

مروری بر تاریخ سواحل مکران با تکیه بر اهمیت راههای ارتباطی

دکتر علی غفرانی^۱، راضیه شجاع قلعه دختر^۲

^۱استادیار گروه تاریخ و تمدن ملل دانشگاه فردوسی

^۲دانشجوی کارشناسی ارشد تاریخ و تمدن ملل اسلامی

چکیده

مکران سرزمینی واقع در ضلع جنوب شرقی فلات ایران به همراه دریایی که در بخش جنوبی این ناحیه قرار داشت و به اعتبار همجواری با این ناحیه دریای مکران نامیده می‌شد، نقش مهمی در حوادث منطقه جنوب و جنوب شرقی ایران داشت. ماکا، میکا، گدروزیا، زدروزیا و... نامهایی است که در دوره‌های مختلف تاریخی به این ناحیه اطلاق می‌شده است. این مقاله ضمن بیان تاریخچه‌ای از منطقه ساحلی مکران، به بررسی شبکه راههای ارتباطی زمینی و دریایی این ناحیه و نقش آنها در رونق تجاری و بازرگانی بخش جنوب و جنوب شرقی ایران پرداخته است.

عبور کشتی‌ها و کاروانهای تجاری که کالاهای هند و چین را به نواحی غربی، بنادر سیراف و بصره می‌بردند و همچنین کشتی‌ها و تاجران که از یمن، دریای سرخ و سواحل شرقی آفریقا برای مبادله کالا و تجارت به نواحی شرقی می‌آمدند، این ناحیه را به یکی از پررفت و آمدترین مناطق تجارت دریایی و زمینی تبدیل کرده بود. شهرهای مکران همچون بندر تیز، فهرج، بمپور، کیج، ارمابیل و... از لنگرگاهها و استراحتگاههای مهم این راهها محسوب می‌شدند. با از رونق افتادن تجارت منطقه مکران و ویرانی بنادر باستانی و بزرگ مکران، بنادر و بازارهای سرزمین عمان جایگزین آنها شدند و نام دریای مکران به دریای عمان تغییر یافت.

کلیدواژه: ماکا، گدروزیا، دریای مکران، تیز، عمان.

۱. مقدمه

مکران یکی از نواحی دورافتاده ایران در جنوب سیستان بود که مرزهای آن از حدود سند در شرق تا کرمان در غرب کشیده شده بود این ناحیه وسیع از شمال به سیستان و بخشهایی از کویر لوت و از جنوب به دریای عمان محدود بود. مکران امروزه جزئی از بلوچستان ایران و پاکستان محسوب می‌شود. نام این سرزمین در کتیبه‌های دوره هخامنشیان به شکل «ماکا» یا «مکا» ضبط شده است. یونانیان آنجا را «گدروزیا» و مسلمانان «مکران» نامیدند. مهم‌ترین واقعه تاریخی دیار مکران پیش از اسلام، عبور لشکر اسکندر مقدونی از این سرزمین به هنگام بازگشت از هند بود و پس از ورود اسلام به ایران نیز در ضمن اخبار فتح سند و هند توسط محمدبن قاسم بارها از آنجا یاد شده است.

در زمینه تجارت و بازرگانی شبکه‌ای از راههای دریایی و زمینی از این ناحیه می‌گذشت و این ناحیه همچون حلقه واسطی میان شرق و غرب محسوب می‌شد. علاوه بر صادرات کالاها و محصولات تولید شده در این ناحیه، عواید گمرکی و مالیاتی که از تجار و کشتی‌های تجاری گرفته می‌شد، درآمد قابل توجهی را به خزانه حاکمان آنجا سرازیر می‌کرد.

۲. پیشینه تاریخی مکران

یکی از قدیمی‌ترین منابعی که درباره مکران سخن گفته، شاهنامه فردوسی است. سروده‌های فردوسی تاریخ این سرزمین را از عهد کیانیان تا ساسانیان به تصویر کشیده است. برطبق سروده فردوسی کیکاووس کیانی نخستین فرد از این خاندان بود که به مکران لشکر کشید بار دیگر در زمان کیخسرو سخن از مکران آمده، در این زمان پادشاه مکران سرکشی کرده و همین امر بهانه لشکرکشی کیخسرو به مکران شده است. (فردوسی، شاهنامه، ص ۱۱۰، ۳۹۵) با روی کار آمدن هخامنشیان (۵۵۶-۳۳۰ ق.م) مکران بخشی از ساتراپی چهاردهم ایران شد. کورش اولین فرد از این سلسله بود که در فاصله سالهای ۵۴۵ تا ۵۴۰ ق.م به مکران، سیستان و هند لشکر کشید. پس از فتوحات کورش، مرزهای شرقی ایران تا کویر هند و پاتالا (حیدرآباد فعلی) و ادامه آن تا کناره‌های رود جیحون رسید. (ثعالبی، غر اخبار ملوک فرس و سیرهم، ج ۱، ص ۲۸۲).

یکی از حوادث مهم این ناحیه پیش از اسلام، لشکرکشی اسکندر به هند از راه مکران بود که اکثر منابع آن را ثبت کرده‌اند. (آریان، لشکرکشی اسکندر، ص ۲۶۰، سیسیلی، دیودور، ایران و شرق باستان در کتابخانه تاریخی، ص ۷۸۱، پیرنیا، ایران باستان، ج ۲، ص ۱۸۵۵ تا ۱۸۶۲).
اسکندر مقدونی پس از تصرف نواحی شرقی امپراتوری هخامنشی، عازم کشور هند شد و پس از فتح بخش‌هایی از هند در سال ۳۲۵ ق.م. تصمیم بازگشت به غرب را گرفت. (مهرآفرین، رضا و موسوی حاجی، رسول، «عبور از گدروزیا»، مجله پژوهش‌های تاریخی، ش ۳، پاییز ۸۸، ص ۵۶). اسکندر در عبور از مکران با مشکلات فراوانی چون کمبود آب و غذا، گرمای سوزان، تپه‌های ماسه‌ای، بیماری، آفتاب زدگی و ... مواجه شد. گرمای روز در این منطقه به حدی زیاد بود که لشکریان مجبور بودند شب هنگام حرکت کنند. در هنگام شب هم سرما شدت می‌گرفت. گرمای سوزان و فقدان آب، باعث تلف شدن حیوانات می‌شد. (پیرنیا، ایران باستان، ج ۲، ص ۱۸۵۸ تا ۱۸۶۳). گاهی سواران و افراد سپاه در تپه‌های ماسه‌ای فرو رفته و ناپدید می‌شدند؛ آریان در این باره نوشته است: «لشکر اسکندر در تپه‌های ریگ روان و ماسه مانند گِل و برف فرو می‌رفتند.» (آریان، لشکرکشی اسکندر، ص ۲۶۲). اسکندر و سپاهش پس از شصت روز راهپیمایی و تحمل سختیها و دادن تلفات به فهرج رسیدند که در آن زمان پایتخت مکران (گدروزیا) بود. آریان آورده: «او که از هند با صد و بیست هزار پیاده و پانزده هزار سواره حرکت کرده بود وقتی به فهرج رسید، بیش از نیمی از آنها را از دست داده بود» (آریان، همانجا).

پس از مرگ اسکندر جانشین او سلوکوس نیکاتور (Selucos Nicator)، چون توانایی مقابله با سلسله موریایی را که در هند و شرق گدروزیا بود نداشت، گدروزیا و مناطق شرقی هندوکش را در مقابل گرفتن پانصد فیل به چاندراگوپتا پادشاه موریایی هند واگذار کرد (۳۰۵ ق.م.) و از آن پس دیگر یونانیان در منطقه گدروزیا دخالتی نداشتند و اداره این ناحیه در دست شاهان هندی بود. (مشکور، ایران در عهد باستان، ص ۳۰۵، پیرنیا، ایران باستان، ج ۳، ص ۲۲۱۴).

این ناحیه در دوره اشکانی نیز مستقل از دولت ایران و تحت نظارت دولت هند بود. این استقلال مدت زیادی طول نکشید و در زمان حکومت مهرداد اول (۱۳۷-۱۷۱ ق.م) گدروزیا ضمیمه متصرفات اشکانی گردید. (گیریشمن، رومن، ایران از آغاز تا اسلام، ص ۲۸۹).
با فروپاشی اشکانیان و آغاز حکومت ساسانیان مکران دوباره بخشی از شاهزاده‌نشین هندی سند شد که به صورت ایالتی مستقل اداره می‌گردید، اما در طول حکومت ساسانی کم‌کم به صورت بخشی از قلمرو ایران درآمد و با نام «کوسون» یکی از ساتراپیهای جنوبی کشور ایران محسوب می‌شد. (مشکور، جغرافیای تاریخی ایران باستان، ص ۶۳۶، افشار) لازم به یادآوری است که در این دوره نیز کشور به صورت نواحی مستقلی که به هر بخش یک ساتراپی گفته می‌شد، اداره می‌گردید یعنی همان سازمان اداری که در زمان هخامنشیان و اشکانیان اجرا می‌شد. (افشار، نگاهی به سیستان و بلوچستان، ص ۲۳۰-۲۳۱).

۳. فتح مکران به دست مسلمانان

بنا به گفته بلاذری فتح مکران در دوره عثمان انجام شده است. او در این باره نوشته: «هنگامی که عثمان بن عفان به خلافت رسید، عبدالله بن عامر بن کرز را والی عراق کرد و نامه‌هایی به وی نوشت و فرمان داد تا کسی را به ثغر (مکران) نفرستد تا از حال آن دیار آگاه شود و خبر آن به وی برسد. عبدالله، حکیم- بن جبَلَه را فرستاد...» (بلاذری، البلدان، فتوحها و احکامها، ص ۴۷۶).

یعقوبی فتح مکران را مربوط به دوره ابوبکر دانسته و گفته است: «ابوبکر، عثمان بن ابی‌العاص را فرستاد و عبدالقیس را به همراهی او فراخواند، پس با لشکری رهسپار تَوَج گردیدند و آنجا را گشودند و مردم آنجا را به اسیری گرفتند و مکران و ماوراء آن را فتح کردند.» (یعقوبی، تاریخ یعقوبی، ج ۲، ص ۱۱۳). باید گفت که خبر فتح مکران در زمان ابوبکر نمی‌تواند درست باشد؛ چرا که آغاز جدی فتوحات در زمان خلیفه دوم عمر بود و هم اینکه در این زمان هنوز نواحی غربی و جنوبی ایران فتح نشده بودند و این منطقه که در شرقی‌ترین نقطه ایران قرار داشت، طبیعتاً باید در شمار مناطقی باشد که دیرتر از دیگر نقاط ایران فتح شده است.

طبری نیز فتح مکران در دوره عمر در سال ۲۳ ه. و به دست حَکَم بن عمرو تَغَلِی دانسته است. او درباره فتح مکران آورده: «خلیفه عمر لوای مکران را برای حَکَم بن عمرو تَغَلِی بست. چون سرداران آماده جنگ شدند، برای هر یک از آنها به فراخور حال خود نیروی کمکی نیز فرستاد. در این میان شهاب بن- مُخارق را برای کمک به حَکَم بن عمرو به مکران فرستاد و سپس به سهیل بن عدی و عبدالله بن عبدالله بن عتبان دستور داد تا پس از فراغت از کار فتح کرمان برای کمک به این دو نفر به مکران بروند.» (طبری، تاریخ الامم و الملوک، ج ۳، ص ۲۴۴ تا ۲۵۷).

۴. وضعیت اقتصادی مکران

۴-۱. راههای تجاری

قرار گرفتن مکران در مجاورت شبه قاره هند و دریای عمان از لحاظ تجاری به این ناحیه ارزش زیادی داده بود. رفت و آمد کاروانهای تجاری از این ناحیه، به رشد شهرهای بندری همچون بندر تیز و شهرهایی با عملکرد تجاری و بازرگانی چون قصدار، بمپور و فهرج و دیگر شهرهای بزرگ این ناحیه منجر شده بود. حتی درباره لشکرکشی اسکندر به این نواحی عده‌ای بر این باورند که احتمالاً اسکندر قصد بررسی سواحل مکران، کرمان و خوزستان را داشت تا از راه مصر با ایران و هندوستان رابطه بازرگانی برقرار کند. (رائین، دریانوردی ایرانیان، ج ۱، ص ۲۳۲). اگر این فرض را صحیح بدانیم می‌توان به اهمیت تجاری این نواحی از گذشته‌های بسیار دور پی برد. این ناحیه محل تلاقی بزرگترین راههای کاروانی آن زمان بود. چنانکه سوین هدین نوشته: «یکی از بزرگترین راههای بازرگانی جهان از مکران می‌گذشت. نواری بین غرب و شرق به استثنای دره رودخانه کابل، هرگز مانند این راه به هندوستان وجود نداشته است. این شاهراه، شاه‌رگ تجارت بسیار عظیم هندوستان بود.» (هدین، سون، کویرهای ایران، ترجمه رجبی، ص ۵۶۸).

۴-۱-۱. راه دریایی

تا پیش از حفر کانال سوئز، راه تجاری خلیج فارس که از بندرهای ایران می‌گذشت اهمیت فوق‌العاده‌ای داشت. کشتی‌هایی که در خلیج فارس و دریای عمان رفت و آمد می‌کردند تا جزیره سیلان و هند شرقی و حتی سواحل چین می‌رفتند (رائین، دریانوردی ایرانیان، ص ۲۲۹). از این رو شهرهای ساحلی این مسیر از اهمیت فراوانی برخوردار بودند. شهرهای ساحلی مکران چون بندر تیز، ارمابیل، قنبلی و کیج از استراحتگاهها و لنگرگاههای مهم این راه دریایی محسوب می‌شدند. می‌توان گفت منطقه مکران به دو دلیل از پرفت و آمدترین مناطق تجارت دریایی محسوب می‌شد: اول به سبب تردد کشتیهای تجاری که کالاهای هند و چین را به نواحی غربی‌تر و بنادر سیراف و بصره می‌بردند؛ دوم کشتیها و تاجران که از سمت یمن و دریای سرخ و سواحل شرقی آفریقا برای مبادله کالا و تجارت به شرق و این نواحی می‌آمدند. (دلبری، شهربانو، «نقش اقتصادی سیستان در قرون نخستین»، فصلنامه تخصصی فقه و تاریخ و تمدن، سال ششم، ش ۲۱، پاییز ۸۸، ص ۴۴).

۴-۱-۲. راههای زمینی

بخش عمده تجارت شرقی ایران با هند و از طریق راههای زمینی صورت می‌گرفت، بطور کلی از ایران دو جاده مهم و بین‌المللی عبور می‌کرد؛ یکی جاده ابریشم و دیگری جاده ادویه. جاده ابریشم از چین آغاز می‌شد و پس از گذر از آسیای مرکزی به ماوراءالنهر و خراسان و سپس به ری، همدان، کرمانشاه و مداین می‌رسید و از آنجا به سوی بار اندازهای دریای مدیترانه و اروپا می‌رفت. اما جاده ادویه از جنوب شرقی آسیا به هند می‌آمد و پس از عبور از سند و نواحی پنجاب وارد مکران و بخش جنوبی ایران می‌شد و از آنجا به سوی بین‌النهرین و نهایتاً دریای مدیترانه ادامه می‌یافت. (دلبری، شهربانو، «نقش اقتصادی سیستان در قرون نخستین»، فصلنامه تخصصی فقه و تاریخ و تمدن، سال ششم، ش ۲۱، پاییز ۸۸، ص ۲۹). غیر از این مسیر مهم، چندین راه زمینی از مکران می‌گذشت که این راههای زمینی را می‌توان به چهار شاخه اصلی تقسیم کرد:

۱. راه شرقی: این راه از جنوب کرمان (جیرفت) به سند می‌رفت. این مسیر از بمپور- فهرج به سمت شرق می‌رفت و اولین بارانداز آن شهر خروج (زابل فعلی) بود. سپس به پنجگور مرکز مکران می‌رسید. (یعقوبی، البلدان، ص ۵۲). ابن خردادبه فاصله میان فهرج تا پنجگور را چهارده منزل دانسته و فاصله میان منازل را با فرسخ مشخص کرده است. این راه پس از پنجگور به سمت شرق امتداد یافته تا به قصدار می‌رسید. (ابن خردادبه، مسالک الممالک، ص ۱۷). این مسیر بزرگترین محور اتصال نواحی جنوب غربی ایران به دره سند و هند و نواحی شرق آنجا به شمار می‌رفت. این راه از راههای باستانی بود که از دوره ساسانیان و پس از اسلام تا حمله مغول همچنان آباد و پررونق بود. (گروسی، جغرافیای تاریخی ناحیه بمپور، ص ۴۵).
۲. راه غربی: این راه درست در موازات راه اول بود ولی در جهت عکس آن سیر می‌کرد. این راه از قصدار به جی (نهر سلیمان) در بیست فرسخ شرق بم می‌رفت. این راه از قسمت بالاتر راه اول یعنی از شمال پنجگور می‌گذشت و از مشکلی و جالق و خواش عبور می‌کرد. (مقدسی، احسن التقاسیم، ص ۳۶۶، افشار، بلوچستان و تمدن دیرینه آن، ص ۴۶۰).
۳. راه پنجگور به بندر تیز که راه جنوبی بود و جمعاً هفت منزل داشت. شهر کیج در دو منزلی پنجگور بزرگترین شهر این مسیر بود. (مقدسی، همانجا، گروسی، جغرافیای تاریخی ناحیه بمپور، ص ۴۵).

۱. سون آندرس فون هدین (Seve Hedin ۱۹۵۲-۱۸۶۵ م) جهانگرد، جغرافی‌دان، عکاس، کاوشگر و سفرنامه‌نویس سوئدی است که بیش از نیمی از عمر خود را در سفرهای اکتشافی مخصوصاً به ایران و آسیای مرکزی گذراند. نخستین بار در سال ۱۸۸۶ بسیاری از شهرهای ایران را پشت سر گذاشت. نتیجه سفرهای طولانی و مکرر او کتابهای علمی زیادی درباره دنیاهای ناشناخته است.

۴. راه جنوبی بمپور به بندر تیز که کاروانهای قهستان و سیستان از طریق خواش و مناطق مرکزی از راه بم و نرماشیر و جیرفت از آن عبور می‌کردند. نخستین مرکز بزرگ و بارانداز این راه شهر اصفقه(اسپکه) در دو منزلی فهرج و سپس بند در یک منزلی اسپکه و پس از آن نیکشهر بود و از آنجا به بندر تیز می‌رفتند. (مقدسی، همانجا، گروسی، همانجا).

۲-۴. کالاهای صادراتی و وارداتی

نبود آب کافی برای کشاورزی و نیز فعالیتهای صنعتی گسترده در این منطقه گفته‌های جغرافیدانان و مورخان اسلامی را مبنی بر اهمیت مکران از نظر تجارت منطقه‌ای و بین‌المللی تأیید می‌کند و نشان می‌دهد که تنها راه زندگی و امرار معاش مردم این ناحیه در پایان سده سوم هجری و سده‌های پنجم و ششم هجری تجارت بوده است. (سیدسجادی، باستان شناسی و تاریخ بلوچستان، ص ۳۲۷). عمده‌ترین کالاهایی که از مکران صادر می‌شد، محصولات بود که در این ناحیه تولید و کشت می‌شد. علاوه بر صادرات محصولات این ناحیه به نقاط مختلف، کاروانها و کشتی‌هایی که در شهرها و بنادر این ناحیه توقف می‌کردند کالاهای سایر نقاط را نیز به مکران می‌آوردند. مارکوپولو در گذر از این سرزمین درباره تجارت در آنجا نوشته است: «مردم این ناحیه از راه تجارت و صنعت زندگی می‌کنند. تاجرانی که از راه دریا سفر می‌کنند، در آنجا لنگر می‌اندازند. کالاهای بسیاری از راه زمینی و دریایی از آنجا صادر می‌شود.» (مارکوپولو، سفرنامه، ص ۲۱۴).

عمده‌ترین محصول صادراتی این ناحیه، پانیز و نیشکر بود که در بیشتر شهرهای مکران و طوران کشت و از آنجا به سایر نقاط صادر می‌شد. برنج، نارگیل، لیمو، انبه، انگور از قصار، گیاهان طبی، پارچه‌های زیبا، کفش، پوست و چرم(ابانک های سرخ)^۱ و خرما از دیگر محصولات صادراتی این ناحیه بود. (مقدسی، احسن التقاسیم، ص ۳۶۴-۳۶۳، حدودالعالم، ص ۳۶۴).

مشک و عنبر از جمله کالاهایی بود که هم از اقیانوس هند و دریای عمان و خلیج فارس و هم از راه خشکی جا به جا می‌شد و در مبادلات تجاری بسیار سودآور بود. گیاهانی که در این ناحیه می‌رویدند و به صورت ادویه مصرف می‌شدند نیز در سایر نقاط طرفداران زیادی داشتند. (دلبری، شهربانو، «نقش اقتصادی سیستان در قرون نخستین»، فصلنامه تخصصی فقه و تاریخ و تمدن، سال ششم، ش ۲۱، پاییز ۸۸، ص ۴۶).

شتر دو کوهانه و قوی این ناحیه که فالج و بختی نام داشت، برای پرورش و تولید نسل به نواحی شرق و فارس فرستاده می‌شد. فالج‌ها بسیار زیبا و گرانقیمت بودند و تنها طبقه ثروتمند و پادشاهان توانایی خرید آنها را داشتند. (مقدسی، همان، ص ۳۶۴، اصطخری، مسالک الممالک، ص ۱۷۶). مقدسی از تجارت برده و قیمت آن در این ناحیه یاد کرده(مقدسی، احسن التقاسیم، ص ۳۶۶). و چند قرن پس از او افضل‌الدین کرمانی در ذیل کالاهایی که از بندر تیز صادر می‌شد، از خرید و فروش برده سخن گفته است: «...مشک و عنبر و نیل و بقم و عقاقیر هندی و برده هند و حبشه و زنگبار و مخملهای لطیف و ساده‌های پراگین و فوطهای دیلی و امثال این طرایف که در جهان است از این ثغر برند.» (کرمانی، افضل‌الدین، عقدالعلی للموقف الاعلی، ص ۱۲۷).

پارچه‌های ابریشمی و ابریشم، عاج فیل، ادویه و گیاهان دارویی از هند، ظروف از چین، برده از آفریقا و سایر نواحی از جمله کالاهای وارداتی به این ناحیه بود که خرید و فروش آنها از دوره پیش از اسلام در این ناحیه رونق داشته است. (گروسی، جغرافیای تاریخی ناحیه بمپور، ص ۴۰). قسمت عمده تجارت ابریشم چین و هند از راه خشکی و از این ناحیه صورت می‌گرفت. ابریشم خام و نخ ابریشم و پارچه‌های ابریشمی از آنجا از راه باکتريا (قندهار) و نواحی غربی صادر می‌شد. (رائین، دریانوردی ایرانیان، ص ۲۴۰، هادی حسن، سرگذشت کشتی رانی ایرانیان، ص ۹۹).

۳-۴. مالیات و خراج ناحیه مکران

درباره میزان مالیات و عسری که از کالاهای صادراتی و وارداتی مکران گرفته می‌شد و خراج این ناحیه، در منابع تاریخی و جغرافیایی اشاراتی بسیار مختصر و گذرا وجود دارد.

مقدسی درباره مالیات بر کالاهای این ناحیه نوشته است: «از هر بار شتری که به ناحیه طوران وارد و از آن خارج می‌شد، شش درهم گرفته می‌شد. از هر برده هنگام ورود به ناحیه مکران دوازده درهم و هنگام خروج پولی گرفته نمی‌شد. از هر پوست دباغی شده یک درهم می‌گرفتند. این درآمدها در سال یک میلیون درهم می‌شد.» (مقدسی، احسن التقاسیم، ص ۳۶۶). فهرستی که قدامه بن جعفر از خراج مناطق مختلف در زمان عباسیان آورده همین عدد را در مورد خراج مکران نشان می‌دهد؛ او خراج مکران را یک میلیون درهم در سال ضبط کرده است. (قدامه بن جعفر، کتاب الخراج، ص ۱۳۸). این مالیات

^۱. ابانک که به نظر نوعی چرم و پوست می‌باشد. دهخدا، ج ۱، ص ۲۲۲.

در این روزگار با مالیات سیستان و کرمان برابر بود. مالیات کرمان، تیز و بلوک^۱ در روزگار عضالدوله که آبادی و رونق زیادی به وجود آمده بود، بیش از هفتصد و پنجاه هزار دینار بود. (ابن بلخی، فارسنامه، ص ۴۰۱). این میزان مالیات نشان از آبادی عمارت و رونق اقتصادی این منطقه دارد. اقدامات عمرانی سلجوقیان کرمان و توجه شاهان این دودمان به مکران، در رونق تجارت این ناحیه بسیار مؤثر بود. چنانکه تنها در فاصله سالهای ۵۶۵-۵۵۱ ق. هنگامی که طغرلشاه بن محمد حاکم بود، پرورش کرم ابریشم در مکران چنان رونق و رواج داشت که درآمد خزانه او از ابریشم مکران سالیانه به سی هزار دینار می‌رسید. همچنین بندر تیز در روزگار او بندر فعالی بود، به طوری که عواید گمرکی این بندر در سال پانزده هزار دینار اجاره داده می‌شد. (وزیری، تاریخ کرمان، ص ۹۵).

۴-۴. معرفی شهرهای بزرگ تجاری:

در زمینه فعالیت‌های تجاری و بازرگانی علاوه بر شهرهای بزرگی چون تیز، بمپور، فهرج، قصدار و پنجگور در مسیر راههای تجاری یاد شده شهرهای دیگری نیز بودند که از لحاظ تجاری و امکانات مانند این شهرها عمل می‌کردند. بر سر راه بمپور به پنجگور و قصدار (راه شرقی): شهر راستک و دزک بر سر راه بندر تیز (راه جنوبی): نیکشهر و قصرقند بر سر راه پنجگور به بندر تیز: شهر کیج در ادامه به بررسی نقش و اهمیت تجاری شهر بمپور- فهرج (فهلپهره) و بندر تیز خواهیم پرداخت.

۴-۴-۱. بمپور- فهرج^۲ (فهلپهره):

این دو شهر از عمده‌ترین باراندازهای تجاری منطقه جنوب شرقی ایران به شمار می‌رفته‌اند. فهلپهره بزرگترین چهارراه جنوب شرقی ایران بود؛ از یک طرف راهی که کرمان و فارس را به سند مرتبط می‌کرد و از طرف دیگر راه سیستان و خراسان به بندر تیز و دریای عمان از اینجا عبور می‌کرد. کارکرد فهرج و بمپور بر سر این راهها، فراهم کردن امکانات عبور قوافل، از قبیل تأمین مکان باراندازی (رباط)، پرورش و تدارک حیوانات باربر (عمدتاً شتر مناسب ترین حیوان برای این منظور بود)، ایجاد و مرمت راهها، حفاظت راه توسط راهداران، اخذ خراج راه و مال التجاره و... بود؛ (گروسی، جغرافیای تاریخی ناحیه بمپور، ص ۷۱). از جمله درآمدهای مردمی که در مسیر راههای تجاری ساکن بودند، کار نگهبانی از کاروانها و حمل مال التجاره آنان بود. مثلاً قوم زط در قرن سوم در امتداد راه غربی ساکن بودند و مسئولیت نگهبانی و حفاظت راهها را نیز عهده‌دار بودند. (ابن خردادبه، مسالک الممالک، ص ۱۷). یکی از بزرگترین علل اهمیت بمپور و فهرج به عنوان مرکز مبادلاتی و حکمرانی، وجود آب نسبتاً فراوان و اراضی زراعی که امکان تأمین غذای کاروانیان و علوفه برای چهارپایان را فراهم می‌کرد. همچنین پرورش حیوانات باری مورد نیاز کاروانها و وجود بازار بزرگ مبادله کالاها و صنایع روستایی، سفالگری، نجاری، حصیربافی، پارچه‌بافی و ابریشم‌کشی بود. (گروسی، جغرافیای تاریخی ناحیه بمپور، ص ۴۰ و ۷۲).

۴-۴-۲. بندر تیز

بندر تیز یکی از مهمترین بنادر مکران در کرانه دریای عمان و مرکز بازرگانی این ناحیه بود که بازرگانان از طریق آنجا با بنادر شمال آفریقا و هندوستان ارتباط می‌یافتند. بخش زیادی از کالاهای بازرگانی شرق ایران به مقصد آفریقا، عمان، مصر، حجاز و یمن از این بندر صادر می‌شد. (فتحی، سیری در قلمرو گمرک ایران، ص ۴۴). همچنین مقصد کاروانهایی بود که از فارس و عمان و جزیره کیش به شرق می‌رفتند. (ادریسی، نزهة المشتاق، ج ۱، ص ۱۷۳). افضل کرمانی در سده هفتم تیز را از توابع کرمان دانسته و از مالیاتهای پرداختی تیز به حکمرانان کرمان سخن گفته و نوشته است: «از خصایص کرمان ثغر تیس است که از آنجا مالهای وافر از عُشُور تجار و اجرت سقائین به خزاین پادشاه رسد و اهل سند و هند و حبشه و زنگبار (زنج) و مصر و دیار عرب از عمان و بحرین را فُرْضَه آنجاست...» (کرمانی، افضل‌الدین، عقداًلعلی للموقف الاعلی، ص ۷۰-۷۱). هرچند اهمیت تیز و ارتباطات تجاری و بین‌المللی آن قابل مقایسه با بنادر و جزایر بسیار معروف ایرانی واقع در خلیج فارس همچون بندر سیراف، کیش و هرمز نبوده است، اما جغرافیدانان مسلمان از این بندر

^۱ بلوک سرزمینی در جنوب مکران که از یکطرف به دریا و از طرف شمال به مکران محدود بود و امروزه با نام بیابان بلوچی شناخته می‌شود. گروسی، جغرافیای تاریخی ناحیه بمپور، ص ۷۹.

^۲ اطلاعات بیشتر از موقعیت جغرافیایی این شهرها در فصل اول ذیل معرفی شهرها و آبادیهای ناحیه مکران آمده است.

کوچک به مثابه بندر تجاری در طول یک مسیر نسبتاً طولانی بین هرمز در دهانه خلیج فارس و بندر دبیل در کنار رود مهران (رودسند) یاد کرده- اند. (بارتولد، تذکره جغرافیایی ایران، ص ۲۰۴).

کاروانهای تجاری در موقع نامنی جاده هرمز از طریق تیز به دریا می‌رفتند و در قرن ششم هجری این بندر بر تجارت هرمز که رو به خرابی می‌رفت، تفوق و استیلا پیدا کرده بود. (محمدبن ابراهیم، سلاجقه و غز در کرمان، ص ۵۸۸، بعد از مرگ طغرلشاه بن محمد و ایجاد اختلاف در خاندان سلجوقی کرمان و به دنبال آن حمله ملک دینار غز، هرج و مرج و نامنی در نواحی و راههای تحت تسلط سلاجقه کرمان به وجود آمد.) تقریباً تمامی منابع دوران اسلامی تیز را مهمترین مرکز تجاری مکران دانسته‌اند که کاروانهای تجاری از نقاط مختلف علاوه بر کرمان و هرمز و بمپور به سوی تیز هم رهسپار می‌شدند. با وجود اهمیت فراوان بندر تیز برای کاروانها و کشتیها، باید گفت عبور کاروانهای تجاری از بیابانهای خشک و وسیع مکران و سرگردانی در ریگزارهای آنجا، تجارت از این راه را اندکی دشوار می‌کرد، این درحالی بود که عبور از راه دریا و تجارت دریایی نیز بسیار پرهزینه بود.^۱ اهمیت این بندر به سبب تولید و صدور مواد تولید شده در این منطقه به ویژه پانیز و شکر ایالت مکران و غله سیستان بود. (محمدبن ابراهیم، سلاجقه و غز در کرمان، ص ۱۱۱) با کاهش کشت نیشکر و تولید پانیز و سایر محصولات کشاورزی و اقتصادی در شرق ایران، بندر تیز به تدریج اهمیت اولیه خود را از دست داد و جای خود را در دوره صفویه نخست به بندرعباس و سپس بنادر کوچکتری چون بندر چابهار داد و در دوره قاجار کاملاً متروک شد. (سیدسجادی، همان ۳۳۰).

۵. نتیجه گیری:

عبور شبکه‌ای از راههای ارتباطی مهم زمینی و دریایی از مکران، اهمیت تجاری و نظامی خاصی به این ناحیه بخشیده بود. این راهها در جابجایی کالاهای مناطق مختلف نقش مهمی ایفا می‌کردند. علاوه بر صادرات کالاهای و محصولات که در این ناحیه تولید و کشت می‌شد، کالاهای هند و چین از شرق و یمن، دریای سرخ و آفریقا از غرب از طریق مکران به ایران وارد و از آنجا صادر می‌شدند، به طوری که این منطقه به یک واسطه مهم در مبادلات بازرگانی تبدیل شده بود. به علاوه عواید گمرکی و مالیاتی که از تجار و کشتی‌های تجاری گرفته می‌شد، درآمد قابل توجهی را به خزانه حاکمان آنجا سرازیر می‌کرد. از نظر نظامی نیز مکران یکی از معابر مهم برای رسیدن به سرزمین پر نعمت هندوستان بود که توجه جهانگشایان زیادی را در طول تاریخ به خود جلب می‌کرد. یکی از نخستین آنها اسکندر مقدونی بود و پس از او در روزگار پس از اسلام محمدبن قاسم، محمودغزنوی و در هنگامه حمله مغول جلال‌الدین خوارزمشاه برای تهیه لشکر و نیروی کمکی از آنجا عازم هند شدند.

۶. منابع

۱. آریان، *لشکرکشی اسکندر*، ترجمه انگلیسی اوبری دولینکورت، بازنگری و مقدمه و حواشی جی. آر. همیلتون، ترجمه فارسی محسن خادم، تهران، مرکز نشر دانشگاهی، ۱۳۸۸.
۲. ابن بلخی، *فارسنامه*، بر اساس متن مصحح لسترنج و نیکلسن، توضیح و تحشیه منصور رستگار فسایی، شیراز، بنیاد فارس شناسی، ۱۳۷۴
۳. ابن خردادبه، ابوالقاسم عبیدالله ابن عبیدالله، *مسالك الممالک*، تصحیح د. گوجی، مکتبه المثنی، بی تا
۴. ادریسی، ابوعبدالله محمدبن محمدبن عبدالله بن ادریس، *نزهة المشتاق فی اختراق الافاق*، بیروت، عالم الکتاب، ۱۹۸۹/۵۱۴۰۹
۵. اصطخری، ابواسحاق ابراهیم بن محمد الفارسی، *مسالك الممالک*، انتشارات کتابخانه صدر، بی تا
۶. افشار، ایرج، *بلوچستان و تمدن دیرینه آن*، تهران، سازمان چاپ و انتشارات وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، ۱۳۷۱.
۷. ——— *نگاهی به سیستان و بلوچستان (سرزمین آزادگان سخت‌کوش)*، ناشر الف. خضرای، ۱۳۶۳.
۸. بارتولد، *تذکره جغرافیایی ایران*، ترجمه حمزه سردادور، تهران، چاپخانه اتحادیه، ۱۳۰۸.
۹. بلاذری، احمد بن یحیی بن جابر، *البلدان و فتوحها و احکامها*، تحقیق سهیل زکار، لبنان- بیروت، دارالفکر للطباعة و النشر و التوزیع، ۱۹۹۲/۵۱۴۱۲ م.
۱۰. پیرنیا، حسن، *ایران باستان (تاریخ مفصل ایران قدیم)*، مقدمه و شرح از باستانی پاریزی، تهران، دنیای کتاب، ۱۳۷۰.
۱۱. ثعالی، عبدالملک بن محمد بن اسماعیل، *غمر ملوک فرس و سیرهم*، ترجمه و مقدمه زتنبرگ و دیباچه مجتبی مینوی، پیشگفتار و ترجمه محمد فضائلی، تهران، نشر نقره، ۱۳۶۸.

۱۲. *حدود العالم من المشرق الى المغرب*، مقدمه بارتولد، تعلیقات و. مینورسکی، ترجمه میرحسین شاه، تصحیح و حواشی دکتر مریم میراحمدی و دکتر غلامرضا ورهرام، تهران، انتشارات دانشگاه الزهراء، ۱۳۸۳
۱۳. دلبری، شهربانو، *نقش اقتصادی سیستان در قرون نخستین*، فصلنامه تخصصی فقه و تاریخ و تمدن، سال ششم، ش ۲۱، پاییز ۱۳۸۸
۱۴. دهخدا، علی اکبر، *لغتنامه*، زیر نظر دکتر محمد معین و سیدجعفر شهیدی، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۳
۱۵. راثین، اسماعیل، *دریانوردی ایرانیان*، تهران، انتشارات جاویدان، ۱۳۵۰
۱۶. سعیدیان، عبدالحسین، *سرزمین و مردم ایران (مردم شناسی و آداب و رسوم اقوام ایرانی)*، تهران، انتشارات علم و زندگی، ۱۳۶۹.
۱۷. سیدسجادی، سیدمنصور، *باستان شناسی و تاریخ بلوچستان*، تهران، سازمان میراث فرهنگی کشور، ۱۳۷۴
۱۸. سیسلی، دیودور، *ایران و شرق باستان در کتابخانه تاریخی*، ترجمه و حواشی از حمید بی کس شورکایی و اسماعیل نگاری، تهران، انتشارات جامی، ۱۳۸۴.
۱۹. طبری، ابوجعفر محمد بن جریر، *تاریخ الامم والملوک*، لبنان- بیروت، منشورات موسسه الاعلمی للمطبوعات، ۱۴۰۳/۵۱۴۰۳ م.
۲۰. فتحی، محمد، *سیری در قلمرو گمرک ایران (از سیستان تا خوزستان)*، تهران، انتشارات کتابخانه ملی، ۱۳۵۴
۲۱. فردوسی، *شاهنامه (نسخه موزه بریتانیا)*، به کوشش محمد روشن و مهدی قریب، تهران، نشر فاخته، ۱۳۷۴
۲۲. قدامه بن جعفر، *کتاب الخراج*، ترجمه و تحقیق حسین قره چانلو، تهران، نشر البرز، ۱۳۷۰
۲۳. کرمانی، افضل الدین، *عقد العلی للموقف الاعلی*، تصحیح عامری نائینی، مقدمه دکتر باستانی پاریزی، ضمیمه رساله صلاح الصحاح، تهران، چاپخانه فاروس ایران، ۱۳۵۶
۲۴. گروسی، عباس عبدالله، *جغرافیای تاریخی ناحیه بمپور بلوچستان (پهل پهره)*، تهران، انتشارات جهاد دانشگاهی دانشگاه تهران، ۱۳۷۴.
۲۵. گیریشمن، رومن، *ایران از آغاز تا اسلام*، ترجمه محمد معین، تهران، علمی و فرهنگی وابسته به فرهنگ و آموزش عالی، ۱۳۶۶.
۲۶. مارکوپولو، *سفرنامه*، ترجمه منصور سجادی، تهران، انتشارات گویش، ۱۳۶۳
۲۷. محمد بن ابراهیم، *سلاجقه و غز در کرمان*، به کوشش باستانی پاریزی، تهران، انتشارات کتابخانه طهوری، ۱۳۴۳
۲۸. مرادی غیاث آبادی، رضا، *کتیبه های هخامنشی (خط میخی پارسی باستان)*، بر پایه نسخه کایتان آندره ویچ کاسوویچ و نگرش به پژوهشهای دیگر، شیراز، انتشارات نوید، ۱۳۸۷.
۲۹. مشکور، *ایران در عهد باستان (تاریخ اقوام و پادشاهان پیش از اسلام)*، تهران، امیرکبیر، ۱۳۴۷.
۳۰. _____، *جغرافیای تاریخی ایران باستان*، تهران، دنیای کتاب، ۱۳۷۱.
۳۱. مقدسی، شمس الدین ابوعبدالله محمد بن احمد، *احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم*، مقدمه الدكتور محمد مخزوم، لبنان- بیروت، دار احیاء التراث العربی، ۱۹۸۷/۵۱۴۰۸ م.
۳۲. مهرآفرین، رضا و موسوی حاجی، رسول، *عبور از گدروزیا*، مجله پژوهشهای تاریخی (علمی- پژوهشی)، دانشکده ادبیات و علوم انسانی- دانشگاه اصفهان، شماره ۳، پاییز ۱۳۸۸.
۳۳. وزیر، احمدعلی خان، *تاریخ کرمان (سالاریه)*، تصحیح محمد ابراهیم باستانی پاریزی، تهران، انتشارات کتابخانه خاندان فرمانفرمائی، ۱۳۴۰
۳۴. هادی حسن، *سرگذشت کشتی رانی ایرانیان*، ترجمه امید اقتداری، تصحیح و تعلیقات و پیوستها احمد اقتداری، مشهد، به نشر، ۱۳۷۱
۳۵. هدین، سون، *کوبرهای ایران*، ترجمه پرویز رجبی، تهران، انتشارات توکا، ۱۳۵۵
۳۶. یعقوبی، احمد بن ابی یعقوب بن واضح الکاتب، *البلدان*، عراق- النجف، مکتبه المرتضویه و مطبعها الحیدریه، ۱۳۳۷/۵۱۹۱۸ م
۳۷. _____، *تاریخ یعقوبی*، عراق- نجف، من نشریات المکتبه المرتضویه فی النجف، ۱۳۵۸ ق.