشان و ری و دیگر نقاط) ترقی وافر کرده بود.

مصنوعات زیبای مسی و برنجی و نقره‌ای و طلایی و اسلحه در تمام شهرها ساخته می‌شد. مصنوعات آهنی شیراز و دیگر شهرهای فارس مشهور بود. در شیراز و شاپور و دیگر شهرهای فارس، روغن‌گلهای گوناگون برای صدور تهیه می‌شد (روغن گل‌سرخ، و بنفشه و یاس و نرگس و باسمن و گل‌سورد و بهار لیمو و نارنج و غیره و همچنین اسانس‌گلهای و عطریات و ترکیبات دارویی گیاهی).

شهرهای خوزستان و کرمان، مقدار زیادی، شکر نیشکر و شیرینیهای مختلف تولید می‌کردند. صابون و مرکب در شهرهای فارس ساخته می‌شد.

در قرن دهم، کار استخراج معادن نیز بالا گرفت. معادن به دولت تعلق داشت و بتوسط دستجات جویندگان و کاشفین و کسانی که از دولت معدنی را به‌اجاره می‌گرفتند و مالیاتی تا حدود ثلث مقدار محصول بدست آمده، می‌پرداختند استخراج می‌شد. در خراسان و کومش (قوس) و طبرستان و فارس و کرمان، نقره و در خراسان و فارس و کرمان، آهن و در خراسان و عراق عجم - نزدیک یزد - و آذربایجان و نواحی مجاور کرانه خزر، مس و در خراسان، طلا و

۱. تاریخ ایران از دوران باستان تا پایان سدهٔ هجدهم میلادی، پیشین. ص ۲۳۹-۲۳۶ (به اختصار).

در فارس، نفت و در ناحیه کوه دساوند، قلع و سرب و گوگرد و در بدخشان و آذربایجان، سنگ لاجورد و در بدخشان، لعل و نزدیک نیشابور، فیروزه و در خراسان و آذربایجان و نقاط دیگر، سنگ مرمر و در فارس و دیگر جاها، سومیایی استخراج می‌شد.<sup>۱</sup>

به نظر محققان شوروی: «در نقاط مجاور شهرهای بزرگ یا جاده‌های کاروان‌رو، محصولات کشاورزی، بیشتر در بازارها فروش می‌رفت. تجارت از راه دریا و همچنین بوسیله کاروانها در قرن دهم (میلادی) رونق بسزایی داشت.

سراکز اصلی جاده‌های کاروان‌رو عبارت بود از: همدان، ری، نیشابور، هرات، اصفهان، شیراز، اهواز، بلخ و کابل دو مرکز اصلی تجارت با هند بود که بوسیله تشکیل و اعزام کاروان، صورت می‌گرفت.

آسل و ساری در دوره سورد نظر ساء، بندرگاههای مهم ایران در کرانه بحر خزر بشمار می‌رفت که با خوارزم و کشورهای قفقاز و ایتیل خزر و نواحی ولگا و روس تجارت می‌کردند. «جهازات روسیان» با بارسویینه و چرسینه و سوم و بردگان، در آسل و ساری پهلو گرفته کالاهای خویش را با مصنوعات ایرانی مبادله می‌کردند.

شهر سیراف مهمترین بندرگاه خلیج فارس بود. بازرگانان سیرافی، تجارت از راه دریا را در دست داشتند. بندرگاههای جنابه (گناوه) و کیش (قیس) و هرمز کم‌اهمیت بودند. کالاهای ایرانی از این بندرها به بصره و بنادر عربستان و مصر و هندوستان و چین صادر می‌شد.

داستان زیر را که استخری درباره بازرگانان نقل می‌کند، شایان توجه است.

بازرگانان گرایش نمایانی به یک کاسه کردن سرمایه‌های خود و تشکیل شرکت دادند. مردم سیراف و کرانه به سفرهای دریایی مبادرت می‌ورزیدند. گاهی اتفاق می‌افتد که برخی از آنها زندگی خود را در دریا می‌گذرانند. به من گفتند که یکی از ساکنان سیراف چنان با دریا خو گرفت که چهل سال تمام از کشتی پیاده نشد و هر بار که به خشکی نزدیک می‌شد، شرکای خود را وادار می‌کرد پیاده شوند و کارهای او را در شهر انجام دهند. اگر در کشتی شکاف و شکستگی پیدا می‌شد و نیازمند به سمرت می‌گشت، از آن کشتی به کشتی دیگر نقل مکان می‌نمودند، بدین سبب، تجار اسوال فراوان بدست می‌آوردند، بطوریکه تمول بعضی از آنان به ۵ میلیون دینار بالغ می‌گردید. مبالغ بیشتری را نیز به من گفته‌اند. ولی چنین بازرگانی از لحاظ لباس و وضع ظاهری هیچ تفاوتی با کارکنان روزمزد اجیر خویش (یعنی حمالان و سلاخان) ندارد.

در این داستان، خصایص ویژه بازرگانان ایرانی که در قرن دهم به سفر و سیاحت دریایی می‌پرداختند، نشان داده شده که عبارت است از: جدوجهد و پشتکار و میل وافر به سفر و خست و حرص در جمع‌آوری پول و خرج نکردن آن؛ برای اینکه بدانیم در آن دوران چهار میلیون دینار یا چهل میلیون درهم چه ثروت هنگفتی را تشکیل می‌داده. کافی است بیاد آوریم که این رقم تقریباً معادل خراج یکسال ونیم ایالت فارس بوده. مطلب شایان توجه دیگر، این است که اگر در زمان ساسانیان، سلوان ایرانی تقریباً وجود نداشت. در عوض، در قرن دهم، بنا به گفته استخری، حتی در کرانه غربی خلیج فارس نیز بقریب، تمام سلوانان و بازرگانی که به کار تجارت و سفر دریا اشتغال داشتند، ایرانی بودند.

از ایران به کشورهای کرانه دریای متوسط (مدیترانه) و عربستان و هندوستان و چین و از طریق خشکی و جاده‌های کاروان‌رو و راه دریا، غلات و پنبه و روغن کتان و کنجد و رنگهای گیاهی و کشمش و خرما و انواع میوه‌جات (چه خشک و چه بشکل ترشی و مربا) و شراب و عسل و شکر خوزستان و ابریشم خام و عطریات و داروها و شتر و اسب صادر می‌شد (اسب بیشتر به هندوستان صادر می‌شد).

صنوعات ایرانی و بویژه زری و منسوجات ابریشمی و نیمه ابریشمی و کتان و پنبه‌ای و پشمی و قالی پشمی و ابریشمی و اشیاء برنجی و نقره‌ای ساخته شده از دیگر فلزات و ظروف سفالی و غیره، به عربستان و کشورهای کرانه دریای متوسط حمل می‌شد.

به گفته استخری، سیراف بندر ترانزیتی کالاهایی که از هندوستان و چین می‌رسید بود. از هندوستان، صبر زرد و عنبر و کافور و سنگهای قیمتی و خیزران و عاج و چوب آبنوس و صندل و فلفل و گیاههای معطر و داروها و ادویه به این بندر وارد می‌شد و سپس از سیراف نه تنها به ایران بلکه به تمام کشورهای مجاور، صادر می‌گردید.

در میان امتهای که بوسیله بازرگانان وارد و صادر می‌شد، بیشتر اشیاء تجملی دیده می‌شد و دادوستد این کالاها توسعه فراوان نداشت و بیشتر برای رفع حوائج فئودالها و بازرگانان بود.

یکی از رشته‌های سهم تجارت در ایران، خرید و فروش بردگان (از زن و سرد) بود. بردگان را از کشورهای اروپای شرقی و دشتهای ترک نشین و هندوستان، بخصوص از کرانه غربی افریقا، وارد می‌کردند. به گفته جغرافیدان گمنام ایرانی پایان قرن دهم، از کشورهای قفقاز، بردگان رومی (یونانی) و ارمنی و بچناکی (بچنگی) و خزری و صقلایی (اسلاو) بایران وارد می‌کردند. در ایران، بردگان غوری و هندی نیز وجود داشتند.

قابوسنامه که یک نوع دستور زندگی برای اعیان و بزرگان است (قرن یازدهم میلادی پنجم هجری) بردگانی از اقوام زیر را که در ایران معروف بودند، نام می‌برد: نویان، حبشیان، یونانیان، ارمنیان، هندوان، ترکان و روسیان.

این که برده‌فروشی تا چه حد رواج داشته، از مثال زیر پیداست. به گفته استخری، یک بازرگان ایرانی از مردم کرانه خلیج فارس در یک سفر دریایی تابستان، بسال ۹۳۶ میلادی (۳۲ هجری قمری). در ضمن دیگر کالاهایی که با چهارصد جهاز حمل می‌کرد. دوازده هزار برده سپاهبوست بود. اگر تنها یک بازرگان - آن هم در یک فصل سال - اینهمه برده حمل می‌کرده، می‌توان حدس زد که در ظرف یک قرن، چندین صدهزار بنده از آفریقا به ایران حمل شده است. بنا به گفته نظامی عروضی سمرقندی، در شهر بلخ، در قرن یازدهم، یک محله یا «کوی برده‌فروشان» وجود داشته است.

علی‌الظاهر، اکثر این بردگان بطور ترانزیت از ایران عبور می‌کردند، و از دشتهای ترک نشین و اروپای شرقی به کشورهای عربی، و از هندوستان و افریقا به آسیای میانه و غیره حمل می‌شدند، و بخش قلیلی در ایران باقی می‌ماندند. بکار بستن کار بردگان در کشاورزی و پدیده‌ها، نسبت به قرنهای هفتم تا دهم، به مراتب، تقلیل یافته ولی هنوز بالکل از میان نرفته بود. یک نوع خاص تجارت برده، همانا خرید و فروش پسر بچه‌ها و جوانان ترک بود که برای خدمت

در دستجات سوار اقبال می شدند.

برده فروشان آسیای میانه و ایران، اینان را از چادر نشینان ترک می خریدند. به گفته میرخواند، رسمی وجود داشت که چنان که بازرگانی اقلام غلام ترک یکباره می خرید، یک غلام را برای کمان بدوی می دادند. دولت در خرید و فروش غلام نظارت داشت. تجار مجبور بودند، نخست غلامان را برای فروش به دولت عرضه کنند و فقط آنها را که برای سلطان (سامانی یا بویه) اقبال نشده بودند، می توانستند به دیگر فتودالها فروخته یا به بازار برند.<sup>۱</sup>

در دوره سلاجقه و خوارزمشاهیان، با وجود اختلاف شدید طبقاتی و دوام جنگهای فتودالی و جنگهای مذهبی و حملات مداوم چادر نشینان، در زمینه شهرسازی، ساختن مصنوعات فلزی، قالی بافی، پارچه بافی و بخصوص در ساختن ظروف سفالی پیشرفتهایی وجود داشت. به نظر محققان شوروی «... در قرون یازدهم و دوازدهم میلادی (پنجم و ششم هجری قمری) ترقی و پیشرفت بازرگانی بین المللی همچنان ادامه داشت. پیدایش شرکت های نیرومند بازرگانان، که در مقیاس بین المللی به تجارت می پرداختند، شاهد این مدعاست. تقریباً تمام کشورهای دنیای قدیم، در قرون یاد شده، به صحنه بازرگانی بین المللی کشانده شدند. در عین حال، بسبب جنگهای صلیبی، اهمیت بعضی از کشورهای اروپایی و بویژه ایتالیا در بازرگانی مذکور افزایش یافت. راههای اصلی کاروانرو و بازرگانی، کماکان، از ایران می گذشت، و این خود در رشد و ترقی شهرهای ایران تأثیر و انعکاسی مساعد داشت.

مردم پیشه و در شهرها، و ارباب حرف در چنگ فتودالها و شرکت های بازرگانان و سرمایه داران رباخوار بودند. پیشه و ران شهری، عوارض و مالیات های فراوان فتودالی را می بایست بپردازند.

منابع تاریخی بارها از مالیات های ظالمانه ای که از پیشه و ران یک رشته و یا ارباب حرفه یک شهر، بالتمام، خودسرانه دریافت شده بود، سخن می گویند. ولی شیوه وضع مالیات پیشه و ران، بتفصیل، مورد مطالعه قرار نگرفته است.

در این دوران، در ایران نیز مانند دیگر کشورهای خاور نزدیک، اتحادیه های اصناف وجود داشت. اصناف سزبور اغلب در زیر نفوذ جرگه های اخوت و درویشان بودند. بویژه، «اهل الفتوه» (جوانمردان) در میان پیشه و ران نفوذ فراوان داشت. و در زیر لفاظه دین، با سیاست سران فتودال مخالفت می کرد. «آهیان» قتل ظلمه را مجاز می دانستند. اینان به دستگیری از یکدیگر و تعاون توجه فراوان می کردند و سفره اخوت می گسترند.

در قرون یازدهم و دوازدهم میلادی، تضادهای اجتماعی شدت بیشتری پیدا کرد. منابع تاریخی از شورش های بزرگ روستایی، مانند قیاسهای قرن هشتم تا دهم میلادی، سخن نمی گویند ولی از تیز شدن آتش مبارزه اصناف مردم، در شهرها، میان فتودالها و تجار از یکطرف، و پیشه و ران و روستائیان از طرف دیگر، اطلاعاتی بدست می دهند.

مبارزه در شهرها بصورت تصادمات مذهبی تجلی می کرد. میان سنیان (که غالباً اعیان و تجار بودند) و شیعیان (روستائیان و پیشه و ران) یا میان شعب مختلف مذهب سنی که قشرهای معینی از مردم را متحد می ساختند، مبارزه درگیر می شد. مناظرات دستجات مذهبی، عموماً مبدل

به تصادمات مسلحانه و قتلها و ایجاد حریق در کویهای مختلف می‌گشت و بارها منجر به ویرانی یک شهر می‌شد (همچنان که در ری اتفاق افتاد). روستاییان اطراف بلاد نیز به این تصادمات، که معمولاً در شهرها آغاز می‌گشت، کشانده می‌شدند.<sup>۱</sup>

به نظر ریچارد ن. فرای در دوران قدرت نخستین شهریان سامانی، مادام که ترکها هنوز قدرت و نفوذ زیادی کسب نکرده بودند و مالیاتها زیاد نشده بود، وضع کشاورزان و پیشه‌وران تا حدی رضایت‌بخش بود. ولی در اواخر دولت سامانیان، سلاطین یا اسرای سامانی با اختلافات داخلی، استقلال‌خواهی فئودالها و عدم تمرکز نسبی مواجه گردیدند. سازمان اداری روز بروز افزایش یافت، حقوقها فزونی گرفت، سپاهیان، بخصوص اسرای ترک، قدرت و نفوذ بیشتر کسب کردند، و از دولت حقوق و سزایای بیشتر می‌خواستند. دولت برای مقابله با این مشکلات، بر میزان مالیاتها می‌افزود، و سعی می‌کرد، بکمک پول، نیروهای مخالف را راضی یا مغلوب کند. در نتیجه این احوال و نیامدن برف و باران، ذخایر آب در قنوات و چاهها نقصان پذیرفت، نلغم دیرین شبکه‌های آبیاری از بین رفت و وضع کشاورزان به تنباهی گرایید. طبقه پیشه‌وران نیز در اثر تحمیلات مأسورین مالیاتی و رواج سکه‌های کم‌عیار، و کم شدن قوه خرید طبقه عظیم کشاورزان، با بحران اقتصادی مواجه گردیدند. مجموع این احوال به ورشکستگی و ضعف حکومت مرکزی گرایید.

اکثریت قریب به اتفاق مردم در خانه‌های خشت و گلی زندگی می‌کردند. کوچه‌ها غالباً تنگ و پراعوجاج و پیچ در پیچ بود. مردم به مسائل بهداشتی توجه نمی‌کردند. گوشه و کنار کوچه‌ها و معابر تنگ انباشته از انواع زباله‌ها بود. مردم به حقوق و وظایف فردی و اجتماعی خود توجه نداشتند. ظلم زمامداران، تجاوزات پی‌درپی فئودالها و ترکان غز، زورگویی غازیان و عیاران و راهزنان، به اکثریت مردم مجال تفکر و چاره‌جویی نمی‌داد. آلودگی محیط، و کم‌توجهی مردم به اسور صحی، گاه و بیگاه سبب ظهور وبا، طاعون و دیگر بیماریهای واگیردار می‌شد، و خرمن هستی هزاران آدمی را بر باد می‌داد.<sup>۲</sup>

«بندر سیراف که در مقابل جزیره کیش و بین بصره و بندر عباس واقع است، در حدود قرن ششم میلادی، از لحاظ فعالیت‌های اقتصادی و آمدورفت کشتیهای تجاری اهمیت و شهرت فراوان داشت. در این بندر، جمعیتی سرکب از اقوام و ملل گوناگون با عجله و شتاب بسیار، شب و روز در کوچه‌ها، دکانها و انبارهای آن که پر از کالا بود، با زحمت آمدورفت می‌کردند؛ بازرگانان و تجار، مانند ناخدایان، کشتیهای متعدد در اختیار خود داشتند و به مسافرت‌های طولانی که گاه ماهها و سالها ادامه داشت، مبادرت می‌کردند. خانه‌ها که گاه به شش هفت طبقه می‌رسید، و در نزدیکی هم قرار گرفته بود؛ طبقات پایین این عمارتها را از سنگ و آجر و طبقات بالا را از چوبهایی که از افریقا و هند وارد شده بود، می‌ساختند. تجار واردکننده و صادرکننده و صاحبان کشتیها در ساختمانهای مجهز و آماده مسکن می‌گزیدند. در قرن دهم، سکنه سیراف سرمایه‌ای بین پنجاه تا صد میلیون فرانک طلا داشتند، و در دفاتر تجاری این بندر، مهمترین معاملات بازرگانی آن عصر صورت می‌گرفت (اصطخری).

۱. همان، ص ۲۸۵-۲۸۴.

۲. همان، ص ۲۲۲-۱۸۷.

تمام میوه‌ها و مواد غذایی از داخله ایران یا بین‌النهرین بوسیله راه‌های دریایی به بندر سیراف می‌رسید و نیز کالاهای متنوع خارجی نظیر عنبر، صبر زرد، آبنوس، عاج، صندل، نخست در سیراف انبار و متمرکز می‌شد و سپس از آنجا به بغداد و دیگر نقاط عالم فرستاده می‌شد. علاوه بر این، مقدار زیادی برنج و صمغ و لاک برای بستن و مهر و موم کردن نامه‌ها و پاکت‌ها وارد بندر سیراف می‌شد. اهالی این بندر در نجابت و پاکدستی معروف بودند و بسته‌های کالاهای چرم‌پلنگ بربری (شترگاوپلنگ) که پارسیان از آن سوزمی‌ساختند از زنگبار به سیراف می‌رسید، چندان که پلنگ بربری، معروف شد به «سیرافی»، و لفظ زرافه معرب آن است و Girafe شکل فرنگی زرافه است.

مال‌التجاره‌هایی که مهر و امضای بازرگانان سیراف را داشت بسهولت در شهرهای دور - دست دادوستد می‌شد. در آثار زردشتی قرن نهم میلادی، سیراف مرکز عالم دانسته شده، درست مانند شهر بابل (تیسفون) که در اسناد زردشتی قدیمتر مرکز عالم دانسته آمده است. از اواخر قرن دهم، ارزش اقتصادی بندر سیراف رو به نقصان نهاد، و جزیره کیش جانشین آن گردید و این وضع تا قرن یازدهم دوام یافت. از اواخر این قرن، مردم این ناحیه که بر اثر زلزله‌های پی‌درپی در سالهای ۹۷۸-۹۷۶ میلادی خرابی و خسران فراوان دیده بودند، بندر سیراف را تخلیه کردند و در جزیره کیش سکناگزیدند. این جزیره روی تخته سنگ بزرگی در مقابل سیراف قرار گرفته بود. این شهر بندری مهم بود.

سوداگران عدن که ایرانیان مهاجر و فراری از ستم حکمداران ایران بودند، از رهبران خود که رؤسای اسماعیلیان یمن (۱۱۷۳-۱۱۲۵) بودند، و سپس از رسولیان (۱۴۵۴-۱۲۲۸) فرمانبرداری کردند و مناسبات خود را با ایوبیها و مالیک مصر و هند و کشورهای شرق دور حفظ کردند. سوداگران کیش و عدن، مانند قراطه، تمایلات دموکراتیک و پیشرفته‌ای داشتند و در تمام دنیای آن روز، از برکت ثروت و قدرت دریایی فراوانی که در اختیار داشتند، مورد احترام بودند. این دو جمهوری غالباً در اقیانوسها و دریاهایی که بین عربستان، هند و حتی چین قرار داشت، با یکدیگر مبارزه و زدو خورد می‌کردند.

از قرن دهم میلادی که عالم اسلام بین دو خلیفه تقسیم گردید، و بین دو منطقه دجله و لیل جدایی افتاد، قدرت و نیروی دریایی نیز بین دو قطب متخاصم که در خلیج فارس و بحر احمر متمرکز بودند تقسیم گردید. از جمله کتابهای مربوط به کشتیرانی که وضع آندورفت نیروی دریایی این دوره را شرح می‌دهد «رهنامه بحری» است که احمد بن ماجد در حدود سال ۱۴۹۷ نوشته، و دیگر «رهنامه بحری» که سلیمان مهری نگاشته و قسمتی از آن مأخوذ از رهنامه‌های دریانوردان سیرافی است که در طی قرن ده، یازده و دوازده به رشته تحریر درآمده است.

قهرمانان دریایی عصر درخشان آل‌بویه، ابن‌کهلان در حدود ۸۶۴، و ابن‌ابان در حدود سال ۹۰۰، و ابن‌شادان در حدود سال ۹۵۰ که از ناخدایان معروف سیراف بودند، گرگ دریا یا «اسدالبحر» لقب داشتند، و مقام آنها در علم دریاکداری و تجارت، نظیر مقام بولصر فارابی و بوعلی سینا در حکمت بود. ناخدایان قرون وسطی آثار آنها را از برمی‌دانستند.

بعضی از محققین که از جنبشهای اقتصادی و فعالیت دریانوردان این منطقه از اواخر قرن هشتم تا پایان قرن سیزدهم اطلاعی نداشتند، بکلی منکر جنب و جوش و فعالیتی که در طی

این چند قرن در خلیج فارس جریان داشته گردیده‌اند؛ غافل از این که دریانوردان سیراف که وارث اطلاعات دریانوردان اقیانوس هند بودند، دارای قبله‌نمایی بودند که ۳۲ خانه یا مهیب باد داشت، و به کمک این صفحه و علامتهای آن، از مهیب ریاح موسمی و موقعیت ستارگان و طلوع و غروب آنها ۱۶ نقطه را مطلع و ۱۶ خانهٔ مقابل را مسقط ۱۶ ستارهٔ ثابت معروف می‌نامیدند. روی کشتیها نیز عده‌ای منجم با وسایل دقیق و آلات و اوراقی که فاصلهٔ اجرام سماوی و نقاط ساحلی را از یکدیگر نشان می‌دادند، مشغول مراقبت و هدایت ناخدای کشتی بودند. از جمله وسایل دقیقی که در اواخر قرن ۱۲ مورد استفاده قرار می‌گرفت، چوبی بود موسوم به عصای طوسی که برای اندازه‌گیری فاصله‌های ستارگان و تعیین خط سیر آنها به کار می‌رفت.

دریانوردان جنویزی (ولیزی) که در قرن ۱۳ به دربار مغول آمدند، علم و اطلاع دریاگذاران خلیج فارس را کسب کرده آن را در مدیترانه منتشر ساختند. علاوه بر قطب‌نما نقشه‌های کشتیرانی موسوم به رهناسج را که بنادر مختلف هند را نشان می‌دادند، مورد مطالعه قرار دادند، و سرانجام طرز ساختن آن را آموختند. درین نقشه‌ها (رهناسج) به طول و عرض جغرافیایی، مانند بطلمیوس، توجه نداشتند بلکه طبق سیستم ایرانی و چینی، قطب مغناطیسی (الجاه) را مرکز گرفته، موضع بندرها را به حسب قطب‌نما تعیین می‌نمودند.

از اصبع و انگشت‌وگره برای تعیین فاصله‌های جغرافیایی استفاده می‌کردند. از قرن دوازدهم، قطب‌نما که از دیر زمانی بطور سری و مخفی مورد استفادهٔ چینیها و هندیه‌ها و ایرانیها بود، در بحرپیماییها مورد توجه عموم ملاحان قرار گرفت.»<sup>۱</sup>

«تقریباً تمام کشتیهای بزرگ، که در این دوره در بنادر خلیج فارس مورد استفاده قرار می‌گرفت، در بندرهای هندوستان ساخته می‌شد.

### کشتیرانی و بادهای موسمی

این کشتیها دو نوع بود: بعضی از آنها را منحصرأ برای حمل مسافران می‌ساختند که بسیار سبک و سریع السیر بود و مسافران را پس از عبور از رود دجله به بصره می‌رسانید؛ بعضی دیگر کشتیهای بارکشی بود که برای بردن کالا به کار می‌رفت و شبیه به کشتیهای بادی چینی بود.

این کشتیهای بادی و سنگین کمابیش مرتفع و برای سوار شدن روی آنها از یک نردبان ده پله‌ای استفاده می‌کردند و می‌توانستند با آنها . . . مسافر و کارگر دریایی حمل نمایند. داخل کشتی اتاقهای متعدد و دکانهای گوناگونی نظیر سقپفروش و میوه‌فروش و غیره وجود داشت. علاوه بر این، در این کشتیها محلهای مخصوصی برای رختشویی و سلمانی بود. در سکان کشتی محلی برای نگهداری گوشتهای نمک‌زده می‌ساختند. آماده کردن کشتی و حرکت دادن آن مستلزم انجام مقدماتی بود. قبل از حمل کالا، نخست قطب‌نما و عصای طوسی که اسطرلابی بود مستطیل شکل، و شاغول عمق‌گیری و فانوس روی کشتی و رهناسه یا نقشهٔ بندرها و دیگر ضروریات را در محل خود قرار می‌دادند. کارگران کشتی عبارت بودند از: غواصان و ملاحانی که بدون استفاده از ماسک زیر آب می‌رفتند.

۱. علی مظامری، زندگی مسلمانان در قرون وسطا. ترجمهٔ مرتضی‌الدینی، ص ۴۵۶-۴۵۳ (به اختصار).

اگر شکافی در طی راه در بدنه کشتی پدید می‌آمد با چشمان باز به درون آب می‌رفتند و با معجونی از روغن کنگجد و سوم و قیرسوراخ را می‌گرفتند. علاوه بر این، در کشتی‌ها چرخ اندازه‌ها و نفت‌اندازه‌ها و رعد اندازه‌ها مجهز به وسایل دفاعی و همواره مترصد و مراقب بودند؛ زیرا لازم بود از مسافران و کالاها هنگام بروز خطر و هجوم دزدان دریایی خلیج فارس و گجرات، دفاع و پایداری نمود. دزدان دریایی به‌بها‌ها و عنوانهای مختلف با کشتیهای کوچک خود در سواحل گردش می‌کردند و هدف اساسی آنها تجاوز و غارتگری بود. جزیره سقوطره (واقع در جنوب عربستان و اقیانوس هند) در قرن دهم، یکی از مراکز تجمع غارتگران دریایی بود. آنان سواحل شرقی هندوستان را به‌باد غارت می‌دادند و چنان در کار خود مهارت داشتند که صاحب قایم و صاف آنها را به‌اسم «جن» می‌خواند، یک نویسنده چینی نوشته است: که در بالای کشتیها کبوترخان و لانه‌هایی بود که پرندگان در آن زندگی می‌کردند. این پرندگان گاه دهها کیلومتر به‌اطراف خود پیش می‌رفتند تا جزیره‌ها و خشکیهای مجاور را تشخیص دهند. در فاصله‌های معینی از ساحل، روزها از سوزن مغناطیسی که وسط یک قوطی، و آن قوطی در یک جعبه پر از آب قرار داشت (تا همواره به‌وضع افقی بماند) استفاده می‌کردند. برای دانستن موقعیت کشتی، به‌حسب زمان و مکان، از عصای شرف‌الدین طوسی که آن را «بلستی» یعنی قوس بندق و کمان‌گروه لقب داده بودند، استفاده می‌کردند.

ناخداپایان خلیج در مدت یکماه خود را از قلعه‌های نزدیک مسقط کنونی به‌کولم، در ساحل معبر میلیبار، می‌رسانیدند و از آنجا در عرض چند روز به‌سرن‌دیب می‌رسیدند و از سرن‌دیب خود را پس از یک ماه به «کرایا کلا» واقع در شبه جزیره سلاک می‌رسانیدند. از این ناحیه به سوی پالمبانک و سوماترا و جاوه و جزیره تاهیتی، واقع در مجمع‌الجزایر مسبار (شاغول)، رهسپار می‌شدند، و از آنجا پس از ۱ روز دریانوردی، به‌جعبا (الصنف واقع در ویتنام فعلی) وارد می‌شدند. در آنجا مسلمانان کوچ‌نشین اقامت داشتند که در حدود قرن دهم روزهای جمعه خطبه نماز را به‌نام سلطان محمود غزنوی (۱۰۳۰-۹۹۷) می‌خواندند. این دریانوردان سواحل چین را دو ماهه طی می‌کردند. دریانوردان این حدود از گردباهای عظیم «طای فونگ» سخت بیمناک بودند. باد موسمی فقط دو بار در سال می‌وزید برای مراجعت از قسوان‌چو، بندر چین به‌آنژ، واقع در شمال غربی سوماترا، چهل روز وقت لازم بود. همینکه باد موسمی بار دیگر می‌وزید، عزیمت بجاناب سیراف اسکان‌پذیر بود.<sup>۱</sup>

### ارزش اقتصادی خلیج فارس

خلیج فارس، چه در دوران قبل از اسلام و چه در دوره بعد از اسلام، مرکز فعالیت‌های اقتصادی بوده است. سفرنامه‌های جهانگردان و دریانوردان ایرانی و عرب، بخوبی این معنی را ثابت می‌کند. سلیمان که در اواسط قرن نهم میلادی در بصره اقامت داشته و چندین سفر از طریق خلیج فارس به چین رفته است، درباره ارزش اقتصادی سیراف و خلیج فارس چنین می‌نویسد:

«... کشتیهای چین اغلب در سیراف بارگیری می‌کنند و مال‌التجاره‌هایی را هم که از بصره و عمان و سایر نقاط می‌آورند، در اینجا به کشتی می‌گذارند. زیرا در نقاط دیگر غالباً طوفان و کولاک برپاست. از آنجا کشتیها به مسقط می‌روند که تا سیراف دو بیست فرسخ فاصله دارد، ابو زید صیرفی که

سفرنامه سلیمان را تدوین کرده است، می‌گوید سکه‌های مسی چینی در سیراف رواج داشت. مسعودی که معاصر ابوزید بوده است، گفته‌های سلیمان را تأیید می‌کند و می‌نویسد از سواحل چین تا بصره اقوام و ملل مختلفی زندگی می‌کنند که غیر از تجارت در دریا به صید مروارید نیز اشتغال می‌ورزند. در مناطق ساحلی انواع مرجان یا قوت، لعل و الماس، فیروزه یافت می‌شد و معدن مس در خاک کرمان وجود دارد. در این دوره، در خلیج فارس از چراغهای بحری و علائم چوبی برای هدایت ملاحان استفاده می‌کردند و غالباً برفراز علائم، آتش روشن می‌کردند تا کشتیها به صخره تصادم پیدا نکنند. ادیسی می‌نویسد: مستحفظین با قایقهای خود در سواحل آبدورفت می‌کنند تا از حوادث ناگوار جلوگیری نمایند.

ناصر خسرو در سنه ۱۰۵۱ میلادی، در سفرنامه خود، از ارزش اقتصادی بصره و بازارها، مساجد، قصور و کاروانسراهای آن سخن می‌گوید.

بطور کلی، سیراف، کیش و هرمز از ابتدای قرن نهم میلادی تا مدت ۷ قرن، متوالیاً در تاریخ خلیج فارس اهمیت و اعتبار داشته‌اند حتی اصطخری در قرن دهم میلادی، می‌نویسد بعد از شیراز مهم‌ترین شهر فارس سیراف است، و این وضع کامبیش تا حمله استعماری پرتغالیان، ادامه داشته است.<sup>۱</sup>

«در دوره قرون وسطی، بعثت موقعیت جهانی خاص ممالک اسلامی، تجارت و سوداگری، یکی از شاخه‌های بسیار مهم فعالیت اقتصادی بشمار می‌رفت. دو جاده عظیمی که در این دوره، دو انتهای جهان قدیم را بهم متصل می‌کرد، از ممالک اسلامی می‌گذشت. نخستین، راه ابریشم، چین را به ترکستان غربی وصل می‌کرد، و خانبالینغ و خمدان و کنجالفو را از طریق سوگو به یار کند و ختن و کاشغر و سمرقند و بخارا و نیشابور و ری و همدان و بغداد متصل می‌ساخت، و سرانجام به اسلامبول و ونیز و سایر کشورهای غربی می‌رسید.

این جاده که در قرن هجدهم میلادی، بر اثر احداث راه سرتاسری دشت‌سیبر، ارزش اقتصادی خود را از دست داد، در دوره قرون وسطی، اهمیت فراوان داشت و شهرهایی که در مسیر این معبر تاریخی قرار داشتند، چه در ترکستان شرقی و چه در ترکستان غربی، از برکت کاروانهای تجاری که به همت بازرگانان سغدی و اویغوری اداره و رهبری می‌شد، سرشار از موفقیت و آبادالی بود. بوسیله همین جاده‌ها مبادلات اقتصادی بین شرق و غرب عملی می‌شد.

بازرگانان این خط به زبانهای فارسی و ترکی و چینی و عربی آشنایی داشتند. محصولاتی که از سرزمین چین صادر می‌شد، عبارت بود از سواد ابریشمی، مشک و ظرفهای چینی، کاغذ، پشم، کافور، دارچین، توتیا، ریوند، دارپرئیان، آینه، دگمه، زرورق، فندک، چخماق، سوهان، سوزن، قیچی، فولاد و آلات چدنی، انواع و اقسام داروهای طبی، جنسهای فلزی که همه ساله بر هزاران شتر دو کوهانه و بیسراک بار کرده به سمرقند می‌آوردند. در مقابل آن، هزاران رأس اسبان قوی هیکل از ایران به چین برده می‌شد و تمام این تجارت در دست چهارصد یا پانصد نفر بازرگان متخصص بود.

کالاهای ناحیه تبت از جمله سواد عطری که ایرانیان غربی و عربان به آن علاقه فراوان داشتند، از این راه تجاری صادر می‌شد و بازرگانان از این کالا بهره فراوان می‌بردند. این سواد عطری نخست در شهر ختن انبار می‌شد. موئینه‌های دشت جته و دشت سیبری، مانند پوست سمور و قاقم و غیره، در ایران و روم سخت‌گرانبها بود؛ متمولان از آن پوستین می‌کردند. این کالاها نخست در سمرقند ذخیره می‌شد، در حالی که پوست بره پامیر، که امروز به نام پوست بخارا معروف است، در انبارهای بخارا متمرکز می‌شد. کالایی که از هندوستان گردآوری می‌شد، مانند سواد پنبه‌ای و گیاههای طبیبی بلورینه معدنی و طلا و سنگهای گرانبها و جواهرات و آهن و فولاد خام تغییر شکل یافته، نظیر خنجر و شمشیر و زره و کلاهخود و جوشن و غیره از طریق دره کابل و غزنه به نیشابور می‌رسید.

دیگر از راههای قابل ذکر، راه بحر خزر و رود اتیل (ولگا) است، که اقصی نقاط شمالی خزر و آس و پرتاس و بلغار قدیم و روس را به مسالک اسلامی متصل می‌کرد، و از ایالت‌های مجاور خزر می‌گذشت. تجارت اسب برای فارسیانی که کشتی داشتند بسیار سودمند بود، و این تجارت تقریباً در انحصار پارسیان بود و رقم عمده مداخل آل بویه و اتابکان فارس را تشکیل می‌داد. وقتی که بازرگانان عدن در مقام رقابت با آنان برآمدند، دریاگذاران جزیره کیش، با شدت و سختی هر چه تماستر، در مقابل آنان پایداری و مقاومت کردند و مدعی بودند که در این مسابقه پر سود، بر حریف تازه کار غالب خواهند شد. پس از حمله مغول، سوداگران به هرمز پناه بردند.<sup>۱</sup>

در دوره قرون وسطی، عربان از شتر سهری، و اهالی ترکستان و **جاده‌های کاروانرو** ایران از بیسراک و بختی و قاطر و اسب، برای حمل و نقل و مسافری استفاده می‌کردند.

جاده‌های عدیده، شهرها را به یکدیگر متصل می‌کرد و کاروانها بطور منظم، بین شهرها در حرکت بودند. ولسی بدون شک، کاروانهایی که بین بلاد سهم در حرکت بودند، به مراتب بیشتر از کاروانهایی بودند که میان شهرهای کوچک آسورفت می‌کردند. مسافری این دوران، شب و روز، به حرکت خود ادامه می‌دادند و گاه ناگزیر بودند از جاده‌های نامساعد و تلک و سرایشیب و لغزنده برای رسیدن به مقصد عبور نمایند. برای عبور از راهها غیر از صبر و شکیبایی مسافری، کاردانی و سهارت بهاری و چارپایان نیز ضرورت داشت تا بتوانند مسافران و مال‌التجاره را بدون برخورد بهمانعی به مقصد برسانند. مقاطعه کارانی که از این راه زندگی می‌کردند، هزاران چهارپا در اختیار داشتند و بهترین آنها را برای این قبیل مقاصد برمی‌گزیدند. معمولاً از شتر برای عبور از دشتهای خشک و بی‌آب و علف، و از قاطر برای عبور از جاده‌های کوهستانی و سرطوب، نظیر مناطق اطراف بحر خزر، استفاده می‌کردند.

کالاهای متنوع و گوناگونی با بارگیری و عدل‌بندی مخصوص به این ترتیب حمل و نقل می‌شد. بار حیوانات را به دو قسمت متساوی تقسیم می‌کردند و به دو طرف حیوان می‌بستند. سواد مایع نظیر عسل، زفت، قیر، نفت، روغن و کره را در مشکهایی که از پوست تهیه شده بود،

می‌ریختند. چوب و سواد پشمی و پنبه‌ای که مال التجاره‌های مهم آن دوره بود، بخوبی با ریسمان و طناب بسته‌بندی می‌شد. علوفه و گاه را در لنگه‌های جداگانه محکم و با فشار می‌بستند. نمک و سواد دانه‌ای را در خرجین می‌ریختند و پارچه و اشیاء گرانبها را در کیسه‌ها و گونی‌هایی که مخصوص کاروان بود می‌نهادند و با روپوشی رنگارنگ دور آنها را می‌گرفتند. در مورد میوه‌هایی چون هندوانه و خربزه و انگور آنها را در لنگه‌های سبزی جادار می‌ریختند و بوسیله چهارپایان به مقصد می‌رسانیدند. در مسیر جاده‌های کاروانرو، در فاصله‌های معینی، کاروانسراهای بزرگ قرار داشت و در طول جاده‌های مملکت، صدها و هزاران کاروانسرا ساخته شده بود. این کاروانسراها که از جهاتی شبیه به مهمانسراها وسیع بود، محل مناسبی برای پناه دادن مسافران در موقع توقف بود. بعضی از این کاروانسراها دولتی و برخی دیگر متعلق به اشخاص بود. در بعضی از این کاروانسراها، مسافران حق توقف ثابتی به صاحب آن می‌پرداختند. در حالی که بعضی دیگر که به مقصد خیرات و مبرات ساخته شده بود، نه تنها از مسافران چیزی نمی‌گرفتند بلکه بابت چهارپایان و خوراک نیز از مردم وجهی مطالبه نمی‌شد. در بعضی از این مهمانسراها شیر سجانی به مسافران می‌دادند.

در برخی از شهرهای ایران، کارگری به نام «گذار» یعنی گذراننده، موظف بود از مسافران تازه وارد پذیرایی و برای استقرار در اتاق کاروانسرا به آنها مددواری نماید. در هر کاروانسرای، دیوار و برج و باروی مخصوصی برای محافظت و دفاع از مسافران و کالاها تعبیه شده بود. کاروانسرا دارای یک یا چندین در بود، و همه آنها را هنگام شب می‌بستند، ولی سراقبان همیشه کاروانی می‌رسید در را می‌گشودند. در داخل کاروانسرا حیاط وسیع و مشجری بود و معمولا حوض یا چاه آبی داشت که برای آب دادن به چهارپایان از آنها استفاده می‌کردند. در گردآگرد صحن کاروانسرا، ساختمان‌هایی بود که برای نگهداری چهارپایان و حفظ و حراست مال التجاره‌ها و سکونت مسافران مورد استفاده قرار می‌گرفت. عمارت‌هایی که برای زندگی مسافران ساخته بودند معمولا دو یا سه طبقه و دارای اتاق‌های کوچکی بود که در آنها به طرف ایوان یا مهتابی باز می‌شد، و از ایوان و مهتابی نیز فضای حیاط دیده می‌شد. در این اتاق‌ها هیچگونه اثاث و وسایلی برای زندگی مسافران وجود نداشت، و مسافران ناگزیر بودند کلیه مایحتاج خود را از قبیل لحاف و پتو و لوازم مطبخ همراه بیاورند، و در صورتی که آنها از این جهات غیر مجهز بودند، می‌توانستند مایحتاج خود را کرایه یا خریداری نمایند؛ زیرا مغازه‌های گولباگولی در اطراف کاروانسرا وجود داشت و لوازم زندگی نظیر خورجین، کیسه، چراغ و غیره در دسترس مشتریان قرار می‌گرفت. در ولایات ترسا نشین، مسافران در دالانهای سقف‌داری که در حکم مهمانسرا بود زندگی می‌کردند؛ مثلا در دیر «ساریوحنا» واقع در تکریت، در کنار دجله، ساختمان‌های مخصوصی جهت پذیرایی از مهمانان وجود داشت. در ایران در کلیه شهرهای بزرگ و کوچک، مهمانخانه‌هایی بود که به نام «شبستان» خوانده می‌شد. از جاده‌های مهم تجاری با دقت و مراقبت بسیار نگهداری می‌کردند. حکومت مصر سالانه ۱۰ هزار سکه طلا برای حفظ و حراست جاده‌هایی که در امتداد نیل وجود داشت خرج می‌کرد. مثلا در قرن نهم، امیر مصر، خسارویه طولونی، عقبه، یعنی گردنه کوه میان ایله و بیابان تپه را معمور فرمود، و سلطان محمود غزنوی برای تسطیح جاده‌های افغانستان و خراسان، مبالغ بسیار صرف کرد. کویر نمک و