

فصلنامه علمی - پژوهشی علوم انسانی دانشگاه الزهراء (س)

سال هفدهم، شماره ۶۵، تابستان ۱۳۸۶

تجارت دریایی ایران در دوره سلجوقی، سده های ۵ و ۶ هجری (با تاکید بر نقش بندر «تیز»)

دکتر عبدالرسول خیراندیش^۱

مجتبی خلیفه^۲

چکیده

تجارت دریایی خلیج فارس از زمان های قدیم دارای اهمیت زیادی بوده است. بنادر مهم خلیج فارس چون سیراف، جنابه و مهرובان نقش مهمی در تجارت بین المللی شرق و غرب ایفا می کردند. اگرچه در مقاطعی از دوره های میانه، به ویژه دوره سلجوقیان، تجارت دریایی خلیج فارس با رکود مواجه شد؛ با این حال در دوره سلجوقی بندر «تیز» در ساحل مکران با رشد چشمگیری همراه بود.

سوال اصلی که ما در این نوشتار در پی پاسخگویی به آن هستیم به شرح

زیر است:

۱. دانشیار گروه تاریخ دانشگاه شیراز arkheirandish@yahoo.com

۲. دانشجوی دکتری گروه تاریخ دانشگاه تربیت مدرس mt-khalif@yahoo.com

چه دلایل عمده ای باعث رکود تجارت دریایی ایران (خلیج فارس) در سده های پنجم و ششم هجری / یازدهم و دوازدهم میلادی (دوره سلجوقیان) شده است؟

در پاسخ به سوال فوق، این فرضیه مطرح شده است که تجارت دریایی خلیج فارس به دو دلیل در دوره سلجوقی دچار افول شده است: این امر نخست به فقدان حکومتی مقتدر در فارس و خوزستان مربوط بود و دوم به سیاست های تجاری منطقی دولت فاطمی مصر باز می گشت که رشد تجارت دریایی سرخ را در پی داشت.

واژه های کلیدی: سلجوقیان، تجارت دریایی، خلیج فارس، بندر

سیراف، بندر تیز

مقدمه

شکل گیری دولت سلجوقیان اگرچه در ابتدا به چند پارگی سیاسی ایران قرن چهارم خاتمه داد - زیرا در آن قرن دولت های غزنوی و دیلمی هر یک بخشی از ایران را در دست داشتند - اما نحوه استقرار سلجوقیان و سپس تعارضات برخاسته از درون خاندان سلجوقی، موجودیت یکپارچه آن دولت را با ابهام و اشکال مواجه ساخت. اگرچه این امپراتوری را از ترکستان تا مدیترانه گسترده شد و برای دوره ای طولانی اصفهان در میانه ایران را مرکز خود قرار داد، اما جغرافیای سیاسی آن نمودار این واقعیت است که قدرت پادشاهی سلجوقی بیشتر در نیمه شمالی کشور مستقر بود. این به عکس دیلمیان بود که شیراز در جنوب را مرکز اصلی خود قرار داده بودند. استثنایی که در این جا وجود داشت استقرار قاورد شاهزاده سلجوقی در کرمان بود که عملاً وارث موقعیت دریایی دیلمیان در یک حوزه جغرافیایی متفاوت شده بود. اما عمر حکومت مستقل کرمان کوتاه

بود و نظام الملک و ملک‌شاه کرمان را تابع اصفهان ساختند. از این پس کرمان نیمه مستقل هرچند تلاش در خور توجهی برای تجارت دریایی داشت، اما فقدان یک حکومت عالی رتبه در فارس، خوزستان و جنوب بین‌النهرین، عملاً به تضعیف موقعیت دریایی سلجوقیان در خلیج فارس منجر شد، امنیت عمومی در بخش عمده‌ای از سواحل شمالی خلیج فارس ضعیف شد و تکاپوی اسماعیلیان نیز سراسر نواحی مرکزی و شمالی ایران را عرصه جدال سلجوقیان با آنها کرد.

به زعم نگارندگان، اگرچه تأکید وزیر کاردانی چون نظام الملک بر تنظیم مناسبات زمینداری و تطبیق شرایط جدید لشکری سلجوقیان با آن که می‌توانست باعث رونق تجارت در نیمه شمالی ایران در مسیر ترکستان تا آناتولی گردد، اما تلاش و تقلاهای جدید نیروهای سیاسی در مسیر جاده ابریشم، دورنمای امیدوارکننده‌ای نداشت. این در حالی بود که جنگ‌های صلیبی و فاطمیان مصر، تحولات جدیدی را در مدیترانه رقم می‌زد و حتی با هند نیز پیوند برقرار می‌ساخت. عاملی که به افول تجاری خلیج فارس می‌انجامید و دولت سلجوقیان نیز در غیاب حضور قدرتمند در جنوب ایران توانایی مقابله با آن را نداشت. امری که بعدها ملوک بنی‌قیصر کیش و ملوک هرمز برای تثبیت موقعیت خویش از آن سود بردند.

در نوشتار حاضر سعی شده مبحث تجارت دریایی ایران در عهد سلجوقیان مورد بررسی قرار گیرد. بر طبق شواهد تاریخی، در این عهد شاهد رکود تجارت دریایی خلیج فارس هستیم. بنابراین سوال اصلی این است که چه دلایل عمده‌ای باعث رکود تجارت دریایی ایران (خلیج فارس) در سده‌های پنجم و ششم هجری / یازدهم و دوازدهم میلادی (دوره سلجوقیان) شده است؟

در پاسخ این فرضیه مطرح شده است که تجارت دریایی خلیج فارس به دو دلیل در دوره سلجوقی دچار افول شده است: نخست فقدان حکومتی مقتدر در فارس و خوزستان، دوم سیاست‌های تجاری منطقی دولت فاطمی مصر در رشد و رونق تجاری دریای سرخ.

موضوع فوق تاکنون به عنوان پژوهشی مستقل مورد بررسی قرار نگرفته است. تنها ژان اوین در مقاله‌ای کوتاه با عنوان «تابودی سیراف و جاده‌های خلیج فارس در قرن ۱۱ و ۱۲ م»

(Abin, 1959: 295-301) زوال تجارت دریایی سیراف را بررسی کرده است؛ موضوعی که بیشتر به پیش از عهد سلجوقی باز می گردد. به طور کلی، تجارت دریایی ایران ایران در عهد سلجوقیان به طور اعم، و تجارت بندر تیز به طور اخص، از سوی پژوهشگران این مقطع تاریخی مورد تتبعی مستقل واقع نشده است.

مروری بر تجارت دریایی ایران پیش از دوره سلجوقی

سرزمین ایران از قدیم ترین ایام نقشی اساسی و تعیین کننده در تجارت شرق و غرب ایفا کرده است. زیرا بر سر راه دو حاده تجاری معروف، یعنی جاده ابریشم و جاده ادویه، قرار داشت. بخش وسیعی از این دو حاده مهم از مسیر دریایی می گذشت و خلیج فارس یکی از مهم ترین آب راه های بین المللی و به تعبیری، مهم ترین آب راه متصل کننده شرق و غرب به شمار می آمد. آثار و اسناد تاریخ باستان به طور مکرر از تجارت دریایی و پررونق سواحل دریای پارس با چین و هند سخن می گوید.

بر اساس گزارش های متون چینی، سابقه تجارت دریایی ایران به دوران اشکانیان و ساسانیان باز می گردد. ساسانیان تجارت دریایی منظم و پررونقی با چین برقرار کردند و برای این کار بنادر مهمی در دریای پارس توسط پادشاهان ساسانی بنا گردید. (تشکری، ۱۳۵۶، ۵۵-۳۵) شواهد باستان شناسی نیز موید تجارت دریایی مستمر دوره ساسانی با شرق دور، به ویژه در بندری چون سیراف است (معصومی، ۱۳۸۲، ۶۳)

با سقوط ساسانیان و ورود اسلام به ایران، این سرزمین تا دو سده به طور مستقیم از سوی مرکز خلافت اداره می شد. خلفای عباسی توجه زیادی به تجارت نشان می دادند. آنها با احداث راه ها، باراندازها، کاروانسراها و حفر چاه آب در مسیر کاروان ها به رونق تجارت کمک می کردند و از این حیث، ایران به خاطر موقعیت تجاری اش مورد توجه بود. طی دو سده نخستین اسلامی، تجارت

دریایی از سوی دستگاه خلافت مورد توجه ویژه ای قرار گرفت و راه دریایی خلیج فارس اهمیت بیشتری یافت.

اوج رونق تجاری بنادر خلیج پارس به سده های سوم و چهارم هجری باز می گردد. در آن عهد بنداری چون ابله (بر کنار دجله)، جنابه (گناوه کنونی، شمال بندر ریگ)، مهروبان (۲۵ کیلومتری شمال بندر دیلم)، نجیرم، سیراف (بندر طاهری کنونی) و شهرهای داخلی فارس چون توج (نزدیک برازجان) و سینیز (جنوب بندر دیلم)، نقش اساسی در تجارت دریایی آن دوره ایفا می کردند. همه شهرهای فوق از موقعیت تجاری مناسبی برخوردار بودند و برخی نیز چون سینیز، توج و جنابه تولید کننده کالاهایی بی نظیر و مشهور مانند جامه هایی کتانی با کیفیت عالی بودند. (اصطخری، ۱۳۶۸، ۱۳۴؛ ابن حوقل، ۱۳۶۶، ۳۹) که به نقاط مختلف ایران و دنیای آن روز صادر می شد.

اما بزرگ ترین و معروف ترین بندر تجاری ایران در سده های نخستین هجری، بندر سیراف بود. این بندر مرکز مهمی برای دریانوردی با هند، چین و آفریقا محسوب می شد. در قرن سوم، رابطه تجاری میان سیراف و بصره با هند، چین و آفریقا پیوسته ادامه داشت و بازرگانان مسلمان و ناخدایان ایرانی و عرب این راه پر مخاطره را طی می کردند. اساس آبادانی و شکوه و رونق بنادر بصره و سیراف و دیگر بازارهای مهم دوره اسلامی در خلیج فارس بیش از هر چیز مرهون تجارت مستقیم با دو سرزمین چین و هند بوده است. در نیمه اول سده سوم هجری تاجران معروفی از فرقه اباضی به چین رفته اند، از آن جمله «ابو عبیده عبدالله بن قاسم» که از علمای بزرگ و از بازرگانان معروف دوره خود بود. او به تجارت مرّ اشتغال داشت و برای تجارت به چین سفر کرد. تاجر دیگری به نام «نصر بن میمون» نیز که در اواخر سده سوم در بصره می زیست به چین رفت، ولی هیچ گونه گزارشی تفصیلی از این گونه سفرها در دست نیست. با این حال می توان این بازرگانان اباضی را به منزله هموارکنندگان راه تجارت دریایی با چین در سده های بعدی به حساب آورد. (سیرافی، ۱۳۸۱، ۱۴-۱۳)

سیراف بزرگ ترین بندر فارس در طول سده های سوم تا پنجم هجری، توسط ساسانیان بنا شده بود. بقایای تعداد زیادی از آب انبارها و کاروانسراهای دوره ساسانی که به صورت شبکه ای از سیراف تا شهرهای داخلی فارس چون گور (فیروزآباد)، فسا و دارابگرد قرار گرفته اند، نشان می دهد که سیراف حتی پیش از ورود اسلام به ایران هم مهم ترین بندر تجاری فارس محسوب می شده است. (Christensen, 1993, 38-39)

مقدسی در قرن چهارم هجری، سیراف را مهم ترین «درگاه چین و انبار خراسان» ذکر می کند. که البته به دلیل زلزله سال ۳۶۴ یا ۳۶۷ اندکی رو به ویرانی رفته بود. اما به گفته او، مردم آن جا دوباره مشغول بازسازی شهر بوده اند. (مقدسی، ۱۳۶۲، ۶۳۷-۶۳۶/۲)

در قرن چهارم، از ارتباط قوی بین بنادر جنوب ایران به ویژه سیراف با بندر کانتون (خانقوا) در چین و بنادر هندوستان آگاهی داریم. این آگاهی بیشتر مرهون یادداشت های «سلیمان تاجر سیرافی» و «ابوزید سیرافی» می باشد که به صورت کتاب سلسله التواریخ یا اخبار الصين و الهند به دست ما رسیده است. از قرن سوم منابع به وفور از حضور بازرگانان چینی در خلیج فارس و به ویژه اقامت بازرگانان ایرانی در بندر کانتون یاد نموده اند. (سیرافی، ۲۳)

در سده چهارم کشتی های سیراف و عمان با افریقای شرقی نیز بازرگانی منظم و پرسودی برقرار کردند. مسعودی مورخ، جغرافی دان و سیاح آن عهد، به شرق آفریقا، چین، روم و یمن نیز سفر نموده و از تجارت سیرافی ها و هسانی ها یاد کرده است. (مسعودی، ۱۳۷۰، ۳۸-۳۹)

رونق تجارت دریایی ایران در سده چهارم بیش از هر چیز به توجه ویژه آل بویه به امر تجارت بازمی گشت. بویهیان که در فارس به مرکزیت شیراز حکومت می کردند و بغداد را نیز تحت فرمان خود داشتند، بیش از پیش به رونق و گسترش تجارت دریایی اهتمام ورزیدند.

به دلیل نسبیاتی که در زمان پادشاهی عضدالدوله فناخسرو (۳۷۲-۳۳۸ هـ) در مورد تجارت دریایی اعمال شد، کشتی رانی در آن دوره رونقی به سزا یافت. بنابراین تجارت پررونقی در سواحل خلیج فارس، دریای عمان و مکران برقرار شد. البته برقراری امنیت راه های دریایی و خشکی نیز

در این امر فوق العاده موثر بود. درآمد حاصله از تجارت در دوره آل بویه مبلغی قابل توجه بود. از جمله مالیات های مهم دوره آل بویه، به ویژه عصر عضد الدوله، مالیات گمرکات داخلی و خارجی بود. به این گونه مالیات ها «مآصیر» می گفتند. این واژه از کلمه «ماصر» که به معنای زنجیر یا طنابی است که با آن قایق را می بستند تا صاحبان آن از پرداخت باج راهداری طفره نروند، مشتق شده است. (کبیر، ۱۳۶۲، ۲۵۲)

عضد الدوله از گمرکات فارس، کرمان و عمان و نیز مالیاتی که بر بنادر سیراف و مهربان بسته بود، درآمد هنگفتی به دست می آورد. به گونه ای که در سال ۳۳۹ هـ.، درآمد مالیات های اخذ شده از کشتی هایی که به بصره می آمدند بالغ بر دو میلیون درهم بود. (ابن مسکویه، ۱۳۸۰، ۶۱-۶/۱۶۰) با علم به این موضوع که درآمد سالانه بنادر خلیج فارس و دریای عمان در عصر عضدالدوله مبلغی بالغ بر سه میلیون و سیصد و چهل و شش هزار دینار (۳/۳۴۶/۰۰۰) بوده است. (ابن بلخی، ۱۳۷۴، ۴۰۱) می توان به توجه ویژه وی به امر گسترش تجارت دریایی و انحصار آن در دست دولت، بیش از پیش پی برد. سیاست های تجاری عضدالدوله، پس از او نیز تقریباً تا سال های پایانی حکومت این سلسله پی گیری شد. بنابراین با نظارت دقیق امیران بویهی بر تجارت بنادر جنوبی ایران و با اقدامات اصلاحی و مفید آنها، در آستانه روی کار آمدن سلجوقیان تجارت دریایی ایران از رونق خاصی برخوردار بود و مسافرت های بازرگانان بین ایران، هند، چین و شرق آفریقا ادامه داشت.

تجارت دریایی ایران در دوره سلجوقیان

ترکمانان سلجوقی با شکست قاطع سلطان مسعود غزنوی به سال ۴۳۱ هـ. در نبرد دندانقان، به حاکمیت بر ایران دست یافتند. با این حال، تسلط بر تمام قلمرو ایران بیش از یک دهه طول کشید. بنابراین در سال های نخستین روی کار آمدن آنها، با افت موقت فعالیت های تجاری، به ویژه تجارت زمینی، مواجه هستیم:

۱ - تقسیم قلمرو ایران بین اعضای خاندان سلجوقی، که از همان آغاز به قدرت رسیدن آنها صورت گرفت. (نیشابوری، ۱۳۳۲، ۱۸) این امر شورش برخی از شاهزادگان سلجوقی چون ابراهیم ینال (برادر ناتنی طغرل بیک) را در پی داشت که باعث اوضاع آشفته مملکت می گردید.

۲ - گسسته شدن و مسدود شدن راه تجاری قدیمی زمینی که از خراسان و سیستان عبور می کرد و به هندوستان ختم می شد. پس از روی کار آمدن سلجوقیان، مرزهای شرقی ایران بین آنها و غزنویان تقسیم شد و تا مدت ها دشمنی بین دو دولت پابرجا بود. همین امر ضعف و افت تجارت را در کوتاه مدت در پی داشت. حتی بست و غزنه که راه عمده تجاری هند بود به مرکز اصلی درگیری ها تبدیل شد.

۳ - چنان که ذکر شد، فتح کامل ایران توسط سلجوقیان و برقراری امنیت کامل در کشور بیش از یک دهه به طول انجامید و به تبع آن بیش از یک دهه اوضاع تجاری با افت مواجه بود و برخی راه های تجاری نیز مسدود شد.

با در نظر گرفتن موارد فوق، بیش از یک دهه طول کشید تا سلجوقیان موفق به تسلط بر ایالات جنوبی کشور چون کرمان و فارس، که بنادر کشور متعلق به آنها بود، شدند.

در آغاز قرن پنجم تجارت دریایی ایران هم چنان در اختیار آل بویه و جانشینان عضدالدوله در فارس و کرمان بود. تنها برای مدت زمانی اندک، غزنویان در دوره سلطان مسعود (۴۲۱-۴۳۲ هـ) حدود دو سال توانستند بر سواحل مکران و بندر «تیز» و ایالت کرمان دست یابند. (منشی کرمانی، ۱۳۶۲، ۱۶)

تسلط کامل سلجوقیان بر کرمان را می توان سال پیروزی ملک قرا ارسلان قاورد، موسس سلجوقیان کرمان، بر عماد الدین ابوالکلیجار مرزبان حاکم بویهی فارس و کرمان دانست؛ این تاریخ در منابع به طور متفاوت ثبت شده است. افضل الدین ابوحامد کرمانی این رویداد را سال ۴۴۲ (افضل الدین کرمانی، ۱۳۲۶، ۳) و ابن اثیر سال ۴۴۰ (ابن اثیر، ۱۹۸۷، ۸/۲۸۳) ذکر کرده است. پس از چندی قاورد به فارس لشکر کشید و با شکست دادن فضل بن حسن، معروف به فضلویه

شبانکاره، (افضل الدین کرمانی، ۱۳۷۳، ۳۴۴) حوزه نفوذ سلجوقیان کرمان را به سواحل دریای پارس کشاند.

قاورد پس از تسلط بر بردسیر و فرار گرفتن بر اریکه قدرت، به برخی اقدامات جهت بهبودی اوضاع اقتصادی قلمروش دست زد. نخست به سرکوبی قبایل قفص (کوفج) و برقراری امنیت در سراسر راه های کرمان تا سواحل دریای عمان و خلیج فارس پرداخت. (همان، ۱۳۵۶، ۱۲۳؛ ۱۳۷۳، ۳۸-۳۳؛ ۱۳۲۶، ۸-۶) سپس درصدد فتح عمان برآمد، زیرا آن سرزمین موقعیت اقتصادی و تجاری فوق العاده ای داشت. قاورد به کمک امیر هرمز، «بدر بن عیسی جاشو» بر حاکم عمان که فردی ایرانی به نام «شهریار بن باقیل» بود، پیروز شد و آنجا را فتح کرد. اما او را در مقام خود ابقا نمود و شحنة ای از سوی خودش برای نظارت بر کارهایش در آنجا منصوب نمود. (همان، ۱۳۷۳، ۴۰-۳۳؛ ۱۳۲۶، ۹-۸) بدین ترتیب با فتح عمان مناطقی چون لحسا، قطیف و بحرین نیز تحت تابعیت سلجوقیان کرمان درآمد، زیرا حاکم عمان بر این مناطق نیز حکم می راند.

ملک قاوود پس از تسلط بر ایالات فارس، کرمان و سواحل خلیج فارس و دریای عمان، در جهت حمایت از تجارت دریایی و زمینی و گسترش آن به اصلاحاتی دست زد: مهم ترین اقدام او بازسازی راه ها و برقراری امنیت جاده های تجاری از ساحل مکران تا مرز خلیج فارس بود. به دستور او در این راه میل های بی شماری ساخته شد تا برای کاروان هایی که از ساحل بندر «تیز» (در منطقه مکران) تا خراسان در حرکت بودند، مسیر به راحتی قابل تشخیص باشد. میل های قاوردی تا سده یازدهم هجری هم پابرجا بوده اند. (همان، ۱۳۷۳، ۳۴۲)

پیش از دوره سلجوقی در سده چهارم در مسیر کویر کاروانسراهای بسیار اندکی وجود داشته است. (مقدسی، ۱۳۶۲، ۲/۷۲۹)، اما ملک قاورد با حفر چاه ها و کاروانسراهای بسیار در مسیر کویری سیستان و یزد بیش از پیش بر رونق تجاری این جاده ها افزود. امنیت برقرار شده توسط او به حدی بود که به گفته افضل الدین کرمانی در چهار حد کرمان «گرگ و میش با هم آب خوردی». (افضل الدین کرمانی، ۱۳۷۳، ۳۴۳؛ ۱۳۲۶، ۱۰)

از دیگر اقدامات مفید قاوود جهت بهبودی اوضاع تجاری، حفظ ثبات عیار سکه در تمام قلمرو تحت حاکمیتش بود که رونق سبادات تجاری را در پی داشت و تا سال ها پس از او، «نقد قاوودی» به صورت صرب المثل درآمده بود. (همان، ۱۳۷۳، ۳۲۹)

با انجام این گونه اقدامات، امنیت در سراسر سواحل دریای پارس و پس کرانه های آن برقرار شد. در این زمان، در پی افول بندر سیراف به واسطه زلزله اواخر قرن چهارم و مهاجرت بسیاری از ساکنان آن به نقاط دیگر سواحل خلیج فارس، دریای عمان و دریای سرخ، (خلیفه ۱۳۸۴، ۳۰) شاهد رشد برخی مناطق تجاری چون بندر تیز (تیس، طیس) در ساحل مکران، بندر هرمز و جزیره کیش هستیم. می توان گفت که بندر تیز طی سلطنت سلجوقیان، برای مدت چند دهه معروف ترین بندر تجاری ایران محسوب می شد. در واقع موقعیت بندر تیز در سده پنجم هجری را می توان تا حدود زیادی با موقعیت سیراف در سده چهارم شبیه دانست. در این زمان تیز هم طراز بنادر مشهوری چون اسکندریه و عدن درآمده بود.

بندر تیز در ۷ کیلومتری شمال بندر چاه بهار و در دهانه خلیج چاه بهار، در سده های پیش از روی کار آمدن سلجوقیان نیز باراندازی تجاری، اما در محدوده ای بسیار کوچک محسوب می شد. مقدسی در سده چهارم تیز را باراندازی معروف با چند کاروانسرای نیکو در کنار دریا توصیف می کند. (مقدسی، ۱۳۶۲، ۴-۲/۷۰۳) وی در جای جای کتابش به موقعیت بازرگانی تیز اشاره دارد که نشان از روند رو به رشد این بندر در پایان سده چهارم است. بندر تیز دقیقاً بر سر راه دریایی خلیج فارس به هند واقع شده بود، به همین جهت از موقعیت تجاری ویژه ای برخوردار بود. با روی کار آمدن سلجوقیان کرمان، چون ایالت کرمان و دو پایتخت تابستانی (بردسیر) و زمستانی (جیرفت) اصلی ترین نقطه های قلمرو آنها محسوب می شدند، بیش از پیش به بندر تیز و نقش اقتصادی آن توجه نمودند. در دوره سلجوقیان، جاده تجاری جدیدی ساخته شد که سواحل مکران را به ماوراء النهر پیوند می داد. این حاده مستقیم شمالی - جنوبی که از بندر تیز شروع می شد، پس

از گذشتن از مکران، سیستان و خراسان به ماوراءالنهر و از آنجا به ولگا ختم می گردید و بدین ترتیب سواحل عمان، دریای سرخ، اقیانوس هند و دریای چین را به آسیای مرکزی پیوند می داد. در پی اقدامات مفید قاورد و دیگر سلاطین سلجوقی کرمان در برقراری امنیت جاده فوق، به زودی تیز به معروف ترین بندر تجاری خلیج فارس و دریای عمان در نیمه دوم سده پنجم و اوایل سده ششم تبدیل شد و از این حیث درآمد سرشاری از «عشور» تجار و کشتی های وارد شده به این بندر عاید سلجوقیان گردید. بدین ترتیب کالاهایی چون مشک، عنبر، نیل، بقم، ادویه، عطریات، برده های هندی و حبشی و زنگی، انواع پارچه های حریر و مخملی و... وارد این بندر می شد و از آنجا به سراسر نقاط ایران و حتی خارج از ایران حمل می گردید. محصولات عمده منطقه مکران فایند (شکر) و قند بود که به همراه دیگر محصولات ایران از طریق بندر تیز به سراسر نقاط جهان صادر می شد. (افضل الدین، ۱۳۵۶، ۲۸-۱۲۷؛ ۱۳۷۳، ۸۲-۳۸۱؛ بکری، ۱۹۹۲، ۱/۲۰۸)

اوج رونق اقتصادی کرمان و بندر تیز در عهد زمامداری ملک ارسلان شاه (۴۹۵-۵۳۷ هـ. ق)، ششمین پادشاه سلجوقی کرمان بود، زیرا به قول افضل الدین کرمانی: «کرمان به عهد او پر و بال عمارت بگسترد و با خراسان و عراق لاف مباحات حضرت و نظارت زد» (افضل الدین کرمانی، ۱۳۷۳، ۳۸۱)

در منابع دوره سلجوقی بندر تیز و منطقه مکران جزو ایالت کرمان به حساب آمده اند. در دوره سلجوقیان کرمان، شهر جیرفت از موقعیت تجاری فوق العاده ای برخوردار بود و «قمادین» یکی از محلات یا به طور دقیق تریکی از شهرک های جیرفت، دارای موقعیت تجاری استثنایی بود و جایگاه بین المللی بازرگانی نواحی مختلفی چون روم (آناتولی)، هند، چین، حبشه، زنگبار، مصر، ارمیه، آذربایجان، اران و ماوراء النهر محسوب می شد. (افضل الدین، ۱۳۷۳، ۴۲۶؛ ۱۳۲۶، ۶۹)

درواقع شهرک قمادین، بارگاه بندر تیز و منطقه تجاری ویژه ای میان ساحل تیز و سایر نقاط ایران محسوب می شد. بدین گونه از یک سو کاروان های مختلفی کالاهای خود را از آسیای

صغیر (روم)، ماوراء النهر، خراسان، اصفهان، آذربایجان، فارس و نقاط دیگر به آنجا می آوردند و از سوی دیگر کاروان هایی نیز کالاهای تخلیه شده متعلق به کشتی هایی از چین، مصر، هند، عمان، بحرین و سواحل افریقا را به قمادین حمل می کردند. بنابراین، مبادله نهایی کالاها در قمادین صورت می گرفت که به گفته افضل الدین کرمانی در آن زمان «خزینة ممولان و گنج خانه ارباب بضایع مشرق و مغرب» محسوب می شد. (همان، ۱۳۷۳، ۴۲۶) بارگیری کالاها نیز در ساحل تیز صورت می گرفت. از این روی، اهمیت جیرفت در فرایند تجارت دریایی دوره سلجوقی چندان کمتر از بدر تیز نبود.

علاوه بر توجه ویژه سلاطین سلجوقی کرمان به فعالیت های تجاری، رفتار با تدبیر برخی حکام تیز چون «مولانا مجد الدین» - که مدتی هم وزیر سلجوقیان کرمان بود - (همان، ۱۳۲۶، ۱۴۵) در رونق بازرگانی آن ناحیه بی تاثیر نبود. در این زمان به واسطه تسلط سلجوقیان بر عمان، ارتباط تجاری مستمری میان تیز و عمان برقرار بوده است. در این زمان حتی به سکونت عمانی ها در کرمان نیز اشاره شده است. (همان، ۱۳۷۳، ۴۰۱) تسلط کامل سلجوقیان کرمان بر عمان تا پایان سلطنت ملک محمد بن ارسلان شاه (۵۵۱ هـ) برقرار بوده است. (همان، ۱۳۵۶، ۱۳۳)

نکته جالب و قابل توجه این است که در دوره آل بویه قاضی ابو محمد عبدالله فزاری، قاضی القضاات ایالت فارس، قضاء فارس، کرمان، عمان، تیز و مکران را عهده دار بود. پس از او نیز نوادگانش منصب قضاوت فارس را برعهده داشتند. (ابن بلخی، ۱۲۷۴، ۷۹-۲۷۸) این امر نشان از یکسانی احکام و دستورالعمل های شرعی در باب امور دینی و غیردینی، از جمله معاملات و تجارت در سراسر قلمرو سابق بویهیان فارس و سلجوقیان کرمان است که همین امر نیز در رونق تجارت در نیمه جنوبی کشور در دوره سلجوقی بسیار موثر بود.

چنان که گفتیم در سده پنجم سیراف با افول جدی مواجه بود و مردم این شهر، که پیشه بیشتر آنها نیز تجارت بود، دست به مهاجرت زدند. جزیره کیش، سواحل دریای عمان و دریای سرخ

مقصد مهاجرین سیرافی بود. ابن مجاور مهاجرت سیرافی ها به کیش و آبادی آن جزیره را به سال های نخستین سده ششم هجری مربوط می داند. (ابن مجاور، ۱۹۵۴، ۲/۲۸۷)

جزیره کیش و ملوک بنی قیصر طی سده ششم روز به روز به پیشرفت خود ادامه دادند، اما آنها به میزان زیادی در نیمه اول سده ششم به عنوان دزدان دریایی ناامنی های زیادی ایجاد کردند. برطبق دو سند از اسناد معروف گنیزه قاهره که گویند آنها را منتشر کرده است، حاکم کیش در حدود سال ۱۱۳۵ م. ۵۲۹ هـ دو لشکر کشتی به عدن انجام داده و آنجا را محاصره کرده است. گویند این لشکر کشتی را به دو دلیل می داند: یکی چنگ انداختن بر ثروت بی شمار تجار و ثروتمندان عدن و دیگری مقابله با تغییر جهت مسیر تجاری از خلیج فارس و دریای عمان به سمت عدن و ممانعت از رونق یافتن تجارت دریای سرخ (Goitein, 1954, 248) ابن مجاور نیز به لشکر کشتی حاکم کیش به عدن اشاره کرده است. (ابن مجاور، ۱۹۵۱، ۱/۱۲۴)

ادریسی، جغرافی دان معروف قرن ششم نیز به شیخون حاکم کیش در دریای عمان به کشتی های بلاد زنج و کشتار بسیاری از آنها اشاره کرده است. (ادریسی، بی تا، ۱/۶۱)

به هر ترتیب با نزدیک شدن به پایان سده ششم، جزیره کیش جایگزین بندر تیز گردید و موقعیت تجاری ویژه ای را در خلیج فارس به دست آورد. این موقعیت در سال های نخستین قرن هفتم به اوج خود رسید. چائو - جو - کوا نویسنده کتاب چو - فان - چی، اثر نادر و ارزشمند چینی درباره تجارت دریایی چین با آسیای غربی در سده های میانه، به خوبی به موقعیت مهم تجار کیش اشاره کرده است. چائو از کیش به عنوان مرکز مهمی برای صادرات اسب و مروارید نام می برد. به گفته وی هر ساله از نقاط مختلف ایران محصولاتی چون گلاب، سیماب، سنگرف، شمس نقره، گیاهان رنگی قرمز و پارچه های مرغوب وارد کیش می شده، تا به صورت پایاپای با محصولات دیگر کشورها معاوضه شود. (Chau Ju-Kua, 1911, 134)

بنیامین تودلایی، سیاح معروف سده ششم، نیز که خود از جزیره کیش دیدن کرده، گفته های چائو را تایید می کند. وی به حضور بازرگانان هندی که انواع عطریات و ادویه را به آنجا

می آوردند، اشاره می کند. به نوشته بنیامین، در نیمه دوم سده ششم پیشه بیشتر ساکنان جزیره کیش سمساری و واسطه گری بوده است. (بنیامین التّطیلی، ۲۰۰۲، ۳۹-۳۳۸)

در واقع مردم آنجا بیشتر به خرید و فروش و معاوضه کالاهای بازرگان ایرانی و خارجی اشتغال داشته اند.

تسلط سلجوقیان کرمان بر جزیره کیش در زمان ملک ارسلان شاه بن کرمان شاه (۴۹۵-۵۳۷)، ششمین پادشاه سلجوقی کرمان ذکر شده است. (منشی کرمانی، ۱۳۶۲، ۱۸) آنگونه که ادیسی ذکر می کند، در سده ششم حاکم جزیره کیش بر تجارت مروارید در بحرین نظارت داشته و بابت آن از حکام محلی بحرین مالیات معینی دریافت می کرده است. (ادیسی، بی تا، ۱/۳۹۰) منابع دست اول محلی باقیمانده از سلسله عیونی که در سده های چهارم تا هفتم هجری در بحرین حکومت می کرده اند نیز بر تابعیت و خراجگزاری بحرین به حاکم کیش در سده های ششم و هفتم تاکید دارند. بدین گونه که علاوه بر تابعیت حکام بحرین نسبت به حاکم کیش، تجار و غواصان مروارید نیز هر ساله مالیاتی بد حاکم کیش می پرداخته اند. (المدیرس، ۱۴۲۲، ۶۹-۱۶۷)

بندر هرمز نیز در قرن ششم «ولایتی معمور» بوده و به خاطر «زر خراجی و اسب تازی و مروارید» مشهور بوده است. هرمز مقصد کاروان های تجاری بسیاری از نقاط مختلف ایران (از جمله فارس) و نیز کشتی های تجاری دیگر کشورها بوده است. (افضل الدین، ۱۳۵۶، ۱۲۸) ملوک هرمز نیز به واسطه وضعیت اقتصادی مناسب خود به دولت سلجوقیان مالیات می پرداخته اند و این ارتباط تا پایان دولت سلجوقیان برقرار بوده است. اما اوج تجارت هرمز به سده های هفتم و عصر ایلخانان به بعد باز می گردد.

تیز، کیش، هرمز، عمان و بحرین را می توان از جمله مراکز مهم تجارت دریایی دوره سلجوقیان به شمار آورد که برخی به صورت مستقیم و برخی غیرمستقیم تحت تابعیت سلجوقیان قرار داشته اند.

تجارت کرمان و بنادر خلیج فارس در اواخر عهد سلجوقیان کرمان، به خاطر درگیری های طولانی مدت بر سر جانشینی، به مرور رونق خود را از دست داد. طبق نوشته افضل الدین کرمانی، پس از سپری شدن دوران زمامداری ملک طغرل شاه (۵۵۱ - ۵۶۵ هـ)، عدل و داد از کرمان رخت برپست و اوضاع آشفته ای بر آنجا مستولی شد. درگیری های جانشینی طولانی مدت، به همراه هجوم مستمر غزها از خراسان که از سال ۵۷۵ آغاز گردید موجبات ویرانی کرمان و بندر تیز را فراهم آورد؛ تا این که سرانجام در سال ۵۸۳ به سقوط نهایی سلجوقیان کرمان و تسلط غزها بر آنجا انجامید. زوال و ویرانی کرمان و مکران نتیجه تسلط غزها بر کرمان بود. چنانکه دیگر نه جیرفت و نه بندر تیز هیچ یک نتوانستند به موقعیت پیشین خود دست یابند.

شرایط جهانی و منطقه ای موثر بر تجارت دریایی خلیج فارس

با وجود این که در بیشتر دوران زمامداری سلجوقیان کرمان، به عنوان نمایندگان سلجوقیان بزرگ در پهنه جنوبی کشور، شاهد مبادلات پر رونق تجاری میان ساحل دریای عمان (بندر تیز و عمان) و خلیج فارس با نقاط مختلف جهان آن روز هستیم، اما به نظر می رسد خلیج فارس طی سده های پنجم و ششم، به ویژه سده پنجم، از رونق و اهمیت سده چهارم برخوردار نیست. برطبق شواهد، چند دلیل می توان برای تغییر مسیر تجاری خلیج فارس - هند به مسیر دریای سرخ - هند مطرح کرد:

۱ - افول یا کم اهمیت شدن نقش تجاری بندرهای مهمی چون سیراف، بصره، ابله، جنبه، سینیز، مهرویان و... زلزله ویران کننده سیراف در اواخر قرن چهارم، اگرچه به حیات اقتصادی مهم ترین بندر بین المللی خلیج فارس در سده های میانه خاتمه نداد، اما آنرا بازاری محلی برای صید مروارید تبدیل کرد و حرفه ای ترین بازرگانان سده های میانه - بازرگانان سیرافی - را مجبور به مهاجرت به سواحل دریای عمان، دریای سرخ و نقاط دیگر سواحل خلیج فارس نمود. ابن

مجاور به طور دقیق به مهاجرت سیرافی ها به کیش و برخی سواحل دریای سرخ چون جدو و عدن اشاره کرده است. (ابن مجاور، ۵۴-۱۹۵۱، ۲۷۰، ۲۴۰، ۱۱۷، ۴۸، ۴۳ و ۲۸۷)

۲- در طول تاریخ تحول تجاری خلیج فارس طی قرون نخستین اسلامی باید توجه داشت که در اواخر سده سوم بر اثر نکاپوهای زنگیان و قرمطیان، نیمه شمالی خلیج فارس مشتمل بر بحرین، بصره، سواحل خوزستان و نیز کوره ارجان فارس با افول کلی محلی مواجه شدند و به طور موقت سیراف و بندرهای وابسته به آن در میانه خلیج فارس از این شرایط سود بردند. دیلمیان با بهبود شرایط ارتباطی شیراز، گور و سیراف به این رونق تجاری کمک بسیار رساندند، اما از میان کوره های فارس بیش از همه کوره اردشیر از این شرایط سود برد. زیرا پس از زوال دیلمیان تا مدت ها باز هم این کوره اردشیر بود که موقعیت تجاری سیراف و به طور کلی میانه خلیج فارس را حتی به نفع ملوک بنی قیصر حفظ کرد.

در پایان عمر دولت سلجوقی در حالی که بنی مزید در اطراف بصره تجارت را با مشکل مواجه ساختند، شبانکارگان نیز با تسلط بر کوره دارابگرد که بعد ایالت شبانکاره نام گرفت قسمت های وسیعی از سواحل فارس را تحت تاثیر قرار دادند. اتابکان سلجوقی نیز نتوانستند اوضاع را به وضع سابق برگردانند. در نتیجه فارس پس از دیلمیان در غیاب یک دولت مقتدر به ایالتی درجه دو تنزل یافت، در حالی که کرمان با فرمانروایی شاهزاده فاورد سیر ترقی را پیمود. جدال دائمی اتابکان فارس با شبانکارگان که از سال ۴۷۰ آغاز شد، (شبانکاره ای، ۱۳۶۳، ۱۵۳) تنها این فرصت را برای ملوک کیش فراهم می ساخت که آزادانه در جزایر و سواحل خلیج فارس موقعیت تجاری خود را حفظ کنند و برحسب شرایط مسیر تجاری مورد نظر خود به داخل ایران را انتخاب کنند. امری که به سود کرمان تمام شد زیرا راه تجاری از خلیج فارس به کرمان و از آنجا به اصفهان، پایتخت ملکشاه، بهتر از راهی بود که از سیراف و هرمز به شیراز و سپس از آنجا به اصفهان می رفت. در این مسیر شبانکاره ها و ملوک لر مدعی دولت اتابکان فارس بودند.

۳ - سیاست های رسمی، دقیق و حساب شده دولت فاطمی مصر در حمایت همه جانبه از تجارت و طبقه تاجر و استفاده از تجارت به عنوان ابزاری مهم و تاثیرگذار در تبلیغ مذهب اسماعیلی، عاملی مهم در رونق گرفتن تجارت دریای سرخ بود که برای مدتی تجارت خلیج فارس از رونق انداخت. م. لویز به فعالیت مبلغان مذهبی و تاجران فاطمی در یمن، دره سفلاهی سند و گجرات اشاره می کند. فعالیتتی که به شدت تحت حمایت دولت فاطمی مصر بوده است. (Aubin, 1959, 295-96)

به خاطر حمایت های بی دریغ دولت فاطمی مصر از تجارت و تجار بیگانه، بسیاری از خانواده های تاجر پیشه معروف ایرانی جلای وطن کرده، در دو شهر معروف مصر، یعنی اسکندریه و فسطاط که در این زمان موقعیت تجاری ویژه ای به دست آورده بودند، ساکن شدند. بر طبق اسناد گنیزه قاهره، از آغاز سده پنجم به بعد، در مصر تجاری یهودی می زیسته اند که نام خانوادگی آنها از شهرهایی در ایران نشأت می گرفت و با اسامی کازرونی، سینیزی، توزی، تستری (شوشتری) و خراسانی شناخته می شدند. (Goitein, 1966, 265-66, 299)

بر طبق محتویات اسناد گنیزه، در سده های پنجم و ششم هجری، به واسطه حمایت های دولت فاطمی مصر شبکه منظم و دقیقی از بازرگانان در مصر (فسطاط، اسکندریه و قاهره)، یمن (عدن)، افریقیه (قیروان) و هندوستان تشکیل گردید که به طور مستمر و حرفه ای تجارت میان سواحل مدیترانه و سواحل اقیانوس هند تا چین را از طریق دریای سرخ در اختیار و انحصار خود گرفتند. (Goitein, 1958, 176)

این شبکه تجاری منظم به «تجار الکرام» مشهور بودند، واژه ای که البته هنوز ریشه و معنی آن روشن نشده است. بازرگانان کارمی متشکل از تجار یهودی، مسلمان و مسیحی بودند.

۴ - دلیل دیگر انتقال تجارت از خلیج فارس به دریای سرخ به تجار ایتالیایی باز می گشت. در پی جنگ ملازگرد ۴۶۳ هـ / ۱۰۷۱ م. که سلجوقیان، بیزانس را در هم شکستند در سال ۴۹۰ هـ / ۱۰۹۶ م. اولین جنگ صلیبی آغاز شد. در شروع این جنگ سوء سیاست سلجوقیان در شام نیز

موثر بود. لذا با فرو رفتن سواحل شرقی مدیترانه در آتش جنگ های صلیبی، امپراتوری سلجوقی به طور کلی دست یابی خود به مسیرهای تجاری و بازارهای بزرگ آنجا را از دست داد. در چنین شرایطی بندرهای مصر اعم از آنکه در دست دولت فاطمی یا جانشین آن دولت ایوبیان باشد، بهتر پذیرای تجار اروپایی بودند. فرمانروایان مصر و شام برخلاف سلجوقیان، بهتر و زودتر سودمندی تجارت، نسبت به جنگ را دریافته بودند.

تجار دولت شهرهای ایتالیایی چون ونیز، جنوا و آملفی ترجیح می دادند که کالاهای هند را از طریق مصر و سوریه به دست آورند، تا این که به دیدار سواحل دوردست خلیج فارس بروند. فاطمیان از این موقعیت حداکثر استفاده را بردند و سود سرشاری به دست آوردند. بنابراین تلاش زیادی برای تغییر راه های تجاری به خرج دادند. (Ashtor, 1976, 195) و از عوامل و شرایط گوناگونی برای انحراف مسیر تجاری خلیج فارس به دریای سرخ سود بردند که البته برای مدتی هم در نیل بدین مقصود موفق بودند.

نتیجه

به نظر نگارندگان از جمله دلایلی که باعث شد در طی سده پنجم و اوایل سده ششم بندر تیز در دهانه اقیانوس هند به عنوان مهم ترین بندر تجاری ایران در آید، رونق گرفتن تجارت دریای سرخ - اقیانوس هند بود. به علاوه، فقدان یک حکومت مقتدر و عالی رتبه در فارس و خوزستان در عصر سلجوقی، برخلاف دوره آل بویه و به ویژه زمان عضدالدوله که نظارتی دقیق بر ایالت فارس و بنادر و جزایر تابعه آن در خلیج فارس و درآمد سرشار ناشی از اعمال می شد، تضعیف موقعیت دریایی خلیج فارس در عهد سلجوقیان و افول تجارت دریایی آن آبراه بین المللی را به همراه داشت. افول تجارت دریایی خلیج فارس در سده های پنجم و ششم هجری از یک سو و رونق تجارت بین المللی دریای سرخ از سوی دیگر، به ناچار بازرگانان ایرانی را وادار کرد تا برای مقابله با سیاست های تجاری دولت فاطمی، به نزدیک ترین بندر به اقیانوس هند روی آورند و به این

ترتیب اندکی اوضاع را به نفع خود تغییر دهند. بنابراین گسترش بندر تیز که بر اثر تلاش های تجار آن عهد و حمایت های سلاطین سلجوقی کرمان صورت گرفت در همین راستا بود. به احتمال زیاد سهم تجار سیرافی مهاجر در رونق بخشیدن به بندر تیز چشمگیر بوده است. نکته ای که البته هیچ یک از منابع آن عهد به آن اشاره نکرده اند. اما وقتی در پی زوال سیراف، از مهاجرت تجار سیرافی به عدن و سواحل دریای سرخ آگاهیم، مهاجرت سیرافی ها به بندر تیز هم امری محتمل می نماید. درگیری های داخلی شاخه های مختلف سلجوقیان، که اغلب از اواسط عمر این سلسله آغاز شد، فرصت زیادی به سلاطین سلجوقی برای چاره اندیشی جهت احیای تجارت خلیج فارس نداد. در سراسر نیمه اول سده پنجم این تنها نیمه شرقی قلمرو سلجوقیان یعنی خراسان و ماوراء النهر و سیستان تحت فرمان سنجر (۴۹۰-۵۵۲) بود که آرامش طولانی را تجربه کرد اما نیمه غربی قلمرو سلجوقیان که موسوم به سلاجقه عراق هستند در کشمکش طولانی میان شاهان و اتابکان و خلفا گذشت. بنابراین به نظر می رسد در سده های پنجم و ششم هجری با وجود این که به هیچ وجه تجارت خلیج فارس به طور کلی از رونق نیفتاد، اما در پی سیاست های تجاری هوشیارانه دولت فاطمی مصر، تجارت خلیج فارس برای چند دهه در سایه تجارت دریای سرخ قرار گرفت.

منابع

- ابن اثیر، ابی الحسن علی، (۱۹۸۷) *الکامل فی التاریخ*، صححه دکتر محمد یوسف الدقاقه، المجلد الثامن، بیروت، دارالکتب العلمیه.
- ابن بلخی، (۱۳۷۴) *فارسنامه ابن بلخی*، توضیح و تحشیه از دکتر منصور رستگار فسایی، شیراز، بنیاد فارس شناسی.
- ابن حوقل، (۱۳۶۶) *سفرنامه ابن حوقل*، ترجمه دکتر جعفر شعار، چاپ دوم، تهران، انتشارات امیرکبیر.

- ابن مجاور، (۱۹۵۱، ۱۹۵۴) *صفه بلاد یمن و مکه و بعض الحجاز، المسماه تاریخ المستبصر*، تصحیح اسگار لوفگرن، المجلدان، لیدن، مطبعه بریل.
- ابن مسکویه، احمد بن محمد، (۱۳۸۰) *مخارج الامم*، تحقیق دکتر ابوالقاسم امامی، المجلد السادس، الطبعة الثاني، تهران، سروش.
- ادریسی، ابن عبدالله محمد، (بی تا)، *نزه المشتاق فی اختراق الافاق*، المجلدان، قاهره.
- اصطخری، ابو اسحق ابراهیم، (۱۳۶۸) *مسالك و ممالک*، به اهتمام ایرج افشار، چاپ سوم، تهران، علمی و فرهنگی.
- اقتداری، احمد، (۱۳۷۵) *آثار شهرهای باستانی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان*، چاپ دوم، تهران، انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- بکری، ابی عبید، (۱۹۹۲)، *مسالك و الممالک*، تصحیح ادریان وان لون و اندری فره، جزان، توس، الذار العربیه الكتاب و بیت الحکمه.
- بنداری اصفهانی، فتح بن علی، (۱۳۵۶) *تاریخ سلسله سلجوقی، زبده النصره و نخبه العصره*، ترجمه محمد حسین جلیلی، تهران، بنیاد فرهنگ ایران.
- تشکری، عباس، (۱۳۵۶) *ایران به روایت چین باستان*، بی جا، موسسه روابط بین الملل.
- تطیلی، رابی بنیامین، (۲۰۰۲) *رحله بنیامین التطیلی، ترجمه عزرا حداد، الطبعة الثانيه، ابوظبی، المجمع الثقافی.*
- خلیفه، مجتبی، (۱۳۸۴) *«سرگذشت مردم سیراف در کتاب تاریخ مستبصر ابن مجاور»*، کتاب ماه تاریخ و جغرافیا، ش ۹۳-۹۲، ص ۳۱-۲۷.
- سیرافی، سلیمان تاجر، (۱۳۸۱)، *سلسله التواریخ یا اخبار الصين و الهند*، با گردآوری و اضافات ابوزید حسن سیرافی، ترجمه دکتر حسین قرچانلو، تهران، اساطیر.
- شبانکاره ای، محمد بن علی بن محمد، (۱۳۶۳) *مجمع الانساب*، تصحیح میرهاشم محدث، نیمه دوم، تهران، امیرکبیر.

- کبیر، مفیز الله، (۱۳۶۲) ماهیگیران تاجدار، ترجمه مهدی افشار، تهران، انتشارات زرین.
- کرمانی، افضل الدین ابو حامد، (۱۳۵۶)، عقد العلی للموقف الاعلی، تصحیح علی محمد عامری نائینی، تهران، انتشارات دانشگاه کرمان با همکاری انتشارات روزبهان.
- کرمانی، افضل الدین ابو حامد، (۱۳۷۳) سلجوقیان و غزدر کرمان، تحریر میرزا ابراهیم خیصی، تصحیح باستانی پاریزی، تهران، انتشارات کورش.
- کرمانی، افضل الدین ابو حامد، (۱۳۲۶) بدایع الازمان فی وقایع کرمان، فرآورده دکتر مهدی بیانی، تهران، انتشارات دانشگاه تهران.
- المدریس، عبدالرحمن بن مدریس، (۱۴۲۲ ق)، الدوله العیونیه فی البحرین، ریاض، داره الملک عبدالعزیز.
- مسعودی، ابوالحسن علی بن حسین، (۱۳۷۰)، اخبار الزمان، ترجمه کریم زمانی، تهران، انتشارات اطلاعات.
- معصومی، غلامرضا، (۱۳۸۳) سیراف، چاپ سوم، تهران، انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- مقدسی، ابو عبدالله محمد، (۱۳۶۱) احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم، ترجمه دکتر علینقی منزوی، ۲ جلد، تهران، شرکت مولفان و مترجمان ایران.
- منشی کرمانی، ناصرالدین، (۱۳۶۲) سمط العلی للحضرة العلیا، تصحیح عباس اقبال، چاپ دوم، تهران، اساطیر.
- نیشابوری، خواجه امام ظهیرالدین، (۱۳۳۲) سلجوقنامه و ذیل سلجوقنامه، به کوشش اسماعیل افشار، تهران، کلاله خاور.

Ashtor, (1976), *A social and economic History of the near east in the middle ages*, London, William Collins Sons & Coltd.

Aubin, J. (1959), "La ruine de Siraf et les routes du golfe persique aux xie et xiie siecle" *Cahiers de Civilization Medievale*, II, 295-301.

- Chau Ju-Kua, (1911), *His works on the Chinese and Arab trade in the twelfth and thirteenth centuries, entitled chu-fan-chi*, translated by: F. hirth & W. W. Rockhill, Taipe.
- Christensen, Peter, (1993), *The decline of Iranshahr, Irrigation and Environments in the history of the middle east, 500 B. C. to A. D. 1500*, Denmark, Museum Tusculanum Press.
- Goitein, S. D. (1954), "Two eyewitness reports on an expedition of the king of kish (Qais) against Aden" *Bulletin of the School of Oriental and African Studies*, XVI, 247-257.
- Goitein, S. D. (1966), *Studies in Islamic History and Institutions*. Lieden: E. J. Brill.
- Goitein, S. D. (1958), "New lights on the beginnings of the karim merchants" *Journal of the Economic and Social History of Orient*, I, 175-184.
- Goitein, S. D.(1955) "The Cairo Geniza as a source for the History of muslim civilization", *Studia Islamica*, II.