

بررسی تاریخی مسیرهای بازرگانی در قفقاز؛ قرن اول تا پنجم قمری

محمد رضا کیوانی^۱

فریدون الله یاری^۲

مصطفی پیرمردیان^۳

چکیده: قفقاز به سبب موقعیت ویژه جغرافیایی، در ادوار گذشته همچون یک پل ارتباطی میان سرزمین های اسلامی و اروپای مسیحی، از اهمیت ویژه ای برخوردار بود و بخش مهمی از مبادله ها و مراوده های اقتصادی و فرهنگی با اروپا، از طریق این منطقه صورت می گرفت. در این سرزمین، چهار مسیر مهم ترانزیتی کالا بین جهان اسلام و اروپای مسیحی وجود داشت که محصولات و کالاهای شرق و غرب در آن مبادله می شد. هدف این پژوهش، بررسی این مسیرهای بازرگانی از قرن اول تا پنجم قمری است. این پژوهش به عنوان یک تحقیق تاریخی، با روش توصیفی - تحلیلی و بر پایه مطالعات کتابخانه ای، پس از بیان مقدمه و کلیات، به بررسی این مسیرهای بازرگانی پرداخته و در نهایت چنین استنباط شده است که قفقاز به عنوان یکی از مسیرهای مهم ارتباطی با اروپا، نقش مهمی در انتقال دستاوردهای ملل شرق و غرب با یکدیگر داشته است.

واژه های کلیدی: مسیرهای بازرگانی، قفقاز، تجارت

۱ دانشجوی دکتری تاریخ اسلام دانشگاه اصفهان mreza114@yahoo.com

۲ استاد گروه تاریخ دانشگاه اصفهان (نویسنده مسئول) f.allahyari@ltr.ui.ac.ir

۳ دانشیار گروه تاریخ دانشگاه اصفهان mostafapirmoradian@yahoo.com

تاریخ دریافت: ۹۷/۱۰/۱۰ تاریخ تأیید: ۹۸/۰۴/۰۹

Historical Review of Trade Routes in Caucasus during 1st – 5th Century (AH)

Mohammadreza Keivani¹

Fereydon Allahyari²

Mostafa Pirmoradian³

Abstract: Caucasus was particularly important in the past due to its special geographic location, especially for being a bridge between the Islamic lands and Christian Europe, and an important part of the economic and cultural exchanges with Europe was done through this region. In this land, there were four main transit routes for goods, between the Islamic world and Christian Europe, where products and goods of the East and West were exchanged. The purpose of this research is to investigate the importance of these trade routes from the first century to the fifth century AH. This research, as a historical research with a descriptive and analytical method and based on desk reserach, after providing an introduction and generalities, examines the importance of these commercial routes, and ultimately concludes that Caucasus, as one of the most important links with Europe, played a major role in conveying the achievements of the East and West nations.

Keywords: Trade routes, Caucasus, Trade

1 Ph.D. student of Islamic history of Isfahan University

2 Professor of History, University of Isfahan (Responsible author)

3 Associate Professor, Department of History, University of Isfahan

mreza114@yahoo.com

f.allahyari@ltr.ui.ac.ir

mostafapirmoradian@yahoo.com

مقدمه

«قفقاز» واژه جدیدی است که در سده‌های اخیر در پی گسترش نفوذ روس‌ها در این منطقه به کار برده شد. از روایت‌های جغرافی‌دانان مسلمان قرون اولیه قمری چنین استنباط می‌شود که در گذشته این واژه به همه سرزمین قفقاز اطلاق نمی‌شد و بخش کوهستانی قفقاز را بیشتر به نام «جبل القبق» (یاقوت حموی، ۱۹۹۵: ۲۱۶/۱؛ بلاذری، ۱۹۸۸: ۱۹۶؛ ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۳۳۱/۲؛ ابن فقیه، ۱۴۱۶: ۵۹۱)، «جبل قیتی» (ابوالفداء، ۲۰۰۷: ۷۷) یا «جبل القیح» (مسعودی، ۱۴۰۹: ۱۹۸/۱) می‌شناختند. بهرام امیراحمدیان که تألیفات و پژوهش‌های زیادی درباره این منطقه دارد، نوشته است: مارکوارت نیز واژه قفقاز را برگرفته از واژه فارسی «گپ که» از ترکیب واژه‌های «گپ» (بزرگ) و «که» (کوه) به معنای «کوه بزرگ» می‌داند (امیراحمدیان، ۱۳۸۱: ۱۹).

امروزه قفقاز^۱ به سرزمینی گفته می‌شود که از رود ارس در شمال آذربایجان تا جلگه‌های پست رود «ولگا» و «دن» امتداد دارد و از غرب به دریای سیاه و آناتولی و از شرق به دریای خزر منتهی می‌شود. از ویژگی‌های بارز آن، رودهای بزرگ و طولانی و کوهستان‌های مرتفع است. این سرزمین دارای دو رشته کوه است: یکی وسیع و بزرگ (قفقاز کبیر) که با جهت شمال غربی - جنوب شرقی، از سواحل دریای سیاه تا شبه جزیره «آبشرون» در دریای خزر امتداد دارد و قفقاز را به دو بخش شمالی و جنوبی تقسیم می‌کند و دیگری کوهستان قفقاز کوچک (قره‌باغ) است که به صورت توده‌هایی از ارتفاعات پراکنده در قسمت جنوبی قفقاز واقع شده است. این سرزمین مهم در گذشته شاهره ارتباط اقتصادی و فرهنگی ملت‌ها و اقوام مختلف بود و عبور کاروان‌های تجاری موجب رونق اقتصادی و پویایی فرهنگی جوامع پیوسته به این شبکه ارتباطی می‌شد.

در سال‌های اخیر، آثار زیادی از دستاوردهای تمدن اسلامی قرن‌های اولیه قمری در دورترین نقاط اروپا یافت شده که نشان دهنده وجود مراودات فرهنگی و تجاری گسترده میان سرزمین‌های اسلامی با این مناطق بوده است (فرای، ۱۳۴۸: ۱۰۵). این مراودات روندی یکنواخت و آرام نداشت و همیشه با فراز و فرودهایی همراه بود، اما از دیرباز قفقاز را به یکی از مناطق مهم ارتباطی بین شرق و غرب تبدیل ساخت. در دوره اسلامی نیز با فروکش

1 Caucasus.

کردن فتوحات، این مسیرهای تجاری دوباره رونق گرفت و در قرن‌های چهارم و پنجم قمری به اوج رسید؛ به گونه‌ای که این قرون را عصر طلایی تجارت و بازرگانی در جهان اسلام می‌نامند. ضرورت مطالعه درباره مسیرهای تجاری قفقاز باعث شده تا نگارندگان این پژوهش به دنبال پاسخ به این سؤال باشند که مسیرهای مهم بازرگانی قفقاز در قرن‌های اولیه قمری - که سرزمین‌های اسلامی را به اروپای مسیحی متصل می‌کرد- از چه مناطقی عبور می‌کرد و در مسیر راه‌های بازرگانی قفقاز چه کالاهایی حمل و مبادله می‌شد؟

طی سالیان اخیر، اندیشمندانی نظیر مینورسکی با آثار ارزشمندی چون پژوهش‌هایی در تاریخ قفقاز و تاریخ دربند و شروان و بارتولد با کتاب جایگاه مناطق اطراف دریای خزر در تاریخ جهان اسلام، اشاره‌هایی به برخی مسیرها و محصولات تجاری قفقاز داشته‌اند. همچنین ریچارد فرای با کتاب بخارا دستاورد قرون وسطی به مرادوات تجاری سامانیان با ساکنان شبه جزیره اسکاندیناوی از طریق جاده خزر پرداخته است. برخی از باستان‌شناسان اروپایی مانند «Lukonin» و «Ivanov» با نوشتن کتاب *The Lost Treasure Persian art* و بررسی آثار یافت شده در شبه جزیره اسکاندیناوی، بر ارتباط تجاری میان سرزمین‌های اسلامی با اروپاییان در قرون نخستین تأکید کرده‌اند. از جمله مقالات نزدیک به این موضوع، می‌توان به مقاله رحمتی و آهنگران به نام «جغرافیای اقتصادی ارمینیه از نظر مورخان و جغرافی‌نویسان مسلمان» اشاره کرد که در آن به تشریح محصولات تولیدی و صادراتی بخش‌های مختلف ارمینیه پرداخته شده است. وجود کاستی‌هایی در این منابع، ضرورت پژوهش در زمینه مسیرهای بازرگانی قفقاز را مشخص می‌سازد. در پایان این پژوهش، بر نقش مهم قفقاز به عنوان پل بازرگانی بین شرق و غرب تأکید شده است و مؤلفان اثبات کرده‌اند که در قرون اولیه هجری، بسیاری از مرادوات بازرگانی و تجاری بین جهان اسلام و اروپای مسیحی، از طریق این سرزمین صورت می‌گرفته است.

جغرافیای قفقاز از نظر جغرافی‌دانان مسلمان (رودها و دریاها)

در حواشی سرزمین قفقاز، رودها و دریا‌های متعددی وجود دارد که پیوندی عمیق با حیات اقتصادی و فرهنگی ساکنان این سرزمین دارند. در گذشته این رودها و دریاها پل ارتباطی قفقاز با سرزمین‌های مجاور بودند و در امتداد راه‌های زمینی، تا دورترین نقاط عالم ادامه داشته‌اند. در این مجت، ابتدا رودهای مهم تأثیرگذار در تجارت و بازرگانی قفقاز مورد

بررسی قرار گرفته و سپس به بررسی موقعیت و اهمیت دریا‌های اطراف قفقاز در مراودات تجاری و بازرگانی این سرزمین پرداخته شده است.

رودهای مهم قفقاز

یکی از رودهای مهم حاشیه قفقاز رود ولگا است که از مهم‌ترین رودهای حوزه دریای خزر محسوب می‌شود. این رود در انتهای شمالی قفقاز واقع شده است و در بخش‌هایی از آن امکان کشتی‌رانی وجود دارد. رود ولگا در مسیر طولانی خود از ارتفاعات روسیه به سوی دریای خزر، ارتباط فرهنگی و بازرگانی میان اقوام و سرزمین‌های مجاور خود را با یکدیگر میسر می‌سازد. این رود در قرون اولیه قمری از لحاظ تجاری اهمیت زیادی داشت و توصیفی که مسعودی از آن کرده، گویای این واقعیت است (مسعودی، ۱۴۰۹: ۲۰۳/۱). یکی دیگر از رودهایی که در حاشیه قفقاز واقع شده و قابلیت کشتی‌رانی دارد، رود «دن» (صقلاب)^۱ است که در گذشته اهمیت بازرگانی زیادی داشت. این رود که از شمال روسیه سرچشمه می‌گیرد، در مسیر خود و در محلی به نام «سرکیل» به رود ولگا نزدیک می‌شود و در نهایت به دریای مایطس (خلیج آزوف) می‌ریزد. منطقه سرکیل در گذشته پل ارتباطی بین رود ولگا-دن بوده است و بازرگانان صقلاب از طریق این رود وارد رود ولگا و دریای خزر می‌شدند.

رودهای دیگر قفقاز ارزش بازرگانی چندانی نداشتند. منابع تاریخ اسلام تنها از رود کر نام می‌برند که در تحولات قفقاز تا حدی تأثیرگذار بود و به عنوان یک مسیر آبی در تجارت محلی مورد استفاده قرار می‌گرفت. در روایت‌های مسکویه، به هجوم روس‌ها به سواحل خزر از طریق این رود اشاره شده است: روس‌ها از طریق دریا وارد رودخانه کر شدند و تا شهر بردعه که در مسیر این رود واقع شده بود، پیش آمدند (مسکویه، ۱۳۷۹: ۹۴/۶). با توجه به نزدیکی این رود با شهر مهمی مثل بردعه، احتمالاً در جابه‌جایی کالا و مسافر نقش ویژه‌ای داشت، ولی در تجارت بین شرق و غرب چندان تأثیرگذار نبود. رود ارس نیز که در جنوب

۱ ابن‌فقیه دریای بنطس را دریای صقلاب و رود دن را رود صقلاب نامیده (ابن‌فقیه، ۱۹۲۷: ۲۲۱) و در کتاب *آثار البلاد و اخبار العباد* محل صقلاب، سرزمین میان خزر و کوه‌های روم بیان شده است (قزوینی، ۱۹۹۸: ۶۱۴). یاقوت حموی نیز در *معجم‌البلدان* ساکنان بین بلاد بلغار و قسطنطنیه را صقالبه دانسته (یاقوت حموی، ۱۹۹۵: ۴۱۶/۳) و ابن‌حانک به همه ساکنان اروپای شرقی صقالبه گفته است. ابن‌حانک در تکمیل مطلب خویش نوشته است: افرادی که بین کوه اورال و دریای آدریاتیک در اروپای شرقی زندگی می‌کنند، به دو قسمت تقسیم می‌شوند: صقالبه شمال که شامل روس‌های سفید و لهستانی‌ها و صقالبه جنوب که شامل یوگسلاوها، صرب‌ها، کروات‌ها، اسلواک‌ها و بلغارها می‌شود (ابن‌حانک، ۱۴۲۵: ۱۰۴/۱).

قفقاز جریان دارد، به سبب سیلابی بودن و وجود آبشارهای متعدد در مسیر آن، قابل کشتی‌رانی نیست و به همین دلیل بازرگانانی که به طرابوزان می‌رفتند، در امتداد سواحل آن به سوی ارمینیه و دوین حرکت می‌کردند.

دریاهای مهم اطراف قفقاز

مهم‌ترین دریاهای حاشیة قفقاز که اهمیت زیادی در تجارت و بازرگانی منطقه داشتند، دریای خزر، بنطس (سیاه) و مایطس (خلیج آزوف) است. دریای خزر که بیشتر جغرافی‌دانان مسلمان آن را به همین نام می‌شناسند، در شرق قفقاز واقع شده و مسعودی از آن به نام «دریای عجم» یاد کرده است (مسعودی، ۱۴۰۹: ۱۳۸/۱). این دریا در یک گستره طولی، از سواحل طبرستان و گرگان در جنوب تا سرزمین خزران و دلتای ولگا در شمال کشیده شده است. ابن حوقل نیز این دریا را به خوبی می‌شناخته و گفته است: این دریا به سایر دریاها متصل نیست؛ تنها از طریق رود روس معروف به اتل (ولگا) می‌تواند با دریاهای دیگر و از طریق خلیج قسطنطنیه با آب‌های آزاد ارتباط داشته باشد (ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۳۸۸/۲). یاقوت حموی نیز به این نکته اشاره کرده است (یاقوت، ۱۹۹۵: ۲۲). تنها مسیر ارتباطی خزر با آب‌های آزاد، نقطه تلاقی دو رود دن و ولگا در محل «سرکیل» است. قلعه سرکیل، قلعه‌ای مستحکم بوده است که توسط خزران در سال ۸۳۵م. در محلی که دو رود از یکدیگر فاصله کمی داشتند، بر روی رودخانه دن، به منظور جلوگیری از ورود غزها به سرزمین خزر ساخته شد (ولی، ۱۳۷۵: ۴۱).

دو دریای دیگری که در اطراف قفقاز بودند و از نظر بازرگانی اهمیت زیادی داشتند، دریاهای «نیطس» و «مایطس» بودند. مایطس معرب شده کلمه لاتین و یونانی «پلاس مایطس» است که امروزه به نام «دریای آزوف» شناخته می‌شود. جغرافی‌دانان مسلمان در قرون اولیه قمری به خلیج آزوف «دریای مایطس» می‌گفتند و برخی آن را دریاچه نامیده‌اند. این دریا از طریق تنگه «کرچ» از دریای سیاه (بنطس) جدا می‌شود. در برخی از متون جغرافیایی قرون اولیه قمری، واژه مایطس و نیطس همزمان با هم به کار می‌رفت که این امر نشان دهنده شناخت پیوستگی ارتباطی و تجاری این دو دریا بوده است. مسعودی از مسیر ارتباطی دریای مایطس و نیطس به دیار روس و بلغار خبر داده است که از طریق خلیج قسطنطنیه با بحرالروم (مدیترانه) ارتباط می‌یابد (مسعودی، ۱۴۰۹: ۱۳۸/۱).

دریای دیگر، دریای نیطس یا بنطس است که امروزه به دریای سیاه مشهور است. در

منابع اسلامی قرون اولیه قمری، دریای سیاه به نام «بُنطُس» نیز ضبط شده است (ادریسی، ۱۴۰۹: ۸۰۴). این نام در برخی کتاب‌ها به صورت‌های نیطس، نیطوس و بنطش نیز آمده است. بُنطُس معرب واژه لاتینی و یونانی «پونتوس»^۱ به معنای دریاست. گویا کتاب *المسالك و الممالک البکری* قدیمی‌ترین اثری است که نام «بحرالاسود» در آن به کار رفته است (بکری، ۱۹۹۲: ۲۱۱/۱). ابن خردادبه گفته است: بنطس واژه‌ای یونانی، متعلق به دریایی است که خلیج قسطنطنیه بخشی از آن است. ابتدای این دریا (بنطس) از اطراف سرزمین ترکان در شمال آغاز می‌شود و در ناحیه مغرب و جنوب امتداد دارد تا به دریای شام برسد. به منطقه‌ای که پیش از تماس با بحر شام قرار دارد، بُنطس می‌گویند (ابن خردادبه، ۱۹۹۲: ۱۱۶). رودخانه معروف این دریا (بنطس)، «اٹنابس» (دانوب) است که از شمال می‌آید و به آن دریا می‌ریزد (مسعودی، ۱۴۰۹: ۱۳۷/۱). بیرونی نیز در مورد این دریا گفته است: در میان معموره به سرزمین صقلیایان و روس، دریایی است که یونانیان آن را بنطس گویند و ما دریای «طرابزنده» گوئیم؛ زیرا بندرگاه شهر «طرابزنده» در آن است. از آن خلیجی جدا شود که بر باروی قسطنطنیه گذرد و همچنان تنگ شود تا به دریای شام افتد (ر.ک. کراچکوفسکی، ۱۳۷۹: ۱۶۸). بازرگانان مسلمان، روس‌ها و صقلیایان دریای بنطس را به خوبی می‌شناختند و می‌توانستند از طریق این دریا وارد دریای روم شوند و یا از طریق رودهای آن به قفقاز، دریای خزر، ایران، آسیای مرکزی و حتی شرق دور مسافرت کنند.

مسیرهای بازرگانی قفقاز قبل از اسلام

منطقه قفقاز به دلیل موقعیت خاص جغرافیایی، یکی از متراکم‌ترین مسیرهای بازرگانی جهان اسلام بوده است. این منطقه هر سه شکل مسیرهای دریایی، رودخانه‌ای و زمینی را با خود داشت و مانند پلی مسیرهای ارتباطی شرق را به غرب مربوط می‌ساخت. در دوره قبل از اسلام، بیشتر وسعت قفقاز را ارمنیه تشکیل می‌داد و اساس عمده اقتصاد ارمنستان بر دادوستد گذاشته شده بود. در دوره اشکانیان، براساس آنچه که در آثار پلوتارک مندرج است، دوران رونق و بسیاری نعمت بود و موقعیت ارمنستان چنان بود که مناسب تجارت ترانزیتی بوده است (در نرسیان، ۲۵۳۷: ۵۲). در زمان پارتیان، راه عمده مدیترانه از کرانه جنوب دریای

1 Pontus.

خزرمی گذشت و راه شام هم از اکباتان، تیسفون و سلوکیه عبور می کرد. یک راه دیگر نیز از شمال بین النهرین وارد ارمنستان می شد و به دریای سیاه می رسید که بسیاری از بازرگانان از آن بهره می گرفتند. ایرانیان و رومیان تلاش می کردند بر این راه های بازرگانی تسلط یابند. این دو قدرت با وجود برخوردها و گه گاه درگیری های جنگی، با یکدیگر تجارت می کردند و غالباً از راه تپه های ارمنستان به طرابوزان و از آنجا از طریق دریای سیاه کالاهایی را به قسطنطنیه می فرستادند (پاسدرماجیان، ۱۳۶۹: ۱۶۴) که هنوز بازار عمده ای برای کالاهای شرقی و عرضه کننده کالا به نقاط مختلف اروپا بود. پروکوپوس از شهر دوین به عنوان یکی از مراکز مهم تجارت بین آسیا و اروپا یاد کرده است. در آن دوران، ابریشم تنها در خاور دور و آسیای میانه تولید می شد. این کالا از طریق جاده معروف ابریشم که از ورای خاک ترکستان و ایران به ارمنستان منتهی می شد، به اروپا حمل می شد (ر.ک. رضا، ۱۳۸۲: ۳۹۲). در شهر بردعه سکه های نقره ساسانی با ذکر محل و سال انتشار ضرب می شد. شاید علت آن گسترش روابط بازرگانی با ایران و روم شرقی و چه بسا هندوستان و دیگر نواحی بوده است (در نرسیان، ۲۵۳۷: ۵۳).

مسیرهای تجاری قفقاز بعد از اسلام

خلفای نخستین اسلامی بر اهمیت اقتصادی قفقاز واقف بودند و بدون شک یکی از عوامل آغاز فتوحات در این سرزمین، انگیزه های اقتصادی بود. ارامنه مدعی اند که با آمدن اعراب، تجارت ترانزیتی ارمنستان از رونق افتاد (در نرسیان، ۲۵۳۷: ۵۳)، اما روایت های جغرافی دانان مسلمان درباره رونق تجاری قفقاز دوره اسلامی، این نظر را تأیید نمی کند؛ زیرا مسیرهای بازرگانی بین شرق و غرب هنوز فعال بود و با فروکش کردن فتوحات رونق بیشتری یافت. مهم ترین راه های بازرگانی شرق به غرب در قرون نخستین اسلامی، عبارت بودند از: ۱. راه چین (ابریشم): که از پکن آغاز می شد و پس از گذشتن از ترکستان کنونی، به سمرقند و بخارا می رسید. در بخارا قسمت اصلی آن از راه مرو و گرگان به تبریز و ایروان می رسید و از ایروان به طرابوزان و یا به یکی از بنادر شام منتهی می شد. ۲. راه هند و سند: از طریق پیشاور، کابل، بلخ و خوارزم به خزریه، سواحل دریای سیاه و شبه جزیره کریمه منتهی می شد؛ ۳. راه دریایی هند: که به بندر هرمز و از طریق خشکی به کرمان، گرگان و خوارزم می رسید و در

این محل اخیر به راه فوق متصل می‌شد (اقبال آشتیانی، ۱۳۸۷: ۵۷۲). علاوه بر این مسیرها، راه‌های فرعی دیگری نیز وجود داشت که از این مسیرهای اصلی منشعب می‌شد و تا دورترین نقاط گسترش می‌یافت.

در ادامه، برخی از این راه‌ها، مانند مسیر بازرگانی باب، ولگا، صقلاب و طرابوزان که در طول مسیر خود از قفقاز عبور می‌کردند و نقش مهمی در مبادلات تجاری سده‌های نخستین اسلامی برعهده داشتند، به ترتیب مورد بررسی قرار می‌گیرد.

مسیر بازرگانی باب (دربند)

مسیر بازرگانی باب، از شمال غربی ایران وارد قفقاز می‌شد و در باریکه ساحلی دریای خزر، پس از عبور از باب، به سرزمین خزران، شهر سمندر و از آنجا به اتل (البيضاء) پایتخت خزران می‌رسید. باب‌الابواب یا «دربند» بر راه باریکه ساحلی میان کرانه غربی دریای خزر و کوهستان‌های داغستان اشراف داشت و به همین دلیل از اهمیت سوق‌الجیشی زیادی برخوردار و سنگرگاه مستحکم اسلام، یعنی ثغر جهان اسلام در برابر اقوام استپ‌های شمالی، مانند ترکان خزر بود. علاوه بر آن، بندر پررفت و آمدی بود و تجارت دریای خزر در کنار حمل و نقل برده از استپ‌های جنوب روسیه، آن را ثروتمند و پررونق ساخته بود (باسورث، ۱۳۸۱: ۲۸۵).

دربند فقط پایگاهی مستحکم در مرز دنیای اسلام نبود؛ بلکه مهم‌ترین بندر دریای خزر بود که بسیاری از راه‌های بازرگانی به آنجا منتهی می‌شد و سرچشمه ثروت اشراف دربند و نفوذ و قدرت عظیم آنان در سیاست، به دلیل تجارت پررونق باب بود (مینورسکی، ۱۳۷۵: ۲۴۱). محصولات محلی دربند (باقه‌های ابریشمی، روئاس و زعفران)، در بازرگانی محلی نقش مهمی داشت، اما بزرگ‌ترین سوداگری، تجارت برده بود که به گفته اصطخری: «از بلاد کفر می‌آوردند» (اصطخری، ۱۹۲۷: ۱۸۴). منظور اصطخری از بلاد کفر، مناطق شمالی خزر، برطاس، صقلاب و روس بود (Noonan, 1982: 220-244). تمام مواد خام مناطق شمالی قفقاز (گوسفند، پوست و غیره) نیز از راه دربند می‌گذشت. به همین سان، تجارت خز از طریق رود ولگا و منطقه خزر انجام می‌شد (Sindboek, 2008: 150-158) و دربند اجباراً توقفگاه بود؛ زیرا برای بیمودن خزر متلاطم، به‌طور معمول از ساحل دور نمی‌شدند.

این مسیر بازرگانی بعد از گذر از باب (دربند)، وارد سرزمین خزران می‌شد و با عبور از شهرهای بلنجر و سمندر به شهر اتل (البيضاء) پایتخت خزران می‌رسید. در آنجا به مسیر

بازرگانی ماوراءالنهر که از خوارزم به سوی سواحل شمالی دریای خزر امتداد داشت، ملحق می‌شد (Pelner & Madeleine, 2009: 217). مسیر بازرگانی ماوراءالنهر که در قرون نخستین اسلامی، بخارا پایتخت سامانیان را به شهرهای مهم خزران، مثل خملیج و اتل مربوط می‌ساخت، به دلیل رونق و شکوفایی فرهنگی و تمدن سامانیان، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بود. این مسیر بعد از عبور از سرزمین خزران، در امتداد سواحل دریای سیاه (بنطس) به شبه‌جزیره کریمه منتهی می‌شد و الحاق یکی از شاخه‌های آن به مسیر تجاری باب‌ولگا، اهمیت این مسیر بازرگانی را بیشتر می‌کرد. این مسیر بازرگانی، با گذر از اتل در امتداد رود ولگا، به سوی شمال ادامه می‌یافت و به سرزمین‌های برطاس و بلغار می‌رسید که در حاشیه این رود واقع شده بودند.

مسیر بازرگانی ولگا (جاده خز - نقره)

جغرافی‌دانان مسلمان در کتاب‌های خود به توصیف این مسیر بازرگانی پرداخته‌اند. چنان‌که مسعودی نوشته است: مردم خزر که رود ولگا از وسط شهرشان (اتل) عبور می‌کند، زورق‌ها دارند و مسافر و تاجر در آن سوار و جابه‌جا می‌شوند (مسعودی، ۱۴۰۹: ۲۰۳/۱). وی از رود شمال شهر (البیضاء) به نام برطاس نام برده که همان امتداد ولگا است و گویا به نام قومی که در سواحل آن سکونت داشت، مشهور بوده است. برطاس یک طایفه ترک بود و بر سواحل ولگا اقامت داشت. پوست روباه سیاه و سرخ را که به نام «برطاسی» شهرت داشت، از آنجا می‌آوردند و هر پوست به صد دینار و بیشتر می‌ارزید (همو، همان، همان‌جا). اگر بازرگانان به حرکت خود ادامه می‌دادند و سرزمین برطاس را در نقطه پیوند رود ولگا به رود «اوکا»^۱ پشت سر می‌گذاشتند، به سرزمین بلغار می‌رسیدند. در قرن سوم و چهارم قمری، بازار بلغار مرکز توزیع پوست‌های لوکس شمال به خزر و جهان اسلام بود. مردمان خزر و تجار مسلمان در ازای پرداخت انواع سکه‌های نقره، به خرید کالاهای لوکس شرقی، مانند پوست سمور، روباه و سنجاب اقدام می‌کردند و آنها را همراه با بردگان خریداری شده، عسل، موم، ساح و سایر محصولات انتقال می‌دادند (محمودی، ۱۳۹۶: ۱۴۷).

بعد از عبور از سرزمین بلغار، اگر تاجران از رود ولگای سفلی به سوی راین می‌رفتند تا به کی‌یف برسند، سه مسیر را پیش رو داشتند. نخست، مسیر شمال که به دریای بالتیک منتهی

1 Owka.

می‌شد (ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۳۹۳/۲). دوم، مسیری که به دریای سیاه و بیزانس می‌رسید و مسیر سوم به موازات کوه‌های «کربات»^۱ امتداد داشت و پس از عبور از شهر «براع»، به دانوب علیا و از آنجا به نواحی راین منتهی می‌شد (لومبارد، ۱۳۹۰: ۲۵۳). تاجران مسلمان به خوبی با مناطق جنوبی اروپا و سواحل دریای سیاه و روم آشنا بودند، ولی از مناطق شمالی آن اطلاعات کمی داشتند. ابوریحان بیرونی دانشمند ایرانی، از دریای بالتیک و مناطق اطراف آن اطلاعاتی داشت؛ به خصوص از نورمان‌های اسکاندیناوی که آنها را نه فقط به نام معمولشان روس، بلکه به نام «ورنگ» نیز می‌خواند که نام یک قوم مقیم ساحل این دریاست. واژه «ورنگ» که ابوریحان بیرونی به کار برده، احتمالاً همان وایکینگ‌ها باشند که از قرن سوم هجری بر مناطق اطراف دریای بالتیک مسلط شده بودند (محمودی، ۱۳۹۶: ۱۴۷). برخی دیگر از جغرافی دانان مسلمان مثل ابن‌خردادبه، ابن‌فقیه، ابن‌بلخی، اصطخری، مسعودی و نویسنده ناشناس *حدود العالم*، وایکینگ‌ها را تا حدودی می‌شناختند (Gullbekk, 2008: 543-549).

بیرونی نوشته است: در جایگاه‌های شمالی به سبب سرما و برف آبادانی ناپیوسته است و در کنار دریایی که از دریای محیط (اقیانوس اطلس) جدا می‌شود و به شمال سرزمین صقالبه (اسلاوها) می‌رسد، دریای «ورنگ» (بالتیک) قرار دارد (بیرونی، ۱۳۵۲: ۱۱۶/۱). مبالغ‌گرافی از مسکوکات اسلامی شرقی در سده سوم و چهارم قمری از این راه به روسیه، لهستان و از سواحل دریای بالتیک به اسکاندیناوی تا شمال اروپای مرکزی، انگلیس و حتی ایسلند انتقال می‌یافت (فرانک و براونستون، ۱۳۷۶: ۱۹۳۴؛ جمال‌زاده، ۱۳۷۲: ۴۲). جاده‌ای که از ولگا به شمال و در نهایت به بالتیک می‌رسید، به نام جاده خز (پوست) یا جاده نقره مشهور بود. دلیل این نام‌گذاری انتقال نقره‌های ماوراءالنهر به سواحل بالتیک و یا انتقال پوست‌های گران‌قیمت به سرزمین‌های اسلامی بود (ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۳۹۴/۲-۳۹۵). البته اطلاق نام «خز» یا «نقره» به این مسیر چندان صحیح نبود؛ زیرا طیف گسترده‌ای از محصولات مانند برده، چوب، کهربا، عسل و گل‌اُخری جهت رنگ کردن کالاهای- در این مسیر حمل و جابه‌جا می‌شد (Sindboek, 2008: 150-158).

مسیر بازرگانی صقلاب

یکی دیگر از مسیرهای بازرگانی که از منطقه قفقاز عبور می‌کرد، مسیر تجاری بازرگانان

1 Carpathians.

صقلاب بود. کراچکوفسکی راه تجاری بازرگانان روسی و صقلاب را که از اروپای شرقی وارد دریای بئطس می‌شد و یک شاخه آن به سوی قسطنطنیه و شاخه دیگر آن از دُن و ولگا می‌گذشت و از دریای خزر به سوی جنوب می‌رفت، از راه‌های مهم تجاری قرون اولیه قمری دانسته که توسط جغرافی‌دانان مسلمان، مثل ابن خردادبه و ابن فقیه توصیف شده است (کراچکوفسکی، ۱۳۷۹: ۱۲۲).

اصطخری نوشته است بازرگانان کالاهایی مانند عسل و موم و پوست و برده را در مسیر این رود جابه‌جا می‌کردند (اصطخری، ۱۹۲۷: ۲۲۱). ابن فقیه در مورد مسیر بازرگانان صقلاب گفته است: «بازرگانان صقالبه (اسلاوها) از دورترین نقاط صقالبه، پوست روباه و خز می‌آورند و به دریای روم می‌آمدند. حاکم روم از آنان ده یک (عشریه) می‌گرفت. سپس از راه دریا تا «سمکوش الیهود» می‌آمدند. بعد به سوی صقالبه می‌رفتند یا از دریای صقالبه (سیاه) به رودی که آن را رود صقالبه (دن) می‌گفتند، وارد می‌شدند تا به خلیج خزر برسند. حاکم خزر در سرکیل از آنان ده یک مالیات می‌گرفت (ابن فقیه، ۱۴۱۶: ۵۴۰). ایالت «سرکیل» به دلیل مجاورت با دو رود بزرگ ولگا و دن، مرکز کشتی‌رانی و جابه‌جایی کالاهای تجاری محسوب می‌شد و مرکز اصلی گمرک خزران بود. سرکیل ارتباط آبی دو رود مهم ولگا و دن را میسر می‌ساخت و بازرگانان صقلاب می‌توانستند از طریق این شهر، با بنادر کناره دریای خزر و دریای نیطس (سیاه) در ارتباط باشند. علاوه بر سرکیل، شهرهای خملیج و اتل نیز از شهرهای پررونق تجاری خزران بودند و بنا به گفته ابن حوقل، این سرزمین همیشه مرکز تجاری روس‌ها و صقالبه بوده است (ابن حوقل، ۱۹۰۸: ۳۹۲/۲؛ ولی، ۱۳۷۵: ۴۵).

صقالبه پس از مبادلات تجاری با خزران، از طریق دریای خزر به خراسان می‌رفتند. بدین‌سان چه بسا به گرگان نیز می‌رفتند و همه کالاهایشان را می‌فروختند (ابن فقیه، ۱۴۱۶: ۵۴۱). ابن خردادبه نیز مبدأ مسافرت بازرگانان روسی را بلاد رومیه و صقالبه (ملل اسلاوی جنوب اروپا) دانسته است که به «خملیج»^۱ می‌آمدند و از آنجا در دریای خزر به جرجان سفر می‌کردند و به بلخ می‌رسیدند و از آن طریق به ماوراءالنهر و کشور چین می‌رفتند (ابن خردادبه، ۱۹۹۲: ۱۵۴). در مسیرهای بازرگانی قفقاز محصولات فراوانی مبادله می‌شد. مهم‌ترین محصول صادراتی خزرها «سریشم ماهی» بود که همراه با برده و اقلامی مانند

۱ خملیج یکی از دو بندر مهم بازرگانی خزران بود که در کنار دریای خزر قرار داشت.

عسل، موم، کرک، جامه‌های کنانی، ابریشمی، سفال و نمد که از نقاط دیگر به سرزمین خزرها می‌رسید، به سایر نقاط صادر می‌شد.

مسیر بازرگانی طرابوزان (فرعی ابریشم)

این مسیر بازرگانی از شمال غربی ایران و بین‌النهرین به سوی قفقاز می‌آمد، سپس در امتداد رود ارس ادامه می‌یافت و از منطقه نخجوان تا دوین و از آنجا به آنی، از آنی به قارص و ارزروم و از آنجا به بنادر دریای سیاه (طرابوزان) می‌رسید. البته بعدها وقتی که این راه را از دوین به آنی انتقال دادند، مسیری که از آنی عبور می‌کرد و به طرابوزان می‌رسید، خیلی بهتر از آن راه بسیار طولانی بود که از دوین می‌گذشت. لازم بود تا این راه با دربند نیز ارتباط داشته باشد؛ به همین دلیل در مسیر آن پلی بر رودخانه سمور ساخته شد. در واقع، ارتباط بازرگانی این ناحیه با بیزانسی‌ها و خزران هم از طریق دریای خزر و هم از طریق دریای نیطس حفظ شد. در قرون سوم و چهارم قمری، شهرهایی که در این مسیرهای بازرگانی قرار داشتند، مثل دوین، بردعه و آنی، از ارزش ترانزیتی بالا و ثروت زیادی برخوردار بودند؛ به طوری که ابن حوقل این نواحی را از غنی‌ترین مناطق جهان اسلام دانسته است (ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۳۳۷/۲).

یکی از دلایل جنگ‌های مکرر حاکمان مسلمان آذربایجان و اران با حاکمان گرجی و امپراتوری بیزانس، قرار گرفتن این دو شهر پرثروت مسیحی‌نشین (آنی-دوین) در مسیر راه‌های مهم بازرگانی سرزمین‌های اسلامی با اروپای مسیحی بود. در اختیار گرفتن چنین مسیر ترانزیتی تجاری می‌توانست منافع و عواید سرشاری را نصیب حاکمان این مناطق کند (مینورسکی، ۱۳۷۶: ۱۴۰-۱۴۱؛ خسرویگی و دیگران، ۱۳۹۱: ۷۹). در واقع، گرجیان می‌کوشیدند به راه‌هایی که از شمال بین‌النهرین، ارمنستان و گرجستان به طرف شمال می‌رفتند، نفوذ کنند تا بدون توسل به بازرگانان ایرانی، با ترکان سلجوقی آناتولی روابط بازرگانی برقرار کنند (رئیس‌نیا، ۱۳۷۸: ۴۶۵/۲). این درگیری‌های نظامی، بارها مسیر تجاری طرابوزان را ناامن کرده بود؛ چنان‌که به هنگام لشکرکشی یکی از سلاطین سلجوقی به طرابوزان، بازرگانی با رومیان و روسیه متوقف شد و خسارات عظیم به تجار مسلمان وارد آمد (بارتولد، ۱۳۷۵: ۸۲۳).

در اواخر قرن پنجم قمری، با شروع جنگ‌های صلیبی در کرانه‌های شرقی دریای

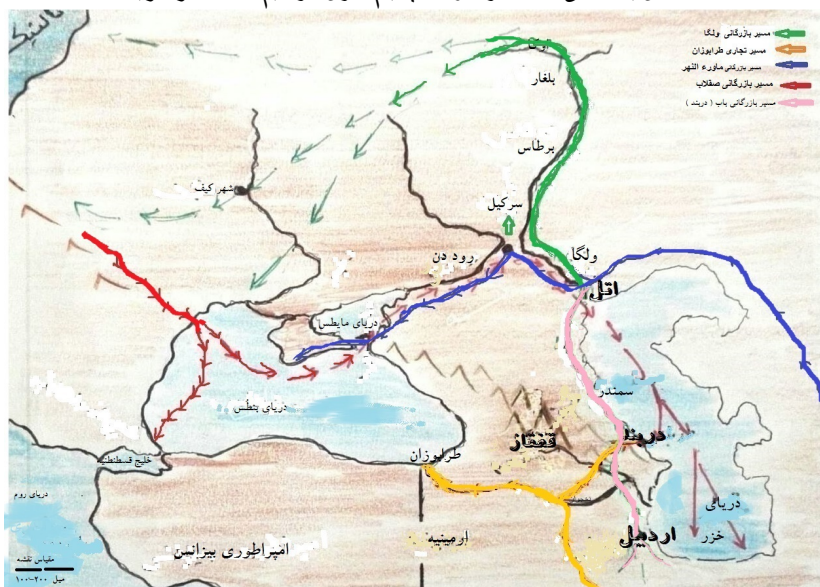
مدیترانه، صلیبیون به همه راه‌های بازرگانی بزرگ که از خاور دور به سواحل شرقی مدیترانه منتهی می‌شد، حمله کرده و امنیت آنها را به خطر انداخته بودند (مانوکیان، ۱۳۸۸: ۷۱-۹۲). این ناامنی‌ها به رونق و شکوفایی تجاری شهرهای قفقاز و آناتولی (آنی، بردعه، دوین و خلاط) و بنادر دریای سیاه منجر شده بود؛ زیرا بازرگانان شرق و غرب، پس از شروع جنگ‌های صلیبی در شامات و فلسطین، به دنبال راه‌های جایگزین بودند. این شهرها علاوه بر آنکه ترانزیت کالاهای تجاری را برعهده داشتند، هر یک تولیدکننده محصولات بود که به سایر بلاد فرستاده می‌شد. بردعه تولیدکننده ابریشم و پرده‌های ابریشمی بود که از طریق طرابوزان به بیزانس ارسال می‌شد. همچنین با توجه به اینکه برخی جغرافی‌نویسان، بردعه را معرب «برده‌دار» یا «موضع برده‌داری» بیان کرده‌اند (یاقوت حموی، ۱۳۸۳: ۴۸۷/۱)، احتمالاً این شهر محلی برای نگهداری بردگان و یا بازاری برای فروش برده‌ها نیز بوده است (رحمتی و آهنگران، ۱۳۹۵: ۹۵). در شهر دوین که در مسیر بازرگانی طرابوزان قرار داشت، انواع پارچه‌های پشمین، فرش، پشتک و نمط تولید می‌شد (مقدسی، [بی‌تا]: ۳۸۰) و از ارمینیه و اران نیز استرهای خوب و سالم به عراق، شام و خراسان فرستاده می‌شد (ابن حوقل، ۱۹۳۷: ۳۴۶/۲). در مجموع، قفقاز در قرون نخستین اسلامی از نظر تجارت و بازرگانی، سرزمینی پررونق و ثروتمند بوده است. موقعیت ترانزیتی و بندری شهرهای این سرزمین، اهمیت ویژه‌ای به آن داده بود و انواع محصولات صنعتی، دامی و کشاورزی در آنجا تولید و به بلاد دیگر صادر می‌شد.

نتیجه‌گیری

براساس آنچه که گفته شد، منطقه قفقاز در قرون نخستین به دلیل موقعیت خاص جغرافیایی، به چهارراهی برای مبادلات بازرگانی و فرهنگی اقوام مختلف جهان تبدیل شده بود. در واقع، این سرزمین مانند پلی بود که ارتباط بین فرهنگ‌ها و تمدن‌های مختلف جهان با یکدیگر را فراهم می‌کرد و ملت‌ها و اقوام مختلف با دستاوردهای تمدنی و فرهنگی ملل دیگر آشنا می‌شدند. وجود عواملی مانند موقعیت سیاسی در بین خشکی‌ها، وجود رودهای مهم و قابل کشتی‌رانی، مجاورت با دریاها و خلیج‌های مهم، مجاورت با امپراتوری بیزانس، ارتباط با دریای روم از طریق خلیج قسطنطنیه، ارتباط با ماوراءالنهر از طریق شمال دریای خزر، ارتباط با اروپای شمالی از طریق ولگا و اروپای شرقی از طریق دریای بنطس، ارتباط با مراکز تمدنی

جهان اسلام در بین‌النهرین، قرار گرفتن در مسیر فرعی جاده ابریشم و ارتباط دو دریای مهم بنطس (سیاه) و خزر از طریق دو رود ولگا و دن، از جمله عواملی بود که قفقاز را به یکی از متراکم‌ترین مسیرهای بازرگانی جهان تبدیل کرده بود. این عوامل شرایط حمل‌ونقل کالا و محصولات بازرگانی را تسهیل و به رونق هرچه بیشتر تجارت کمک می‌کرد و زمینه رشد و شکوفایی فرهنگ‌ها و تمدن‌های مختلف را فراهم می‌ساخت.

نقشه راه‌های بازرگانی قفقاز؛ قرن اول تا پنجم قمری؛ ترسیم نقشه (خود نویسنده)



منابع و مآخذ

- ابن حائک، حسن بن احمد (۱۴۲۵ق)، الإکلیل من أخبار الیمن و أنساب حمیر، ۴ ج، صنعاء: وزارة الثقافة و السياحة.
- ابن حوقل، ابوالقاسم محمد (۱۳۴۵/۱۹۳۸)، صورة الارض، ج ۲، بیروت: دارصادر، المطبعة الثانية.
- ابن خردادبه، عبيدالله بن عبدالله (۱۹۹۲م)، المسالك و الممالک، بیروت: دار صادر، افست لیدن.
- ابن فقیه، ابو عبدالله احمد بن محمد بن اسحاق الهمدانی (۱۴۱۶ق)، البلدان، تحقیق یوسف الهادی، بیروت: عالم الکتب.
- ابوالفداء، اسماعیل بن علی (۲۰۰۷)، تقویم البلدان، قاهره: مکتبه الثقافة الدینیة.
- ادریسی، محمد بن محمد (۱۴۰۹ق)، نزهة المشتاق فی اختراق الآفاق، بیروت: عالم الکتب.

- اصطخری، ابراهیم بن محمد (۱۹۲۷)، *المسالك و الممالک*، تحقیق ابوزید احمد بن سهل، بیروت: دار صادر.
- اعتماد السلطنه، محمد حسن خان (۱۳۶۷)، *مرآة البلدان*، به کوشش عبدالحسین نوایی و میرهاشم محدث، ج ۱، تهران: دانشگاه تهران.
- اقبال آشتیانی، عباس (۱۳۸۷)، *تاریخ مغول*، تهران: امیر کبیر.
- امیراحمدیان، بهرام (۱۳۸۱)، *جغرافیای کامل قفقاز*، تهران: سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح.
- بارتولد، واسیلی ولادیمیروویچ (۱۳۷۵)، *جایگاه مناطق اطراف دریای خزر در تاریخ جهان اسلام*، ترجمه لیلاربن شه، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
- باسورث، کلیفورد ادموند (۱۳۸۱)، *سلسله‌های جدید اسلامی (گاهشمار و تبارشناسی)*، ترجمه فریدون بدره‌ای، تهران: مرکز بازشناسی اسلام و ایران.
- بکری، عبد الله بن عبدالعزیز (۱۹۹۲)، *المسالك و الممالک*، ج ۱، بیروت: دار الغرب الاسلامی.
- بلاذری، ابوالحسن احمد بن یحیی (۱۹۸۸م)، *فتوح البلدان*، بیروت: دار مکتبه الهلال.
- بیرونی، ابوریحان محمد بن احمد (۱۳۵۲)، *تحذیر نهاییات الأماكن لتصحیح مسافات المساکن*، ترجمه احمد آرام، ج ۱، تهران: دانشگاه تهران.
- پاسدروماجیان، هراند (۱۳۶۹)، *تاریخ ارمنستان*، ترجمه محمد قاضی، تهران: نشر زرین.
- جمال‌زاده، محمدعلی (۱۳۷۲)، *تاریخ روابط روس و ایران*، تهران: بنیاد موقوفات افشار.
- خسرویگی، هوشنگ و دیگران (۱۳۹۱)، «روابط اتابکان آذربایجان و گرجی‌ها در دوره شمس‌الدین ایلدگر»، *دوفصلنامه علمی- پژوهشی تاریخ‌نامه ایران بعد از اسلام*، س ۳، ش ۵، صص ۷۱-۸۸.
- در نرسیان، سیر ارپی (۲۵۳۷) *ارمنیان*، ترجمه مسعود رجب‌نیا، تهران: مرکز اسناد فرهنگی آسیا.
- رحمتی، محسن و امیر آهنگران (۱۳۹۵)، «جغرافیای اقتصادی ارمنیه از نظر مورخان و جغرافی‌نویسان مسلمان (قرن اول تا هفتم قمری)»، *مجله پژوهش‌های تاریخی ایران و اسلام*، ش ۱۹، صص ۷۹-۱۰۰.
- رضا، عنایت‌الله (۱۳۸۲)، *اراز از دوران باستان تا آغاز عهد مغول*، تهران: وزارت امور خارجه، چ ۲.
- رئیس‌نیا، رحیم (۱۳۷۸)، *آذربایجان در مسیر تاریخ ایران*، ج ۱ و ۲، تهران: مینا.
- فرانک، آیرین و دیوید براونستون (۱۳۷۶)، *جاده ابریشم*، ترجمه محسن ثلاثی، تهران: پژوهشکده مطالعات دینی و فرهنگ.
- فرای، ریچارد (۱۳۴۸)، *بخارا دستاورد قرون وسطی*، ترجمه محمود محمودی، تهران: انتشارات علمی فرهنگی.
- قزوینی، زکریا بن محمد (۱۹۹۸)، *آثار البلاد و اخبار العباد*، بیروت: دار صادر.
- کراچکوفسکی، ایگناتی یولیانوویچ (۱۳۷۹)، *تاریخ نوشته‌های جغرافیایی در جهان اسلامی*، ترجمه ابوالقاسم پاینده، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- لومبارد، موریس (۱۳۹۰)، *جغرافیای تاریخی جهان اسلام (در چهار قرن نخستین)*، ترجمه عبدالله نصری طاهری و سمیه سادات طباطبایی، تهران: پژوهشکده تاریخ اسلام.

- مارکوارت، یوزف (۱۳۸۳)، *ایرانشهر در جغرافیای بطلمیوس*، ترجمه مریم میراحمدی، تهران: انتشارات طهوری.
- مانوکیان، آرپی (۱۳۸۸)، «آنی اسطوره‌ای خاموش»، *فصلنامه فرهنگی پیمان*، س ۱۳، ش ۴۸، صص ۷۱-۹۲.
- محمودی، فتانه (۱۳۹۶)، «تأثیر هنر فلزکاری سامانیان بر وایکینگ‌ها به واسطه روابط تجاری دو منطقه در مسیر جاده خز»، *مجله پژوهش‌های باستان‌شناسی ایران*، ش ۱۴، دوره ۷، صص ۱۴۱-۱۶۰.
- مسعودی، ابوالحسن علی بن الحسین (۱۴۰۹)، *مروج الذهب و معادن الجوهر*، تحقیق اسعد داغر، قم: دارالهجرة، ج ۲.
- مسکویه، ابوعلی (۱۳۷۹)، *تجارب الامم*، تحقیق و مقدمه ابوالقاسم امامی، ج ۶، طهران: دار سروش للطباعة و النشر.
- مقدسی کرمی، محمدبن احمد [بی تا]، *احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم*، بیروت: دارصادر.
- مینورسکی، ولادیمیر (۱۳۷۵)، *تاریخ شروان و دربند*، ترجمه محسن خادم، تهران: بنیاد دائرة المعارف اسلامی.
- ---- (۱۳۷۶)، *پژوهش‌هایی در تاریخ قفقاز*، ترجمه محسن خادم، تهران: بنیاد دائرة المعارف اسلامی.
- ولی، وهاب (۱۳۷۵)، «نگاهی به تاریخ، تمدن و فرهنگ خزرها»، *فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز*، س ۵، دوره دوم، ش ۱۴، صص ۳۵-۵۷.
- یاقوت حموی، یاقوت بن عبدالله (۱۳۸۳)، *معجم البلدان*، ترجمه علی نقی منزوی، تهران: سازمان میراث فرهنگی.
- ---- (۱۹۹۵)، *معجم البلدان*، بیروت: دار صادر، ج ۲.

- Gullbekk, S. (2008), "Coinage & Monetary Economies in The Viking World", ed. Stefan Brink, London & NewYork: NY, *Routledge*, pp.159-169.
- Lukonin, V. & Ivanov, A. (2012), *The Lost Treasure Persian art*, NewYork: USA, Parkstone Press International
- Noonan, T. S. (1982), "Ninth-century dirham hoards from European Russia", *Journal of Baltic Studies*, Vol. 13, No. 3, Published by Taylor & Francis, Ltd, pp. 220-244.
- Pelter, C & Madeleine, G. J. (2009), *Linda Handbook to Life in the Medieval World*, Infobase Publishing, NewYork.
- Sindboek, S. M. (2008), "Local & Long Distance Exchange", In the Viking World, ed. Stefan Brink, London & NewYork: Routledge, pp 150-158.

