

بازرگانی دریایی سیراف در سده‌های نخستین اسلامی^{۱، ۲}

دکتر داوود یحیایی

دانش آموخته دکتری دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران

dyahyaei@iaubushehr.ac.ir

چکیده

بندر سیراف با هدف گسترش بازرگانی و امنیت خلیج فارس در دوره ساسانی پدید آمد و به زودی چون اُبُلّه اهمیت بسیار یافت. پس از اسلام، خصوصاً در قرون سوم و چهارم هجری، زمینه‌ها و عواملی باعث شدند تا سیراف به بندری طراز اول در خلیج فارس مبدل شود و دوره‌ای از رونق و شکوفایی را تجربه کند. از این عوامل، تنزل بصره به سبب آشوبهای سیاسی، موقعیت مساعد جغرافیایی سیراف و عمق مناسب سواحل آن، تجارب و تلاش‌های دریانوردان و تاجران سیرافی و از همه مهمتر عنایت ویژه پادشاهان آل بویه به این بندر و پس کرانه‌های آن در فارس در خور بررسی است. سیراف در دوره شکوفایی خود با بنادر و مناطق گوناگونی در چین، هند و سیلان؛ دریای سرخ و آفریقای شرقی و سواحل جنوبی و شمالی خلیج فارس ارتباط بازرگانی مؤثر منطقه‌ای و بین قاره‌ای داشت.

کلیدواژه‌ها: سیراف، بازرگانی سیراف در دوره اسلامی، بازرگانی در خلیج فارس، بازرگانی در اقیانوس هند.

مقدمه

پیش از اسلام در حوزه خلیج فارس و دریای عمان، بنداری چند در بازرگانی خصوصاً بازرگانی دریایی نقش آفرینی کردند. یکی از این بنادر که در دوره ساسانی پدید آمد و در قرون نخستین اسلامی به شکوفایی رسید، بندر سیراف بود. این بندر در مرکز ساحل شمالی خلیج فارس در

۱. تاریخ وصول: ۱۳۸۷/۵/۳۰؛ تاریخ تصویب: ۱۳۸۷/۶/۲۸.

۲. این مقاله بخشی از رساله دکتری نگارنده است که با عنوان «بازرگانی سیراف در پنج قرن نخست هجری» به راهنمایی دکتر هادی عالمزاده در دانشگاه آزاد اسلامی واحد علوم و تحقیقات تهران، تدوین و دفاع شده است.

دوره ساسانی به همراه ابله رونق خاصی داشتند. در دوره اسلامی سیراف رقیب بندر نوبنیاد بصره شد، و طولی نکشید که به عنوان مهمترین بندر مرکزی خلیج فارس مورد توجه قرار گرفت. تحولات سیاسی در دستگاه خلافت عباسی در قرن سوم و چهارم و تشکیل سلسله نیمه مستقل ایرانی آل بویه که بر فارس و عراق سیطره داشت و عنایتی خاص به شهرها و بنادر فارس و در رأس آنها سیراف داشت، رونق و شکوفایی سیراف را دو چندان کرد. بازرگانان سیرافی از فرصت به دست آمده، مطلوبترین استفاده‌ها را بردند و به تجارت با شرق دور، شرق آفریقا و بنادر و شهرهای دریای سرخ و خلیج فارس پرداختند. در واقع در دوره اسلامی، مثلث تجاری خلیج فارس را سیراف در ایران، بصره در عراق و مسقط و صُحار در عمان تشکیل می‌دادند؛ با این حال جایگاه سیراف در این بازرگانی منحصر به فرد بود، چندان که از نظر جغرافی‌دانان این دوره نیز پنهان نمانده است. در این مقاله، ضمن اشاره اجمالی به بازرگانی سیراف قبل از اسلام تجارت سیراف در قرون نخستین اسلامی بررسی و سهم این بندر در بازرگانی منطقه و آسیا و آفریقا تبیین شده است.

سیراف پیش از اسلام

بندر سیراف^۱ بنا بر رأی مشهور، که کشفیات و آثار باستان‌شناسی نیز آن را تأیید می‌کند، به واسطه توجه پادشاهان ساسانی به خلیج فارس و بنادر آن، در حدود قرن سوم میلادی پدید آمد. ظاهراً اردشیر مؤسس سلسله ساسانی با هدف گسترش بازرگانی در خلیج فارس و مناطق مجاور و تأمین امنیت پس کرانه‌های ایالت فارس به بنا یا تجدید بنای یازده شهر، که عمدتاً بندری در سواحل جنوبی ایران و مناطق شمالی خلیج فارس بودند^۲ دست زد که یکی از آنها بندر سیراف^۳ بود.

۱. ویرانه‌های سیراف قدیم در ۲۴۰ کیلومتری جنوب شرقی بوشهر، در سواحل خلیج فارس و بر کرانه‌های «بندر طاهری» امروزی قرار دارد. ویرانه‌های مذکور منطقه‌ای به طول ۴ کیلومتر و عرض ۷۰۰ متر بین کوه و دریا قرار دارد. هیأت باستان‌شناسی انگلیسی به سرپرستی دکتر دیوید وایتهاوس در فاصله سالهای ۱۹۶۶ تا ۱۹۷۳، منطقه مذکور را کاوش کردند و مسجد، بازار، کاروانسرا، حمام‌ها، خیابان‌ها و کوچه‌های شهر سیراف قدیم را شناسایی کردند (نک: وایتهاوس، جاهای مختلف؛ نیز، معصومی، ۶۰-۸۱؛ اقتداری، ۱۰۳۰-۱۰۷۸).

۲. نک: اصفهانی، ۴۴-۴۶.

۳. نام سیراف مأخوذ از اردشیر+ آب است که به «شیرآب»، «سیراب» و «سیراف» مبدل شده است؛ و در وجه تسمیه آن گفته‌اند که اردشیر سیستم آبیاری آنجا را پدید آورد (نک: سمسار، ۳۵-۴۲).

پیش از اسلام، سیراف در مرکز سواحل شمالی همدوش با بندر اُبله در انتهای سواحل در تجارت خلیج فارس، «راه دریایی ابریشم»^۱ یا «راه ادویه»^۲ را با هند و چین پدید آورده بودند که کالاها و محصولات ملل حوزه خلیج فارس و مهمتر از همه ایران و عراق را به هند و چین حمل می‌کردند و در برگشت، کالاها و محصولات شرق دور را که از همه معروف‌تر «ابریشم» بود، به سیراف، بصره و سرزمین‌های حوزه خلیج فارس می‌رساندند. ابریشم کالایی سخت مورد تقاضا بود تا جایی که در قرون ششم و هفتم میلادی، رومیان و ساسانیان، بنادر خلیج فارس و دریای سرخ را عرصه رقابت خود کرده بودند.^۳

بازرگانان سیرافی علاوه بر فعالیت در بازرگانی با شرق همچون بنادر چین، سیلان و هند، در تجارت با بنادر آفریقای شرقی و دریای سرخ نیز به مقدار کمتری فعال بودند.^۴ تجارت و پیشرفت‌های ایرانیان سواحل‌نشین در فنون دریانوردی و بازرگانی دریایی^۵، نفوذ و اقتدار ساسانیان در بنادر خلیج فارس، دریای سرخ و اقیانوس هند^۶، حمایت پادشاهان ساسانی از پس کرانه‌ها به منظور تأمین امنیت سیراف^۷ و موقعیت جغرافیایی مناسب سیراف به عنوان بندری مرکزی در حوزه شمالی خلیج فارس از جمله مهم‌ترین عواملی بودند که در تسهیل بازرگانی توسط تاجران سیرافی و اهمیت سیراف و خلیج فارس در دوره ساسانی تأثیرگذار بودند.

۱. بسیاری از محققان علاوه بر «راه ابریشم» که از چین شروع می‌شد و پس از عبور از صحراها، سرزمین‌ها، آسیای میانه و ایران به روم ختم می‌شد، از «راه دریایی ابریشم» نیز سخن گفته‌اند که ابریشم چین را از راه دریاها به خلیج فارس و سرزمین‌های پیرامون آن انتقال می‌داد (نک: دریایی، ۱۰۵-۱۰۷، نفیسی، ۱۵۷-۱۵۸).
۲. راه دریایی ابریشم در برخی از تحقیقات، به علت اینکه یکی از کالاهای اساسی این تجارت ادویه بود، به «راه ادویه» نیز مشهور شده است (نک: آذری، ۳۵).
۳. در مورد این رقابت نک: حورانی، ۵۳-۶۰؛ وایتهاوس و ویلیامسن، ۵۰-۵۲.
۴. نک: ریکس، ۴۱۰؛ موسوی خراسانی، ۲۶۲.
۵. در مورد تجارت ارزشمند ایرانیان نک: حورانی، هادی حسن، رائین، بخش‌های مختلف.
۶. توجع دریایی معتقد است که نیروی دریایی ساسانیان چندان مقتدر نبوده، بلکه بیشتر بازرگانان ایرانی بودند که بدون حمایت دولت بر تجارت دریایی سلطه داشتند (نک: دریایی، ۱۰۱-۱۰۳). در عوض، محققان دیگر، هدف اولیه پادشاهان ساسانی را سلطه کامل بر تمام خلیج فارس و گسترش تجارت بین هندوستان، سیلان تا چین می‌دانند و از همین رو در قرن ششم میلادی، سرتاسر کرانه‌های خلیج فارس در شرق، غرب و جنوب آن تحت سلطه ساسانیان قرار گرفت و بنادر خلیج فارس رونق خاصی یافتند (نک: وثوقی، ۷۵).
۷. انتخاب شهر گور (فیروزآباد) و بیشاپور (در نزدیکی کازرون) به عنوان پایتخت‌های ساسانیان در دوره اردشیر اول و شاپور یکم نشان از اهمیت مسیرهای پس کرانه‌ای خلیج فارس دارد. گور یا جور با یک جاده سنگ فرش در دوره ساسانی به سیراف متصل و در ارتباط تجاری بود.

سیراف در دوره اسلامی

با فتح ایران و از آن جمله بنادر و سواحل خلیج فارس به وسیله فاتحان مسلمان و پذیرش تدریجی اسلام توسط ایرانیان، تغییرات وسیعی در مناطق داخلی ایران صورت گرفت، ولی در حوزه بنادر خلیج فارس، پس از وقفه‌ای کوتاه در قرن اول هجری، سیراف و بندر نوبنیاد بصره^۱ که جایگزین اُبله شده بود، نقش بازرگانی پیشین خود را باز یافتند و طولی نکشید که خلفای عباسی که کسب قدرت و پیروزی خود را مدیون ایرانیان می‌دانستند، قدرت سیاسی و اقتصادی را تا حدودی به ایرانیان باز گرداندند و تجارت دریایی دریانوردان ایرانی با آن سوابق ارزشمند در فضای جدید رونقی دیگر یافت. از سوی دیگر اعراب فاتح که خود تجربه و دانش کشورداری نداشتند، از ملل مفتوحه متأثر شدند، از آن جمله تحت تأثیر فرهنگ و تمدن ایران قرار گرفتند. بازرگانی دریایی و دریانوردی یکی از این مقوله‌ها بود که تجارب ایرانیان، اعراب را تحت تأثیر خود قرار داد.^۲

بازرگانی بندر سیراف پس از اسلام علی‌الخصوص در دوره عباسیان به مراتب گسترده‌تر از دوره ساسانیان گردید؛ زیرا در این دوره خلافت عباسی به مرکزیت بغداد بر سرزمین‌های بسیار وسیعی از ایران، عراق، عربستان، شامات، مصر و مغرب تسلط داشت و تحت لوای اسلام همه این مناطق با هم در پیوند بود و سرزمین‌ها و مردمانی گوناگون با محصولات متنوع از طریق خلیج فارس، دریای سرخ، دریای مدیترانه و دریای هند مجال بسیار مناسب‌تری در مقایسه با دوره ساسانی برای گسترش تجارت فراهم کرده بود. بندر تازه تأسیس بصره در انتهای نقطه شمالی خلیج فارس، سیراف در مرکز ساحل شمالی آن و بندر صحار و مسقط در عمان و جنوب خلیج فارس، در حکم سه ضلع یک مثلث تجارت دریایی این دریا محسوب می‌شدند. از میان بنادر حوزه خلیج فارس، سیراف موقعیت ویژه‌ای داشت. جغرافی‌دانان سده‌های نخستین اسلامی به اهمیت و موقعیت ممتاز سیراف اشاره کرده‌اند. از آن جمله: بزرگی سیراف که آن را با شیراز برابر دانسته‌اند، خانه‌های چند طبقه از چوب ساج که از زنگبار آورده می‌شد^۳

۱. بصره به همراه کوفه، دو اردوگاه نظامی بودند که برای حمله به ایران، به ترتیب توسط عتبه بن غزوان و سعد بن ابی وقاص در سال ۱۶ و ۱۷ هجری تأسیس شدند و به زودی مهم‌ترین شهرهای عراق در بُعد فرهنگی، سیاسی، اجتماعی و اقتصادی شدند. علاوه بر این، بصره از آنجا که در نزدیکی اُبله قدیم واقع بود، طولی نکشید که در زمره بنادر مهم اسلامی قرار گرفت و به رقابت با سیراف پرداخت (نک: زیدان، ۳۸۳-۳۸۶).

۲. حورانی، هادی حسن و راثین موارد متعدد و فراوانی را به نقل از منابع ذکر می‌کنند.

۳. اصطخری، ۱۱۴؛ ابن حوقل، ۵۱.

و قیمت برخی از آن‌ها به سی هزار دینار می‌رسید^۱، سخت کوشی بازرگانان سیرافی به حدی که گاه برخی تا چهل سال بر روی کشتیها در دریاها در پی تجارت بودند و برخی ثروتی در حدود چهار هزار دینار از این تجارت دریائی اندوخته بودند^۲، به بازارها و مساجد جامع بزرگ آن اشاره شده است.^۳ همچنان که برخی آنجا را انبار کالاهای فارس و خراسان و دروازه و درگاه بنادر چین و هند^۴ به شمار آورده اند.^۵

به نظر می‌رسد بندر نوبنیاد بصره در قرون اول و دوم هجری در تجارت با شرق دور و آفریقای شرقی به نسبت پر رونق‌تر و فعال‌تر از سیراف به شمار می‌آمده است، ولی از قرن سوم هجری، سیراف مهمترین بارکده خلیج فارس شد و کشتی‌های تجاری برای تجارت با شرق دور و شرق آفریقا از سیراف حرکت می‌کردند. سیرافی در این دوره به صراحت سیراف را بارکده و لنگرگاه کشتی‌های تجاری چین در ممالک اسلامی می‌داند.^۶

شکوفایی بازرگانی سیراف

بر پایه منابع، دوره عباسیان را دوره شکوفایی بازرگانی مسلمانان می‌دانند و دلایلی از قبیل رشد و گسترش شهرها و در پی آن رشد مصرف، افزایش تولید کالاهای زینتی و تجملاتی و بالا رفتن سطح زندگی مردم و نیز وجود امنیت کافی را در این امر مؤثر شمرده‌اند.^۷

مهمترین زمینه‌ها و عوامل این ترقی به صورت اجمالی عبارتند از:

۱. عمق مناسب سواحل سیراف برای پهلو گرفتن کشتی‌ها برخلاف ابله در دوره ساسانی و بصره در دوره اسلامی که فاقد سواحل عمیق و مناسب بودند.^۸

۱. اصطخری، همانجا.

۲. همو، ۱۲۶.

۳. مقدسی، ج ۲، ۶۳۶.

۴. همو، همانجا.

۵. در کاوش‌های باستان سیراف مسجد جامع سیراف به طول ۵۷ و عرض ۴۴ متر، بازار، گمرک کالاها، خانه‌ها و مغازه‌هایی کشف شد که سخنان جغرافی‌دانان صدر اسلام راجع به بزرگی و اهمیت سیراف در تجارت را تأیید می‌کند (نک: وایتهاوس، کاوش‌های باستان شناسی علمی در سیراف، جاهای مختلف).

۶. سیرافی، ۵۶.

۷. مکی، ۲۸۲ - ۲۸۴؛ حتی، ۱۲۵.

۸. اصطخری به ورودی آب دجله به دریا به نام خشاب در کنار ابله قدیم اشاره دارد که برای گل نشستن کشتی‌ها و خطرات احتمالی، شب‌ها آتش می‌افروختند (نک: اصطخری، ۳۴). مسعودی نیز به گردآب معروف به جراره ←

۲. شورش‌های زنگیان (۲۴۹-۲۷۰ ه) و قرامطه از اوایل قرن چهارم هجری که بصره و عراق را در بی‌ثباتی سیاسی و ناامنی قرارداد. تاجران بصره با درک این وضعیت از آنجا که اولین شرط تجارت، یعنی امنیت را بر باد رفته دیدند، ثروت و سرمایه خود را به دیگر بنادر خلیج فارس علی‌الخصوص سیراف منتقل کردند که از اوایل قرن چهارم هجری شرایط بسیار مساعدی در آنجا فراهم شده بود.

۳. موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب سیراف؛ زیرا از طرفی در منطقه مرکزی سواحل شمالی خلیج فارس قرار داشت و از سویی به اقیانوس هند و دریاهای آزاد به مراتب نزدیک‌تر از بصره، بندر رقیب خود بود، به عبارت دیگر، سیراف به عنوان بندر مرکزی راه دریایی ابریشم مطرح بود.^۱

۴. تجارب ارزشمند سیرافیان در دریانوردی و تجارت دریایی که در آثار جغرافیایی قرون سوم و چهارم هجری غالباً به آن اشاره شده است.^۲ این تجارب نتیجه تجارت با بنادر شرق دور، شرق آفریقا، دریای سرخ و خلیج فارس از دوره ساسانیان تا دوره مورد بحث، یعنی حدود ۷۰۰ سال بود.

۵. وجود شهرهای پس کرانه‌ای ثروتمند و دارای تولیدات گوناگون و مهمی همچون فیروزآباد، فسا، دارابجرد (دارابگرد)، کازرون و شیراز که ارتباط بازرگانی بسیاری با سیراف داشتند، در شکوفایی سیراف بسیار مؤثر بود. این شهرها در واقع در حکم پشتوانه محکمی برای رونق تجارت در سیراف بودند.

۶. شکل‌گیری سلسله ایرانی آل بویه در فارس و تسلط بر دستگاه خلافت عباسی (۳۳۴-۴۴۷ ه) در شکوفایی سیراف تأثیر بسیار داشت، زیرا امیران آل بویه و در رأس آنها عضدالدوله که به اهمیت اقتصادی خلیج فارس و نقش این بندر مهم کاملاً واقف بودند، از هیچ کوششی در این راه دریغ نمی‌کردند و با اقدامات عمرانی^۳ همچون گسترش راه سنگ فرش شیراز به فیروزآباد (گور/ جور) و فیروزآباد به سیراف و تأمین امنیت^۴ زمینه مناسب برای صادرات و

→ نزدیکی اَبَلَه سخن می‌گوید (نک: مسعودی، مروج، ۱۰۳/۱).

۱. سیرافی، ۵۷.

۲. سیرافی، رامهرمزی و مسعودی حکایات، داستان‌ها و نمونه‌های زیادی مبنی بر تجربه و سخت‌کوشی و تلاش دریانوردان سیرافی در آثار خود ذکر می‌کنند. (برای اطلاعات بیشتر نک: سیرافی، ۹۸-۱۰۰؛ رامهرمزی، ۶۰-۸۰؛ مسعودی، همان، ۱۲۷/۱-۱۳۰).

۳. زرکوب شیرازی، ۵۰.

۴. مصطفوی به نقل از واندربگ که این راه را مورد شناسایی و تطبیق قرارداد، منازل و کاروانسراهای بین راه نیز معرفی می‌کند (مصطفوی، ۱۰۵).

واردات کلیه کالاها و محصولات شهرهای فارس و حتی دیگر شهرهای ایران را به سیراف آماده کردند. اقدامات مهم دیگری همچون ایجاد فیل خانه عضدی در نایبند سیراف که به وسیله عضدالدوله دیلمی ایجاد شده بود^۱، ضرب سکه و تأسیس ضرابخانه در سیراف در این دوره^۲، عنایت ویژه به بازسازی شبکه راهها و تأمین امنیت شهرهای پس کرانه‌ای فارس که با کوچ‌های اجباری قبایل جت/جات به پس کرانه‌های سیراف همراه بود^۳، به مثابه پشتوانه واقعی تجارت سیراف بود. سیطره و تسلط آل بویه بر بنادر بصره در عراق، صحار و مسقط در عمان، بنادر دریای سرخ^۴، شبکه راهها، باعث شد تا رونق و شکوفایی تجارت سیراف با اقتدار آل بویه رابطه‌ای مستقیم پیدا کند^۵.

تجارت سیراف با مناطق مختلف

بندر سیراف در قرون نخستین اسلامی به ویژه در دوره شکوفایی خود در عهد آل بویه با مناطق مختلفی در ارتباط تجاری بود؛ مهمترین طرف بازرگانی آن، بنادر چین، هند و سیلان بود و سپس در مقیاس کمتری باید از بنادر دریای سرخ و آفریقای شرقی یاد کرد. تجارت با بنادر شمالی و جنوبی خلیج فارس که برخی همچون بصره، مسقط، صحار بسیار با اهمیت و برخی همچون مَهْرُوبان، جَنَابَه، بَحْرین کم اهمیت‌تر بودند، نیز در خور ذکرند و بالاخره باید از شهرهای پس کرانه‌ای فارس همچون فیروزآباد، فسا، جَهْرُم، شیراز، کازرون و جز آنها و شهرهای بزرگ داخلی ایران همانند کرمان، اصفهان و خراسان نام برد که سیراف با واردات خود بخش عمده‌ای از حوائج و کالاهای تجملاتی آنها همچون ظروف چینی و لباس‌های ابریشمی را تأمین می‌کرد، همچنانکه بخش عمده‌ای از صادرات سیراف را کالاها و محصولات آنها تشکیل می‌داد.

الف- بنادر جنوبی و شمالی خلیج فارس

سیراف در قرون نخستین اسلامی با بنادر جنوب و شمال خلیج فارس مبادلات بازرگانی داشت.

۱. وصاف الحضرة، ۱۷۰.

۲. سکه‌های زیادی مربوط به دوره آل بویه ضرب شده در ضرابخانه سیراف در کشفیات سیراف به دست آمد. برخی از محققان از ضرابخانه سیراف سخن دارند (نک: قاسم بگلو، ۱۴۷-۱۹۲).

۳. ابن بلخی، ۱۴۱.

۴. اصطخری از استقرار تجار ایرانی در بندر جده سخن می‌گوید (نک: اصطخری، ۱۲۱).

۵. وثوقی، ۱۱۶-۱۲۵.

برخی از این بنادر چون بصره، جَنَابَه، مَهْرُوبان کالاها و محصولات خود را با کشتی‌های کوچکتري به سیراف می‌رساندند تا از آنجا صادر شود^۱ و کالاهای وارداتی را با خود به آن بنادر حمل می‌کردند. برخی دیگر همچون صُحَار، مَسْقَطُ و غَدْنُ علاوه بر این، نقش منزلگاهی مهم برای تاجران سیرافی داشتند که عازم شرق دور و یا شرق آفریقا بودند؛ این بنادر در واقع مکمل تجارت سیراف محسوب می‌شدند.

از بنادر جنوب خلیج فارس باید به بنادر عُمان^۲ و در رأس آنها صُحَار اشاره کرد که در قرن چهارم هجری، رقیب اصلی سیراف به شمار می‌آمد. مقدسی، صُحَار را آبادان، پرجمعیت، پر ثروت و دارای بازارهای شگفت‌انگیز معرفی می‌کند. همو، آنجا را درگاه چین و انبار خاور دور می‌شمارد و از برتری تعداد فارسیان و زبان آنها سخن دارد.^۳ اصطخری نیز آنجا را آبادترین و توانگرترین شهر بر دریای پارس می‌داند.^۴ نویسندهٔ *حدود العالم* هم صُحَار را دارای بازرگانان فراوان و بارکدهٔ همه جهان ذکر می‌کند که کالاهای شرق، غرب، شمال و جنوب به این شهر می‌آمد و از اینجا به مکان‌های دیگر حمل می‌شد.^۵

آل بویه با درک موقعیت عُمان و بندر صُحَار، آن مناطق را تحت نفوذ سیطرهٔ خود در آوردند تا با یکپارچگی بنادر شمالی و جنوبی خلیج فارس، سیراف از رشد بیشتر و بهتری در تجارت برخوردار گردد. از همین رو در سال ۳۵۵ هجری، معزالدوله پادشاه آل بویه به همراه یکصد کشتی و با همراهی لشکر عضالدوله که از فارس و از طریق سیراف به یاری او آمده بودند، عمان را فتح کردند و قدرت خود را در آنجا تثبیت کردند.^۶

صُحَار به دو شکل با سیراف ارتباط بازرگانی نزدیک داشت: ابتدا به صورت تجارت مستقیم میان عمان و سیراف، که اهمیت زیادی داشت؛ زیرا کالاها و محصولات متعددی از شرق دور

۱. سیرافی تصریح می‌کند که کالاها را از بصره و عمان و دیگر نقاط برای صدور به سیراف می‌برند و بر کشتی‌های چین در سیراف بار می‌کنند. وی دلیل این کار را امواج بسیار و عمق کم سواحل بقیه بنادر و مناطق می‌داند (نک: سیرافی، ۵۶).

۲. عُمان، عنوان عمومی منطقه‌ای در آن سوی آبهای خلیج فارس است که کشور کنونی امارات متحده عربی، قطر و عمان را شامل می‌شود (السالمی، ۷/۱).

۳. مقدسی، ۲۷.

۴. اصطخری، ۱۳۱.

۵. *حدود العالم*، ۱۶۹.

۶. ابن اثیر، ۲۹۲/۷.

بنادر دریای سرخ و شرق آفریقا به آنجا می‌آمد و تخلیه می‌شد و بازرگانان سیرافی این تجارت نسبتاً نزدیک، نسبت به شرق دور و شرق آفریقا را از دست نمی‌دادند. دومین ارتباط بازرگانی سیراف با صحار به عنوان یک منزلگاه بود؛ زیرا کشتی‌هایی که از بصره به سیراف می‌آمدند به علاوه کشتی‌های بازرگانی سیرافیان، قبل از ورود به دریای هند، در کناره‌های عمان، در بندر صُحار توقف می‌کردند و ضمن اینکه آب و توشه‌ای بر می‌گرفتند، به مختصر مبادلاتی نیز می‌پرداختند^۱، عازم بنادر هند و چین می‌شدند و در برگشت نیز به همین نحو عمل می‌کردند. گفتنی است این وضع زمانی برقرار بود که کشتی‌های بازرگانی از راه مستقیم دریایی - و نه از راه کرانه نوردی - طی مسیر می‌کردند. از دیگر بنادر عُمان، علاوه بر صُحار، مَسْقَطُ نیز همین حالت را داشت^۲ و در واقع مکمل تجارت سیراف محسوب می‌شدند.

بحرین نیز از جمله جزایر و بنادری بود که بازرگانان سیرافی در این دوره با آن ارتباط بازرگانی داشتند. هر چند بحرین نیز مانند برخی دیگر از مراکز جنوبی خلیج فارس، چندان به عنوان بندر و بار انداز شناخته نمی‌شد، ولی به واسطهٔ مرواریدهایش شهرت داشت و مورد توجه بازرگانان سیرافی بود. با این حال، این شهرت تا حدودی تحت‌الشعاع وجود راهزنان خطرناک در آن نواحی قرار گرفته بود.^۳

در نوار ساحلی شمالی خلیج فارس، بنادر زیادی واقع شده بودند که بخشی از آنها در شمال غربی سیراف واقع بودند، همچون تَوَّجْ (تَوَّجْ)، نَجیرَمْ، جَنابَه (گناوه)، سینیز، مَهْرَبان، ریشهر، ماهشهر، عِبَادان (آبادان)، بصره و اَبَلَه؛ و بنادر دیگری همانند نایبند (نابند)، هزوه، هرمز و تیز در شرق سیراف واقع بودند که پس از تیز به رود سند و بنادر غربی هند و بندر دُیْبِل ختم می‌شد. علاوه بر این بنادر، جزایر با اهمیتی نیز در مسیر کشتی‌های تاجران در خلیج فارس قرار داشتند: خارک، ابرون، خین، وال، قیس (کیش) و قشم.^۴ خارک و قیس (کیش) در آن دوران، مهمترین جزایر این منطقه از نظر بازرگانان و دریانوردان به شمار می‌آمدند. خارک در آن زمان، لنگرگاه کشتی‌هایی بود که از بصره به طرف کیش و هندوستان می‌رفتند. جزیره قیس (کیش) نیز به جهت آبادانی و صید مروارید مورد توجه بود.^۵

۱. سیرافی، ۵۷.

۲. همانجا.

۳. قدامة بن جعفر، ۲۴.

۴. حدود العالم، ۲۰.

۵. جیهانی، ۵۷؛ رامهرمزی، ۱۱۴.

بصره که در ضلع شمال غربی خلیج فارس واقع شده بود و از قرن اول هجری، بعد از زوال اَبَلّه، مهمترین بندر ساسانیان، اهمیت سیاسی و اقتصادی ویژه‌ای یافته بود، رابطه تجاری مستقیمی با سیراف داشت. کشتی‌های بازرگانی که از بصره عازم شرق دور می‌شدند، اجباراً باید از سیراف که در بین راه آنها به عنوان بندر مرکزی خلیج فارس واقع شده بود، می‌گذشتند. از این گذشته ارتباطات تجاری مستقیمی میان سیراف، در مرکز خلیج فارس با بصره در شمالی‌ترین نقطه خلیج فارس برقرار بود. جغرافی‌دانان اسلامی، از تجارت‌خانه بازرگانان سیرافی در بصره سخن می‌گویند.^۱ اگر این نکته لحاظ شود که بندر بصره با مرکز خلافت عباسیان یعنی بغداد از طریق رودخانه دجله ارتباط داشت و بغداد که در این دوره شهر تجملات و شهر هزار و یک شب بود، نیازهای خود را از کشتی‌های کوچک دجله مرتفع می‌کرد، اهمیت بصره آشکارتر می‌شود.

بنادر واقع در شمال غربی خلیج فارس که به آنها اشاره شد، بسیار با اهمیت شمرده می‌شدند. از آن جمله مَهروبان^۲، بندری تجاری و حائز اهمیت و مرکز صادرات کالاهای متنوع بود^۳ و سینیز یا سینیز^۴ بین جَنابَه و بوشهر فعلی، مرکز صدور تولیدات محلی مانند انواع پارچه‌ها به شمار می‌رفت.^۵ در جنوب سینیز، بندر بزرگ جَنابَه یا گناوه قرار داشت که از نظر اقتصادی و تجاری و صادرات کالا حائز اهمیت بسیار بود.^۶ عَبَّادان (آبادان امروزی) نیز در غرب مَهروبان، در زمان رونق سیراف، لنگرگاه کوچکی بود که با سیراف ارتباط داشت.^۷ نجیرم نیز از بنادر خلیج فارس در ولایت اردشیر خره در غرب سیراف با سیراف از طریق جاده‌ای که دوازده فرسخ طول داشت، ارتباط داشت.^۸

بنادر فوق از راه دریایی و زمینی با هم در ارتباط تجاری بوده و به عنوان منزلگاه و بارانداز

۱. اصطخری، ۳۴؛ مقدسی، ۴۲۶.

۲. خرابه های مَهروبان در نزدیکی قریه شاه عبدالله در حوالی دیلم قرار دارد (نک: اقتداری، آثار شهرهای باستانی و سواحل خلیج فارس، ۳-۱۲).

۳. اصطخری، ۳۴؛ مقدسی، ۴۲۶.

۴. خرابه های سینیز، نیم فرسنگی بندر دیلم امروزی واقع شده است (اقتداری، همان، ۸۴).

۵. ابن خردادبه، ۹۵؛ مقدسی، ۴۲۶.

۶. اصطخری، ۳۴.

۷. لسترنج، ۵۴.

۸. استخری، ۱۳۵.

مورد توجه بودند. از سوی دیگر، کالاها و محصولات محلی نیز برای عرضه و صدور داشتند. سیراف که در نقطه مرکزی سواحل شمالی خلیج فارس قرار داشت، بهترین بهره‌ها را از این اوضاع و شرایط می‌برد و با همه آنها به وسیله راههای زمینی و دریایی در ارتباط بازرگانی بود.

ب- چین، سیلان و هند

بیشترین اهمیت بندر سیراف در قرون نخستین اسلامی، به جهت بازرگانی با شرق دور و خصوصاً بنادر چین بود. در منابع چینی قرن اول و دوم هجری اشاراتی به بازرگانی ایرانیان - که «پوسی»^۱ خوانده می‌شدند - با چین و سیلان شده است. هادی حسن به برخی از آنها اشاره می‌کند از آن جمله به نقل از منابع چینی به تاجری به نام واجرا بدهی اشاره می‌کند که در سال ۷۱۷/۵۹۹ م. از سیلان با ۳۵ کشتی تاجران ایرانی در سیلان دیدار کرده و با آنها به مسافرت پرداخته است.^۲ همچنین وی به نقل از هوی چائو در ۱۰۹/۵۷۲۷ م. اطلاعات مبسوطی از تجارت دریایی ایرانیان به دست می‌دهد:

«پوسی‌ها (ایرانی‌ها) طبیعتاً به بازرگانی تمایل دارند و عادت دارند که با زورق‌های بزرگ در دریای مغرب سفر کنند و به دریای جنوب و به سرزمین شیران (سیلان) بروند. از آنجا سنگهای گرانبها به دست می‌آورند ... آنها به سرزمین کون لون^۳ نیز می‌روند. همچنین با زورق بزرگ به سرزمین چین سفر کرده، مستقیم به کانتون می‌روند تا کالاهای ابریشمی و امتعه مشابه تهیه کنند.»^۴

همو از غارت بندر کانتون چین به سال ۷۵۸/۱۴۰ م. به دست پوسی‌ها (ایرانیان) و تاشی‌ها (اعراب) خبر می‌دهد.^۵ منابع اسلامی نیز به ارتباطات تجاری بازرگانان سیرافی و ایرانی با بازرگانان چینی اشاره می‌کنند، از آن جمله طبری نشان می‌دهد که در هنگام فتح بنادر خلیج فارس، کشتیهای چینی در ابله (در نزدیکی بصره) پهلو گرفته بودند؛^۶ سخنی که بسیار قابل تأمل است. سیاحان و جغرافی‌دانان قرون نخستین اسلامی همچون سلیمان و ابوزید سیرافی، مسعودی، ابن خردادبه، یعقوبی، مقدسی، ابن حوقل در آثار خود به چگونگی این سفر،

1. Possi.

۲. هادی حسن، ۱۵۸-۱۶۵.

3. kun lun.

۴. همو، ۱۶۵.

۵. همو، ۸۳.

۶. طبری، ۲۳۸۳/۵.

منازل بین راه، مسیر و راه بازرگانی دریایی، کالاها و محصولات بنادر و از همه مهمتر توصیف کانتون و دیگر بنادر چین پرداخته‌اند. در میان اینان توصیف سیرافی، ابن خردادبه و مسعودی دقیق‌تر به نظر می‌رسد.

سیراف بارکده‌ای بود که کالاها و محصولات شهرها و بنادر حوزهٔ خلیج فارس برای صدور به مناطق شرق دور بدانجا می‌رسید و از آنجا به مقصد چین بارگیری می‌شد.^۱ کشتیهای بازرگانی سیرافیان از آنجا دو راه در پیش می‌گرفتند: راه اول از سیراف به صحار و مسقط، دو بندر مشهور عمان در ضلع جنوبی دریای عمان، می‌رفت و پس از آن به مقصد کولم ملی (کویلون) در مالابار جنوبی حرکت می‌کردند و پس از رسیدن به آنجا از میان دریاها مستقیماً عازم بنادر چین می‌شدند. راه دوم، مسیر کرانه نوردی بود که به وسیله سلیمان سیرافی و ابن خردادبه در اواسط قرن سوم هجری و مسعودی در اوائل قرن چهارم هجری توصیف شده است.^۲ راه اخیر که از بنادر و سواحل می‌گذشت امکان داد و ستد مختصری در بنادر بین راه را فراهم می‌کرد و نیز خطرات گذر از میانهٔ دریاها را کمتر داشت.^۳ هر چند همین امر از نظر سیرافی باعث می‌شد تا بسیاری از کالاهای چینی در بنادر و مناطق بین راه به فروش رسد و مقدار کمتری از آنها به ایران و عراق و مناطق تحت سیطرهٔ خلافت عباسی برسد.^۴

کشتیهای تجاری از دریاها، جزایر و لنگرگاهها در سواحل هندوستان، جزایر اندونزی و سواحل جنوب شرق آسیا می‌گذشتند و توقف گاههایی را پشت سر می‌نهادند که مهم‌ترین آنها عبارت بود از بنادر مسقط در عمان، ثارا، دیبل، اوتگین، ملی و بلین در سواحل غربی و جنوبی هند، جزایر سراندیب (سیلان)، لَنگبالوس، جاوه (حدود اندونزی امروزی)، کله یا کله بار (در حدود مالزی)، سرزمین قُمار (کامبوج فعلی) و بسیاری از سرزمین‌های دیگر که مسعودی، ابن خردادبه و سیرافی به آنها و محصولات و کالاهای آنها اشاره می‌کنند.^۵ اما اولین منزلگاه چین لوقین بود^۶ و از آنجا تاجران مسلمان سیرافی به سوی بندر معروف کانتون یا خانفو می‌رفتند که

۱. سیرافی، ۵۶.

۲. حورانی، ۹۵.

۳. یعقوبی و مسعودی معتقدند بازرگانان دریانورد از سیراف تا چین باید از هفت دریا به ترتیب به نام‌های فارس، لاروی، هرکند (سراندیب)، کلاه بار، سَلاهط، کُردنج و صُنْجی (چین) بگذرند که دارای ماهیان و موجودات دریایی خاص و ترسناکی هستند (یعقوبی، ۲۲۴/۱-۲۲۵؛ مسعودی، همان، ۱۴۹/۱-۱۵۳).

۴. سیرافی، ۵۶.

۵. نک: مسعودی، همان، ۱۰۶/۱؛ ابن خردادبه، ۴۰-۶۰؛ سیرافی، صفحات مختلف.

۶. احتمالاً همان هانوی در کشور ویتنام امروزی باشد (مونس، ۳۸۷).

بزرگترین بندر تجاری چین به شمار می‌آمد.^۱ در خانفو همه نوع میوه، حبوبات، غلات و برنج کشت می‌گردید.^۲ تجار ایرانی، عرب، مسلمان و غیر مسلمان داد و ستد گسترده‌ای در این بندر داشتند و جمعیت قابل توجه و متمایزی را در این شهر تشکیل می‌دادند که در منابع چینی به حضور این جامعه غیر بومی در بندر خانفو اشاره شده است.^۳ به گفته مسعودی خانفو شهری بزرگ بر ساحل رودخانه‌ای بزرگ بود که به دریای چین می‌ریخت. شهر تا ساحل دریا هفت روز فاصله داشت و کشتی‌های حامل کالا که از سیراف و بنادر دیگر می‌آمدند، از طریق رودخانه مذکور خود را به شهر می‌رساندند.^۴ کشتیهای سیرافی به بنادر خانجو و قانظو که هر کدام به ترتیب هشت و بیست روز راه با خانفو از طریق رودخانه فاصله داشتند، نیز می‌رفتند.^۵

مبادلات تجاری سیراف و بنادر چین در قرن سوم و چهارم هجری چنان گسترده بود که مسعودی در قرن چهارم هجری، از سکونت ۱۲۰ هزار خارجی که اکثر آنها مسلمان و خصوصاً بازرگانان سیرافی بودند، در شهر خانفو خبر می‌دهد.^۶ این سخن اگر چه مبالغه آمیز می‌نماید، ولی نشان از ارتباطات گسترده بازرگانان ایرانی در آنجا دارد.

بار کشتی بازرگانان سیرافی، پس از رسیدن به کانتون توسط مأموران گمرک انبار می‌شد تا آخرین تاجران وارد کانتون شوند و هرگونه خسارت آن را تا شش ماه ضمانت می‌کردند، سپس سی درصد کالاها را به عنوان حق گمرکی می‌گرفتند و بقیه را به بازرگانان برمی‌گرداندند.^۷ کالاهایی را که پادشاه چین می‌خواست به قیمت عادلانه از بازرگانان می‌خریدند.^۸ حورانی دلیل انبار کردن کالاها توسط چینی‌ها را براساس سخن مروزی، این می‌داند که به همه فرصت داده شود تا کالاهای خود را عادلانه به فروش برسانند و یا شاید با هدف پائین آوردن قیمت‌ها صورت می‌گرفته است.^۹ مسعودی به عدالت پادشاه چین در تعامل با تاجران اشاره می‌کند و

۱. رامهرمزی، ۷۳-۱۰۷.

۲. ابن خردادبه، ۲.

۳. معصومی، ۲۷.

۴. مسعودی، همان، ۱۳۵/۱.

۵. ابن خردادبه، ۵۲.

۶. مسعودی، همان، ۱۳۶/۱-۱۳۷؛ سیرافی، ۹۰-۹۳.

۷. سیرافی، ۶۹.

۸. همانجا.

۹. حورانی، ۹۹.

ضمن توصیف کانتون و تجارت آنجا، از تاجری سمرقندی که از خلیج فارس به کانتون رفته بود و حق او عادلانه به حکم پادشاه چین پرداخت شده بود، سخن می‌گوید.^۱

با وجود علاقه مسلمانان به کالاهای چینی در سرزمین‌های اسلامی، عواملی باعث می‌شد تا بیشتر این کالاها به این مناطق نرسد، از آن جمله‌اند: آتش‌سوزی انبارهای کالا در کانتون که از چوب و نی ساخته شده بودند؛ طوفان‌های دریایی و وجود دزدان دریایی که باعث از بین رفتن کالاها و کشتی‌ها یا غارت آنها می‌شد، همچنین فروش کالاها در بنادر و سواحل و جزایر بین راه و داد و ستد مختصری که با بومیان آن مناطق صورت می‌گرفت.^۲

بر اساس گفته‌های ابوزید سیرافی - در ذیلی که به سال ۳۰۲ هجری بر سفرنامه سلیمان تاجر نوشته و مسعودی نیز آن را تأیید می‌کند- در سال ۵۲۶۴/۸۷۸ م. شورش در چین رخ داد^۳ که بر اثر آن تجارت چین با بنادر اسلامی و از آن جمله سیراف قطع گردید.^۴ این وضع پس از شکست این شورش تا چند دهه تداوم یافت و کشتی‌های بازرگانان سیرافی پس از آن، به جای رفتن به چین، به بندر کله یا کالا بار^۵ که در میانه راه خلیج فارس تا چین بود، می‌رفتند و به داد و ستد می‌پرداختند و این منطقه جای خانفو را در تجارت با چین گرفت.

مهمترین کالاها و محصولات که از سیراف به بنادر چین و شرق دور صادر می‌شد عبارت بودند از: گلاب، عرق شکوفه خرما (تارونه)، عرق زعفران، عرق بیدمشک، عرق سوسن، عطر بنفشه، نیلوفر، بادرنگ، بهار نارنج، مرزنجوش، پارچه‌های کتان، گلیم، پرده، انواع پارچه‌ها، پنبه، داروهای مختلف، فیروزه، سنگ آهن، طلا و نقره، الماس، قالی و قالیچه، زردچوبه، خرما، نمک و بسیاری محصولات دیگر.^۶ کالاهای دیگری همچون عاج، پوست پلنگ، کاسه لاک‌پشت، شاخ کرگدن، شمش مس، مفرغ و عود نیز توسط بازرگانان سیرافی وارد چین می‌شد.^۷ برخی از واردات چین توسط بازرگانان سیرافی بسیار مورد توجه بود، از آن جمله مروارید بود که از

۱. مسعودی، همان، ۱۳۸/۱-۱۴۳.

۲. سیرافی، ۵۴-۵۶.

۳. یک شورشگر به نام «خوانگ چائو» علیه حکومت «هسی تسانگ» قیام کرد و در پی آن دهها هزار نفر از پیروان مذاهب مختلف از مسلمان، یهودی و زرتشتی قتل عام شدند. وی دستور به قطع درختان توت داد و در پی آن پرورش کرم ابریشم که از این درختان تغذیه می‌کرد، متوقف شد.

۴. سیرافی، ۹۰-۹۳؛ مسعودی، همان، ج ۱، ۱۳۶-۱۳۷.

5. kala- kālā bār.

۶. مقدسی، ۶۵۸.

۷. سیرافی، ۶۷.

بعضی جزایر خلیج فارس صید می‌کردند و بازرگانان برای فرار از مالیات، آن را در آستر لباس‌های خود پنهان می‌نمودند^۱؛ همچنین باید به «کافور» اشاره کرد که بنا به قول سیرافی، مورد توجه ویژه پادشاه چین بود.^۲

بازرگانان سیرافی علاوه بر صدور محصولات و کالاهای ممالک اسلامی به چین، کالاها و محصولات بنادر و جزایر بین راه را که بسیار متنوع بود نیز با خود به چین می‌بردند که برخی از آنها عبارت بود از: خرما و خیزران شهر دئیبل هند^۳، چوب ساج شهر کولی، فلفل و خرما معروف بندر ملی^۴، عنبر سراندیب^۵، طلای جزیره کلب^۶، کافور، نیشکر، موز و نارگیل جزیره بالوس و لنکبالوس^۷، طلا، نقره و مروارید جزایر کله‌بار^۸، عطر و ادویه، قلع و طلای فراوان از جزایر جاوه^۹، برنج و عود سرزمین قمار و قامرون^{۱۰} و بسیاری کالاهای دیگر که مسعودی، ابن خردادبه و سیرافی بدان‌ها اشاره کرده‌اند.

صادرات چین به دیگر مناطق و از آن جمله بنادر خلیج فارس و در رأس آنها سیراف، از بندر کانتون صورت می‌گرفت که مهمترین آنها عبارت بودند از: ظروف چینی، ابریشم، پارچه‌های مشک، انواع زین اسب، سفال سبز رنگ، دارچین، عود، گیاهان دارویی، پشم، کاغذ چینی و سمور.^{۱۱} در میان این محصولات، ظروف چینی و ابریشم آن جا شهرت جهانی داشت تا جایی که راه دور و درازی را به نام خود مزین کرده بود.

بازرگانان سیرافی در رفت و برگشت سفر تجارتي چین در بنادر غربی و شرقی هندوستان و همچنین بنادر متعدد سراندیب، کولم ملی و کالیکوت توقف می‌کردند و به داد و ستد با آنها می‌پرداختند. هندوستان ضمن آنکه خود صادر کننده کالاهای متعدد برای کشورهای شرق و غرب بوده، از بنادر جنوبی خود بیشتر برای نقل و انتقال کالاهای تجاری غرب و شرق اقیانوس

۱. متز، ۴۸۵/۲.

۲. سیرافی، ۶۹.

۳. ابن خردادبه، ۴۷.

۴. همانجا.

۵. مسعودی، مروج، ۱۵۰/۱.

۶. مقدسی، ۱۹.

۷. ابن خردادبه، ۴۹.

۸. مسعودی، همان، ۱۰۸/۱.

۹. ابن خردادبه، ۵۲-۵۱.

۱۰. مسعودی، همان، ۵۹/۱.

۱۱. نک: ابن خردادبه، ۵۴-۵۳؛ ابن فقیه، ۸۳.

تا زنگبار در آفریقای شرقی بهره می‌برده است. تجارت بنادر دریای هند غالباً در دست تاجران ایرانی و در رأس آنها سیرافیان بوده است. در مورد سراندیب (سیلان) نیز وضع به همین گونه بوده است. روابط بازرگانی استواری میان سراندیب (سیلان) و سرزمین‌های اسلامی برقرار بوده است.^۱ ابن فقیه محصولات و صادرات هند را عطریات، عنبر، میخک، سنبل، خسرو دارو، دارچین، نارگیل، هلبله، توتیا، نیزه، دار پرنیان، صندل، آبنوس، فلفل و محصولات شگفت‌انگیز بسیار دیگر می‌داند.^۲ ابن خردادبه خیزران، لباس‌های بافته شده از الیاف گیاهی، لباس‌های پنبه‌ای و سنگ سنباده را به این کالاها می‌افزاید.^۳

در مورد تجارت سیراف با بنادر مالزی و اندونزی باید به جزیره لنگابالوس^۴ اشاره کرد که بومیان آنجا محصولاتی همچون نارگیل، نیشکر، موز، شراب خرما و عنبر را با قایق به کشتی‌های تجاری سیرافیان تحویل می‌دادند و در برابر آنها، آهن دریافت می‌کردند.^۵ بندر کله/کالا بار واقع در شبه جزیره مالایا، از مهمترین بنادری بود که در بین راه هند به چین واقع بود و همانگونه که از نامش پیداست^۶ بندر کالاهای تجاری شرق و غرب بوده است و محل تجارت عود، کافور، صندل، عاج، قلع، آبنوس، بقم (نوعی درخت)، انواع ادویه، نباتات معطر و محصولات دیگر به شمار می‌آمد^۷؛ همچنین از درآمدهای این منطقه، باید به دریافت مالیات یا حق‌العبور کشتی‌ها از این تنگه اشاره کرد. در بنادر سوماترا و جاوه چون بندر مهم پالم بانگ، جزیره قافله، جزیره منصور نیز محصولات و کالاهایی همچون پنبه، عسل، نارگیل، انبه، پرتغال، نی، کافور، طلا و امثال آن داد و ستد می‌شد.^۸

ج- بنادر دریای سرخ و آفریقای شرقی

بخشی از تجارت سیرافیان و دیگر تاجران بنادر خلیج فارس، با بنادر دریای سرخ نظیر جدّه و

۱. حورانی، ۱۰۵.

۲. ابن فقیه، ۸۳.

۳. ابن خردادبه، ۵۴.

۴. واقع در شرق اقیانوس هند.

۵. سیرافی، ۵۸.

۶. اقتداری نام کالا یا کالابر را برای آن بندر دلیل بر تجارت کالاهای متعدد در آنجا می‌داند (اقتداری، *از دریای*

پارس تا دریای چین، ۷۶).

۷. سیرافی، ۱۰۸؛ ابن خردادبه، ۵۴.

۸. ابن خردادبه، ۵۲؛ رامهرمزی، ۸۲.

در فاصله‌ای بسیار دورتر با بنادر شرقی آفریقا صورت می‌گرفت. ظاهراً کشتی‌های سیرافی در دریای سرخ تا بندر جَدّه بیشتر پیش نمی‌رفتند؛ زیرا به گفته سیرافی، کشتی‌های سیرافیان بعد از ورود به دریای قُلْزُم و رسیدن به بندر جَدّه، کالاهای خود را به کشتی‌هایی که عازم مصر بودند، منتقل می‌کردند و خود برمی‌گشتند.^۱ وی دلیل این امر را بزرگ بودن کشتی‌های سیرافیان، سختی مسیر و فراوانی کوه‌های واقع در این دریا ذکر می‌کند.^۲

منابع عربی و فارسی قرون نخستین اسلامی از تسلط ایرانیان و سیرافیان بر تجارت سواحل عربستان تا بندر جَدّه و دیگر بنادر دریای سرخ خبر می‌دهند. از آن جمله اصطخری آورده است که اساساً بازرگانی در شهر جَدّه در دست ایرانیان بود و آنان طبقه حاکم در این بندر بودند.^۳ ابوزید سیرافی نیز از مسافرت بازرگانان سیراف به بندر جَدّه در کنار دریای سرخ سخن می‌گوید.^۴ مقدسی نیز به ایرانی بودن بیشتر ساکنین بندر صُحار در عمان، عدن در یمن و جَدّه در عربستان تصریح می‌کند^۵ که حاکی از نفوذ و تسلط ایرانیان بر بازرگانی این منطقه است.

این مسیر تجارت دریایی در حاشیه شبه جزیره عربستان کشیده می‌شد. اولین توقف‌گاه آن در دریای عُمان، بندر مَسْقَط بود. توقف‌گاه بعدی بندر شُخْر در دویست فرسخی مسقط بود.^۶ توقف‌گاه‌های کم‌اهمیت‌تری هم در این فاصله وجود داشتند؛ مانند مَصیره، صُحار و ظُفار که در ساحل حضر موت واقع می‌شدند.^۷ پس از شُخْر، لنگرگاه المَکَلّا، سپس عَدَن توقف‌گاه کشتی‌ها بودند.^۸ این لنگرگاه بزرگ تا شُخْر، صد فرسخ فاصله داشت و فاقد زراعت و چهار پایان بود و در آن جا عنبر، عود، مُشک و کالاهای وارداتی از سند، هند، چین، زنگبار، حبشه، فارس، بصره، جَدّه و قُلْزُم یافت می‌شد^۹ و یک بازار عبوری/ ترانزیتی در مسیرهای دریای شرق و غرب به شمار می‌رفت. رامهرمزی در برخی از داستان‌های خود به این موضوع اشاره می‌کند.^{۱۰} پس از عدن،

۱. سیرافی، ۱۳۷-۱۳۸.

۲. همانجا.

۳. اصطخری، ۲۱.

۴. سیرافی، ۱۳۷.

۵. مقدسی، ۱۳۶/۱.

۶. ابن خردادبه، ۴۵.

۷. مونس، ۳۸۸.

۸. همو، ۳۵۶.

۹. ابن خردادبه، ۴۵.

۱۰. رامهرمزی، ۱۲، ۷۴، ۷۶، ۱۱۸.

کشتی‌ها با گذر از تنگهٔ باب‌المندب به دریای سرخ وارد می‌شدند و پس از توقف در زبید راهی جدّه می‌شدند. از این بندر، کشتی‌ها مسیرهای مختلفی در پیش می‌گرفتند، برخی به بندر عیذاب در ساحل مصر می‌رفتند و برخی راه خود را تا یَنبُع و سپس تا قُلْزُم ادامه می‌دادند.^۱

علاوه بر بنادر دریای عدن و دریای سرخ، تجارت با بنادر آفریقای شرقی نیز برای تاجران سیرافی در این دوران حائز اهمیت بود که براساس شواهد تاریخی و یافته‌های باستان‌شناسی، باید سابقهٔ این تجارت را به دورهٔ ساسانیان رساند؛ زیرا ایرانیان در هنگام سقوط ساسانیان، قرارگاهی در منطقه «سانکی یا کائی» واقع در جنوب شهر کَلوه در آفریقای شرقی تأسیس کرده بودند.^۲

در قرون نخستین اسلامی، بازرگانان ایرانی در بنداری همچون عَدَن، صُحار و مَسْقَط که به منزلهٔ دروازه‌های تجارت با شرق آفریقا و شرق دور و هند بودند، با نفوذ خود زبان فارسی را زبان رسمی تجارت قرار داده بودند^۳ و کشتی‌سازی را نیز خاص خود کرده بودند.^۴

مسعودی خط سیر سیرافی‌ها به سواحل شرقی آفریقا را خط مستقیمی از خلیج فارس به جزیرهٔ قُنبلو^۵ بندر عمدهٔ سواحل دریای زنگبار^۶ (بَحْرُ الزَّنج) می‌داند. همچنین او اضافه می‌کند که ناخدایان سیرافی به سرزمین سفاله^۷ و واق واق^۸ کشتیرانی کردند. سرزمین واق واق، در انتهای دریای زنگبار واقع بود و کشتی‌های مزبور پس از عبور از این دریا خود را به سواحل زنگبار می‌رسانیدند.^۹ حورانی از دو مسیر سیرافیان به مقصد آفریقای شرقی سخن می‌گوید: یکی راه ساحلی که از سیراف به مسقط، عدن، سپس از کرانهٔ آفریقا به طرف جنوب به سمت سواحل سومالی در آفریقای شرقی امتداد می‌یافت؛ دیگری راه دریایی که از سیراف به رأس القُرْتک و از آنجا مستقیماً به سومالی و سواحل آفریقای شرقی می‌رفت. این راه اگر چه

۱. ابن خردادبه، ۴۶.

۲. ترمنگهام، ۹.

۳. مقدسی، ۱۳۶/۱.

۴. حورانی، ۱۹۰؛ هادی حسن ۱۹۳.

۵. قنبلو یا قنبله جزیره‌ای در تانزانیا روبه روی دارالسلام فعلی است (شاملوبی، ۲۴۴-۲۴۵).

۶. دریای زنگ یا دریای زنگبار، دریای واق واق در بخش شرقی آفریقا است.

۷. سرزمین سفاله ناحیه‌ای در ساحل کشور موزامبیک فعلی و نام کنونی آن «نواسوفالا» است (مک ایودی، ۸۲).

۸. مسعودی آن را پایان ناحیهٔ سفالی دریای زنگ بعد از سفاله می‌داند (مسعودی، مروج، ۱۰۴/۱). واق واق به ناحیهٔ دیگری هم اطلاق شده و آن در جنوب شرقی آسیا یا به گفتهٔ برخی، مجمع‌الجزایر ژاپن و به گفتهٔ برخی دیگر بر نواحی اندونزی و فیلیپین امروزی تطبیق می‌کند.

۹. مسعودی، همان، ۱۰۴/۱-۱۰۵.

خطرناک‌تر بود، اما به علت کوتاه‌تر بودن، منفعت بیشتری داشت.^۱ مسعودی به مسافرت خود به سال ۳۰۴ هجری با کشتی‌های سیرافی از جزیره قنبلو تا عُمان اشاره می‌کند.^۲ ناخدا بزرگ بن شهریار رامهرمزی نیز از مسافرت فردی به نام اسماعیلویه از عمان به سوی قنبلو و سفاله و بومیان آدمخوار آنجا و برگشت او سخن می‌گوید که بیانگر تجارت مستقیم سیراف تا سفاله در آخرین نقاط شرق آفریقا است.^۳ ابن حوقل نیز از تاجری به نام احمد بن عمر سیرافی یاد کرده و نوشته است که این تاجر ثروت فراوانی داشت و کشتیهایش در طول سواحل آفریقای شرقی به ویژه در زنگبار مشغول تجارت بودند و ادویه، سنگهای قیمتی و عطر حمل می‌کردند.^۴

با توجه به سخنان رامهرمزی در قرن چهارم هجری که از ارتباط تاجران سیرافی با قنبله یا قنبلو و همچنین سفاله زنگ سخن می‌گوید^۵ و نوشته‌های مسعودی^۶ و دیگر جغرافی‌دانان قرن چهارم هجری، به نظر می‌رسد دریانوردان و تاجران مسلمان از سفاله نیز فراتر رفته بودند، ولی بنا به دلائلی همچون توحش ساکنین سواحل جنوبی‌تر، خطر حمله سیاهان و ترس از دریاها، انگیزه‌ای برای مسافرت طولانی‌تر و دورتر را نداشتند. از این رو مبادلات اقتصادی و فرهنگی با آن مناطق در سطح بسیار محدود و ناچیز بوده است.

کالاها و محصولات وارداتی آفریقا شامل ادویه، پارچه‌های پنبه‌ای، عطر، خرما، نمک، ادوات فلزی و وسایل آشپزخانه بود. در مقابل صادرات با ارزش آفریقا مواد زیر بود: چوب ساج که در ساخت خانه‌ها خصوصاً در سیراف بسیار مورد توجه بود^۷ و به بصره و عراق نیز منتقل می‌گردید^۸؛ عاج، طلا، صمغ، عنبر، پوست پلنگ، پوست فیل و گورخر^۹ که در منابع تاریخی از

۱. حورانی، ۱۱۰.

۲. مسعودی، همان، ۱۰۵/۱.

۳. رامهرمزی، ۱۱.

۴. ابن حوقل، ۵۸.

۵. رامهرمزی، ۴۰، ۱۴۱، ۱۴۳.

۶. مسعودی، همان، ۹۳/۱، ۱۰۴، ۱۰۵، ۳۸۰. مسعودی آخرین مقصد کشتیهای سیرافی و عمانی در دریای زنگبار را ناحیه سفاله می‌داند که معادن طلای فراوانی داشت و تاجران سیرافی و عمانی، طلا را از آنجا به دست می‌آورند (مسعودی، همان، ۱۰۵/۱).

۷. اصطخری، ۱۱۳.

۸. مسعودی، همان، ۳۷۲/۱.

۹. همو، ۳۶۸.

آنها صحبت شده است؛ آهن از محصولات اصلی زنگبار بود که برای تهیه فولاد و دیگر وسایل فلزی به هند حمل می‌شد؛^۱ زرافه و اسب آبی از سرزمین نوبه که برخی از این زرافه‌ها را به خلفای عباسی هدیه می‌دادند؛^۲ بردگان سیاه نیز از پردرآمدترین صادرات آفریقا به شمار می‌آمد که در بنادر مصر، عمان، بصره، سیراف و هندوستان به فروش می‌رسید.^۳ صادرات آفریقا از بنادر زیلع، بربره، مقدیشو (موگادیشو)، کیلوا، براوا، لامو، مالندی، جزایر مومباسا، پومبا، زنگبار و مانند آنها صورت می‌گرفت.^۴ ظاهراً از میان این بنادر، جزیره زنگبار اهمیت خاصی یافته بود و به مرکز عمده صادرات و واردات اجناس مختلف در غرب اقیانوس هند به شمار می‌آمد.^۵

صادرات سیراف

با توجه به آنچه در بحث تجارت سیراف با بنادر چین، هند، سیلان، آفریقای شرقی، بنادر دریای سرخ و خلیج فارس در این دوره مطرح شد، تنوع و تعدد کالاها و محصولاتی که در سیراف داد و ستد می‌شد، آشکار می‌شود.

صادرات سیراف غالباً محصولات و تولیدات شهرهای پس کرانه‌ای فارس و دیگر شهرهای ایران بود که برخی از آنها محصول و تولید ویژه آن شهر محسوب می‌شد. مقدسی صادرات سیراف را فوطه، مروارید، لنگ‌های کتانی، ترازو و بر بهار می‌داند.^۶ اصطخری نیز صادرات و واردات سیراف را یکجا مطرح می‌کند و از پارچه‌ها، عطریات، عود، عنبر، جواهر، خیزران، عاج، آبنوس، فلفل، گلاب و بسیاری انواع دیگر که از نظر وی اسامی آنها به درازا می‌انجامد، سخن می‌گوید.^۷

با توجه به سخنان جغرافی‌دانان مسلمان، صادرات سیراف را باید انواع پارچه‌های کتانی، پنبه‌ای، لنگ، دستمال، حوله، پارچه‌های پشمی، فرش، مروارید، ساخته‌های فلزی، طلا، عطر، گلاب بسیار خوب فیروزآباد و سفره‌های خوش نقش و نگار دانست. در میان این محصولات، گلاب معروف کوار و فیروزآباد و مرواریدهای مشهور سیرافی^۸ شهرت جهانی داشت. از دیگر

۱. متر، ۵۴۴/۲.

۲. مسعودی، همان، ۳۶۹/۱.

۳. نمونه حضور پر رنگ آنها، قیام زنگیان در بصره و عراق از ۲۴۹ تا ۲۷۰ هجری است.

۴. دیویدسن، ۱۵۲.

۵. همو، ۱۵۳.

۶. مقدسی، ۶۵۸/۲.

۷. اصطخری، ۱۴۵.

۸. اصطخری سود فراوانی را برای تجارت مروارید در میان کالاهای و محصولات سیرافی قائل است (اصطخری، ۱۳۳).

صادرات مهم سیراف، نوعی خاک سرخ (به عربی «الطین السیرافی» یا «الطین الختمه») بود که در خلافت عباسی مخصوص مهر کردن نامه‌ها بوده است.^۱ علاوه بر این، کالاها و محصولات بنادر و جزایر بین راه همچون بنادر سیلان، هند، اندونزی و مالایا را باید به آنها افزود.

نتایج و تأثیرات

از نتایج و تأثیرات مرکزیت بازرگانی سیراف در قرون نخستین اسلامی باید به توانمند و غنی شدن بازرگانان سیراف در سایه تجارت، تأمین کالاها و محصولات مورد نیاز شهرهای ایران علی‌الخصوص فارس، صدور محصولات و تولیدات آنها و آشنایی با سرزمین‌ها و فرهنگ‌های تازه به شکل مستقیم اشاره کرد. همچنانکه از نتایج غیر مستقیم آن می‌توان به گسترش اسلام و فرهنگ اسلامی در ضمن ارتباطات تجاری با ملل دیگر در شرق از جمله چین، هند، اندونزی، سیلان، مالدیو، تایلند و شرق آفریقا همچون سومالی و موزامبیک^۲، رونق و ترویج فرهنگ و زبان فارسی در مناطق دور و نزدیک^۳، رواج آن زبان در تجارت دریایی^۴ و تأثیر و تأثر در معماری و دیگر جنبه‌های هنری^۵ اشاره کرد.

کتابشناسی

- آذری، علاءالدین، *تاریخ روابط ایران و چین*، تهران، امیرکبیر، ۱۳۷۷.
- آرنولد، سرتوماس، *تاریخ گسترش اسلام*، ترجمه ابوالفضل عزتی، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۵۸.
- ابن اثیر، عزالدین، *الکامل فی التاریخ*، راجعه و صححه الدكتور محمد یوسف الرقاهه، بیروت، دارالکتب العلمیه، ۱۹۸۷.
- ابن بلخی، *فارسنامه*، تصحیح آلن نیکلسون و گای لسترنج، تهران، دنیای کتاب، ۱۳۶۳.
- ابن حوقل، ابوالقاسم محمد بن احمد، *صورة الأرض*، ترجمه جعفر شعاع، تهران، بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۴۵.
- ابن خردادبه، *المسالك و الممالک*، ترجمه حسین قره چانلو، تهران، مترجم، ۱۳۷۰.
- ابن خلدون، عبدالرحمن، مقدمه، ترجمه محمد پروین گنابادی، جلد اول، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۷۵.

۱. ابن خلدون، ۴۸/۱.

۲. نک: آرنولد، بخش‌های مختلف.

۳. اشپولر، ج ۲، ۲۷۱-۲۷۲.

۴. وثوقی، ۱۱۲.

۵. پینگ، ۱۲-۲۷.

- ابن فقیه، *مختصر البلدان*، ترجمه ح. مسعود، تهران، بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۴۹.
- اشپولر، برتولد، *تاریخ ایران در قرون نخستین اسلامی*، ترجمه جواد فلاطوری، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۶۴.
- اصطخری، ابواسحاق ابراهیم، *مسالك و ممالک*، به کوشش ایرج افشار، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۴۰.
- اصفهانى، حمزه، *سنی ملوک الارض و الانبیاء*، ترجمه جعفر شعار، تهران، بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۶۷.
- اقبال آشتیانی، عباس، «سیراف قدیم»، *مجله یادگار*، شماره ۴، سال دوم، تهران، ۱۳۲۴.
- اقتداری، احمد، *آثار شهرهای باستانی بنادر و جزایر خلیج فارس و دریای عمان*، تهران، انجمن آثار و مفاخر فرهنگی، ۱۳۴۵.
- _____، *از دریای پارس تا دریای چین*، تهران، شرکت تحقیق و انتشارات مسائل حمل و نقل ایران، ۱۳۶۴.
- الهی، حسین، *سواحل شرقی آفریقا از ظهور اسلام تا آمدن اروپایی ها*، مشهد، *مجله دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه فردوسی مشهد*، ۱۳۶۷.
- بیرونی، *التفهیم لاوائل الصناعات النجیم*، تهران، سلسله انتشارات انجمن آثار ملی، ۱۳۵۲.
- پینگ، لیوجی، *معماری اسلامی در چین*، ترجمه مریم خرم، تهران، سازمان چاپ و انتشارات فرهنگ و ارشاد اسلامی، ۱۳۷۳.
- ترمنگهام، اسپنسر، *الاسلام فی شرق الافریقیه*، ترجمه و تعلیق السفیر محمد عاطف النوادی، قاهره، نشر مکتبه الانجلو المصریة، ۱۹۷۳ م.
- جیهانی، ابوالقاسم، *اشکال العالم*، ترجمه علی بن عبدالسلام کاتب، تهران، به نشر، ۱۳۶۸.
- حتی، فلیپ، *تاریخ عرب*، ترجمه ابوالقاسم پاینده، تهران، انتشارات آگاه، ۱۳۶۶.
- حدود العالم من المشرق الی الغرب*، مجهول المؤلف، به کوشش دکتر منوچهر ستوده، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۴۰.
- حورانی، جرج، *دریانوردی عرب در دریای هند در روزگار باستان و در نخستین سده های میانه*، ترجمه محمد مقدم، تهران، کتابخانه ابن سینا، ۱۳۳۸.
- دریایی، تورج، *شاهنشاهی ساسانیان*، ترجمه مرتضی ثاقب فر، تهران، ققنوس، ۱۳۸۳.
- دیویدسن، بزیل، *تاریخ آفریقا*، ترجمه هرمز ریاحی و فرشته مولوی، تهران، مؤسسه انتشارات امیرکبیر، ۱۳۶۹.
- رامهرمزی، ناخدا بزرگ بن شهریار، *عجایب الهند برة و بحرة و جزایرة*، ترجمه محمد ملک زاده، تهران، انتشارات بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۴۸.
- رائین، اسماعیل، *دریانوردی ایرانیان*، جلد ۱ و ۲، سازمان انتشارات جاویدان، تهران، ۲۵۳۶ ش.
- ریکس، توماس، *دریانوردی در خلیج فارس و رابطه با آفریقای شرقی از قرن نهم تا دوازدهم*

- میلاادی، فرهنگ ایران زمین، جلد ۱۸، تهران، بی‌تا.
- زرکوب شیرازی، معین الدین، *شیراز نامه*، به کوشش اسماعیل واعظ جوادی، تهران، بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۵۰.
- زیدان، جرجی، *تاریخ تمدن اسلام*، ترجمه علی جواهرکلام، تهران، امیرکبیر، ۱۳۷۳.
- السالمی، عبدالله بن حمید بن سلوم، *تحفة الاعیان بسیرة اهل عمان*، دهلی، مکتب اشاعة الاسلام، بی‌تا.
- سمسار، محمد حسن، *جغرافیای تاریخی سیراف*، انجمن آثار و مفاخر فرهنگی، تهران، بی‌تا.
- سیرافی، ابوزید حسن، *سلسله التواریخ یا اخبار الصين و الهند*، ترجمه حسین قره چانلو، تهران، انتشارات اساطیر با همکاری مرکز بین المللی گفتگوی تمدن‌ها، ۱۳۸۱.
- شاملویی، حبیب الله، *جغرافیای کامل جهان*، تهران، انتشارات بنیاد، ۱۳۵۱.
- طبری، محمد بن جریر، *تاریخ طبری*، به کوشش دخویه، لیدن، ۱۹۰۱-۱۸۷۹ م، افست تهران، کتابخانه اسدی، ۱۹۶۴-۱۹۶۵.
- عبدالرزاق، محمد صدیق، *صهوة الفارس فی تاریخ عرب فارس*، الشارقة مطبعة المعارف، الطبعة الثانية، ۱۴۱۵ هـ / ۱۹۹۴ م.
- فهمی، عبدالعزیز، *ایرانی‌ها و شرق آفریقا*، تهران، انتشارات بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۵۷.
- قاسم بگلو، مرتضی، *سکه‌های سیراف*، تهران، مؤسسه مطالعات تاریخ معاصر ایران و بنیاد ایران شناسی شعبه بوشهر، ۱۳۸۵.
- قدامه بن جعفر، *الخراج*، ترجمه حسین قره چانلو، تهران، البرز، ۱۳۷۰.
- قرچانلو، حسین، *جغرافیای تاریخی کشورهای اسلامی*، جلد دوم، تهران، سمت، ۱۳۸۲.
- لسترنج، گای، *جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی*، ترجمه محمود عرفان، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۷۷.
- متز، آدام، *تمدن اسلامی در قرن چهارم هجری*، ترجمه علیرضا زکاوتهی قرا گوزلو، تهران، امیرکبیر، ۱۳۶۴.
- محمدی ملایری، محمد، *فرهنگ ایرانی و تأثیر آن بر تمدن اسلامی و عربی*، تهران، توس، ۱۳۷۴.
- مسعودی، علی بن الحسین، *التنبیه و الاشراف*، ترجمه ابوالقاسم پاینده، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۶۵.
- _____، *مروج الذهب*، ترجمه ابوالقاسم پاینده، ج ۲، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۵۶.
- مصطفوی، محمدتقی، *اقلیم پارس*، تهران، انتشارات انجمن آثار ملی، ۱۳۴۳.
- معصومی، غلامرضا، *سیراف (بندر طاهری)*، تهران، انجمن آثار و مفاخر فرهنگی، ۱۳۸۳.
- مقدسی، ابوعبدالله، *احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم*، جلد دوم، ترجمه علینقی منزوی، تهران، شرکت مؤلفان و مترجمان، ۱۳۶۱.

- مک ایودی، کالین، *اطلس تاریخی آفریقا*، ترجمه فریدون فاطمی، تهران، نشر مرکز، ۱۳۶۵.
- مکی، محمدکاظم، *تمدن اسلامی در عصر عباسیان*، ترجمه محمد سپهری، تهران، سمت، ۱۳۸۳.
- موسوی خراسانی، حسین، "روابط خلیج فارس و شرق آفریقا از روزگاران کهن"، مجموعه مقالات دومین سمینار مسائل خلیج فارس، تهران، دفتر مطالعات سیاسی وزارت امور خارجه، ۱۳۷۲.
- مونس، حسین، *اطلس تاریخ اسلام*، الزهراء الاعلام العربی، قاهره، ۱۴۰۷ ق.
- نفیسی، سعید، *تاریخ تمدن ساسانی*، تهران، انتشارات اساطیر، ۱۳۸۴.
- وایتهاوس، دیوید، *کاوش های علمی باستان شناسی در سیراف*، ترجمه غلامرضا معصومی، بوشهر، انتشارات شروع، ۱۳۸۴.
- _____، ویلیامسن، *آندر، بازرگانی دریایی ساسانیان*، ترجمه گیوه آقاسی، تهران، کشتیرانی ملی آریا، بی تا.
- وثوقی، محمدباقر، *تاریخ خلیج فارس و کشور های همجوار*، تهران، انتشارات سمت، ۱۳۸۴.
- وصاف الحضرة، *تاریخ وصاف*، تهران، کتابخانه ابن سینا، ۱۳۳۸ ق.
- ویلیامسن، *آندریو، تجارت در خلیج فارس در دوره ساسانیان و در دو قرن اول و دوم هجری*، مجله باستان شناسی و هنر ایران، شماره ۹ و ۱۰، زمستان ۱۳۵۱.
- هادی حسن، *سرگذشت کشتی رانی ایرانیان*، ترجمه امید اقتداری، مشهد، شرکت به نشر وابسته به انتشارات آستان قدس رضوی، ۱۳۷۳.
- یعقوبی، احمدبن ابی یعقوب، *تاریخ یعقوبی*، ج ۲، ترجمه محمدابراهیم آیتی، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۷۴.