

تجارت جهانی بندر سیراف

دکتر سیدحسین موسوی

عضو هیئت علمی دانشگاه شیراز

مقدمه:

سیراف (شیلاو)^۱ از جمله بنادر مشهور و معتبر سده‌های نخستین اسلامی، همواره مورد توجه جغرافیائوسان بوده و به همین سبب کمتر کتاب مسالک و ممالکی را می‌توان یافت که در آن نامی از این بندر بزرگ برده نشده باشد. اهمیت این بندر نیز به دلیل قرار داشتن در خلیج فارس بوده است. دیرزمانی است که مردم جهان، خلیج فارس را به نام یک مرکز مهم بازرگانی و دریانوردی می‌شناسند. شهرت دریای پارس و شناسایی آن بوسیله تمام ملل جهان نه تنها به سبب بازرگانی و دریانوردی آن بود، بلکه بیشتر بدان سبب است که کرانه‌ها و سرزمین‌های مجاور این دریا، گهواره کهن‌ترین تمدن‌های بشری است. و دریای پارس یکی از نخستین دریاهای جهان است که بشر بر آن به کشتی‌رانی پرداخته است. تاریخ بر این حقیقت گواه است که فرمانروایان راستین این دریا همیشه ایرانیان بوده‌اند. سده‌های بی در پی است که بازوی توانای نوایان و ناخدایان ایرانی بنادر خلیج فارس، سینه امواج و پهنه پر خروش این دریا را شکافته و بسوی دریاهای دور، سفر کرده‌اند. یکی از مشهورترین بنادر آن، «سیراف» است. سیراف بندری با افسانه‌های دل‌انگیز، بندری که امروز دست روزگار، گرد فراموشی بر چهره آن پاشیده، اما به روزگار آبادانی، یکی از مشهورترین شهرهای جهان بوده است. بر کرانه خلیج فارس، به فاصله تقریبی ۲۴۰ کیلومتری بوشهر و ۳۰۰ کیلومتری بندر عباس، در کنار بندر کوچک طاهری، سینه ساحل و دل دریا، بندر معروف سیراف را دربر گرفته است. نخستین جغرافیائوسایی که پیرامون سیراف و چگونگی بناهای آن و ثروت مردمش اطلاعات مفصل و بسیار جالبی بدست می‌دهد، استخری است. پیش از او نویسندگان دیگری چون سلیمان سیرافی، ابن خردادبه، قدامه بن جعفر، یعقوبی، ابن فقیه همدانی، ابوزید سیرافی، مسعودی و دیگر جغرافیائوسان و مورخان در نوشته‌های خود از سیراف نام برده‌اند.^۲ سلیمان سیرافی که کتاب خویش را در سال ۲۳۷ (ه. ق) نوشته درباره‌ی سیراف می‌نویسد: «ایستگاه سفاین تجارتی چین در امپراطوری ممالک سیراف است و معمولاً واردات و صادرات چین یا خاورمیانه و نزدیکه در این بندرگاه بزرگ متمرکز می‌باشد. بطور کلی کالای صادره از کشورهای اسلامی از بصره و عمان و دیگر بنادر (خلیج فارس) در سیراف به سفاین چینی انتقال داده می‌شود».^۳

مردم سیراف در رفاه کامل زندگی می‌کردند. زیرا آنان از راه تجارت به ثروت بسیار دست یافته بودند. از نظر فرهنگی نیز مردم سیراف پیشرفت کامل داشتند. آن شهر مرکز تبادل آراء و افکار جدید و محل سکونت جمع بسیاری از مردان برجسته در علوم و فنون زمان بود.

مقدسی درباره‌ی سیراف می‌نویسد:

«مردمش به هنگام آباد کردن آن را از بصره برتر می‌نهادند، زیرا که ساختمان‌هایش استوار، جامش زیبا، بازارهایش درست، مردمش دارا، نامش بلندآوازه است. درگاه چین اینجا است نه عمان، انبار فارس و خراسان است. باری من شگفت‌انگیزتر و زیباتر از خانه‌هایش ندیده‌ام که بلند و با چوب ساج و آجر ساخته شده. یک خانه تا بیش از یکصد هزار درم خریداری می‌شود. ولی پس از پیروزی دیلمیان رو بویرانی رفته، مردم به کرانه دریا روانه شده، قصبه عمان را ساختند. سپس زلزله سال ۳۶۶-۳۶۷ (ه. ق) پیش آمد که هفت روز آن را لرزاند. مردم به سوی دریا گریختند، و بیشتر خانه‌ها ویران شد یا ترک برداشت».^۴

ابن حوقل نیز می‌نویسد: «بناهای سیراف از درخت ساج و چوب زنگبار ساخته شده است این منازل از چند طبقه و مانند ساختمان‌های مصر است».^۵ سیراف شهر میلیونرها:

دکتر دیوید وات‌هوس، پس از پایان ششمین فصل حفاری خویش در ۲۳ اسفند سال ۱۳۵۱ در سخنرانی خود در تهران، این چنین از ثروت سیراف سخن می‌گوید: این شهر را از نظر اقتصادی می‌توان شهر میلیونرها نامید، زیرا بازرگانان ثروتمند آن در بازرگانی اهمیت جهانی داشته‌اند. «این شهر وسیع، چهار کیلومتر در کنار خلیج فارس طول داشته و از کنار دریا تا دامنه‌ی کوه‌ها ادامه و گسترش یافته است».^۶

شهر سیراف از لحاظ بزرگی و وسعت سومین شهر فارس بود. ولی از لحاظ ثروت، مردمش در مقام اول قرار داشته‌اند. بنا به گفته مقدسی، قیمت برخی از خانه‌ها بالای یکصد هزار درم بوده است. در قرن دوازدهم توانگری به نام رامش که ثروتمندترین تاجر زمان خود به شمار می‌رفته، در سیراف زندگی می‌کرده است. ابن حوقل می‌نویسد: «منشی رامش پس از ۲۰ سال توقف در چین معادل ۵۰۰ هزار دینار کالا از چین به سیراف حمل کرده است.» از اینجا می‌توان حدس زد که قیمت کالاهایی که خود رامش از

چین حمل کرده چه مقدار بوده است. همین رامش حوض نقره کعبه را به طلا میل ساخت و محملی از پارچه‌های گران‌بهای چین وقف کعبه نمود.^۷ اما سیرافیان با وجود آن همه ثروت از لحاظ سر و وضع ظاهر و لباس با کارگران تفاوت چندانی نداشتند.^۸

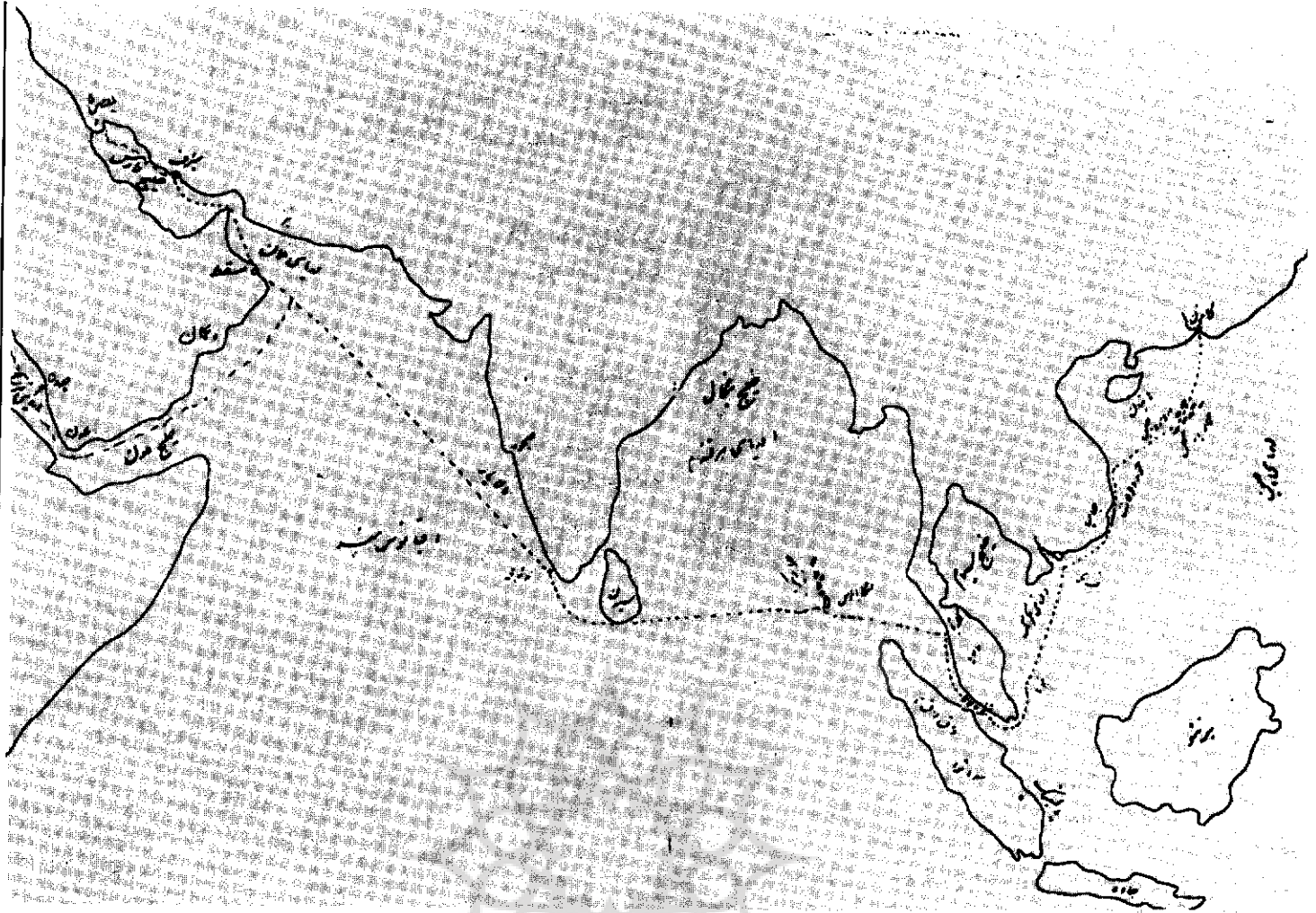
تاجران سیراف با چین و هند داد و ستد و در بصره نمایندگی داشتند. درآمد گمرکی سیراف در سال ۲۹۹ ه. ق / ۹۱۲ م به ۲۵۳۰۰۰ دینار می‌رسید. در حدود سال ۳۳۹ ه. ق / ۹۵۰ م علاوه بر مالیات عشر از درآمد کشتی‌های سیراف، مالیات فارس ۲/۱۵۰/۰۰۰ دینار بود که ۳۱۶/۰۰۰ دینار آن مالیات شیراز و نواحی اطراف پناه خسرو^۹ بود. با وجودی که مسقط (عمان)، بصره و دبول (در مصب سند) و نیز عدن، بنادر غیرقابل توجهی نبودند. اما برتری ایرانیان آنچنان اهمیتی یافت که زبان فارسی به زودی، زبان داد و ستد مسلمانان در نواحی ساحلی تا هندوستان و احتمالاً تا چین گردید و اصطلاحات کشتیرانی از این زبان اخذ گردید.^{۱۰} تا امروز نیز زبان عربی شامل بسیاری از اصطلاحات دریایی فارسی است مانند ناشداد (= ناخدا)، دیدبان، ریان (ره‌بان) و غیره...^{۱۱}

مجموع تجارتی مسلمانان در چین پیش از سال ۱۲۰ ه. ق / ۷۳۸ م چنان قوی بود که در مقابل اقدامات تحقیرآمیز حکومت نسبت به تاجران مسلمان، شورش را در کلنتون به راه انداخت. برخوردهایی مانند آن در سال ۲۶۵ ه. ق / ۸۷۹ م نیز رخ داد.^{۱۲}

سیراف از نظر بزرگی و جلال یا شیراز همسری و برابری می‌کرده است. ساختمان‌های سیراف از چوب ساج بوده که از رنگارمی می‌آوردند و عمارت‌های چند طبقه داشته که مشرف بر دریا بوده است. مردم سیراف در مخارج عمارت اسراف می‌کرده‌اند. چنانکه یکی از بازرگانان برای خانه خویش، بیش از سی هزار دینار خرج کرده بود. مردم سیراف از تمام مردم فارس توانگرتر و ثروت آنان از شصت هزار درهم (نومیلیون یونگ) بیشتر بوده است و همه آن ثروت‌ها را از راه تجارت دریا بدست آورده بودند. اطراف شهر باغستان و درخت وجود ندارد و میوه‌ها و بهترین آب شهر از کوهی است مشرف بر آن، موسوم به کوه جم و در آن کوه قلعه‌ای عظیم، معروف به سمیران موجود است.^{۱۳}

بازرگانی و صادرات و واردات سیراف:

سیراف در حدود سه قرن، بزرگترین بندر بازرگانی خلیج فارس، بلکه بزرگترین بندر بازرگانی شرق به حساب



بر کرانه خلیج فارس، به فاصله تقریبی ۲۴۰ کیلومتری بوشهر و ۳۰۰ کیلومتری بندرعباس، در کنار بندر کوچک طاهری سینه ساحل و دل دریا، بندر معروف سیراف را دربر گرفته است

دکتر دیوید وات هوس: «سیراف را از نظر اقتصادی می توان شهر میلیونرها نامید، زیرا بازرگانان ثروتمند آن در بازرگانی جهانی داشته اند»

شهر سیراف از لحاظ بزرگی و وسعت سومین شهر فارس بود. ولی از لحاظ ثروت، مردمش در مقام اول قرار داشته اند

این شهر بازرگانی دیدم که هر یک شصت بار هزار درم بود سرمایه».^{۱۲} بهر حال سیراف بازکنده صادراتی و وارداتی خلیج فارس بود که از همه جا کشتی به مقصد آن می آمد، به ویژه کالای چین و بار یمن در سیراف بسته می شد و در اواخر قرن سوم عوارض سالانه کشتی های سیراف به ۲۵۳/۰۰۰ دینار می رسید.^{۱۳}

یکی از مهمترین کشورهایایی که تجار سیرافی با آن به مبادله کالا می پرداختند، چین بود. ارتباط بین سیراف و چین نه تنها ارتباط تجاری بود، بلکه از این بندر مبادله فرهنگی نیز صورت می گرفت. مسعودی می نویسد: «هبار بن اسود که مرد قریشی بود، در زمان شورش صاحب زنج در سیراف زندگی می کرد. وی مردی خردمند و دارای ثروت و مکتب فراوان بود. هبار در سیراف با یک کشتی رهسپار چین شد و به خانفور رسید و از آنجا به پایتخت چین رفت. مدت ها در آنجا بماند. در این مدت به پادشاه چین نامه نوشت و خود را از خاندان پیامبر (ص) معرفی کرد. شاه دستور داد

گلاب بسیار خوب و سفره های بسیار خوش نقش صادر می گردید. یکی از صادرات مهم سیراف، نوعی خاک سرخ بود که آن را به عربی «الطین السیرافی» یا «طین الختمه» می نامیدند. این گل از لوازم التحریر بود. ابن خلدون می نویسد: «شيوه های دولت های قدیم مشرق نیز چنین بود که بر محل الصاق نامه، مهری می زدند و بر آن نشانه هایی حک می کردند و آن را در گل سرخ، محلولی که برای همین منظور آماده می کردند، فرو می بردند. و آنگاه که مهر را بر نامه می زدند، نشانه های مزبور بر روی آن آشکار می شد». این گل در دوره عباسی به طین ختم (خاک مهر) معروف بود و آن را از سیراف می آوردند و ویژه مهر کردن نامه بوده است.^{۱۴}

استخری می نویسد: «از سیراف متاع دریا خیزد، چون عود و عنبر و کافور و جواهر و خیزران و عاج و آبوس و پلپل (فلفل) و صندل و دیگر طیب (بوی خوش) و داروها و از آنجا به آفاق برند و در این شهر بازرگانان توانا باشند و من در

سیراف درحقیقت یک بندر بین المللی و مرکز ثروتمندترین بازرگانان چه مسلمان و چه غیرمسلمان بوده است. تمام کالاهای تجارتی کشورهای اسلامی که به چین و هند صادر می گردید و نیز تمام کالاهای تجارتی وارده از هند و چین در سیراف گرد می آمد.^{۱۵} ابن فقیه می نویسد: بهشت جهان سه مکان است. غوطه دمشق، نهر بلخ و ابله، و حاجتگاه جهان سه مکان است: ابله، سیراف و عمان.^{۱۶}

مشهورترین کالاهایی که از چین به سیراف وارد می کردند، پارچه و دست بافت های ابریشمی بود. ابریشم و پارچه های ابریشمی چین از زمان های بسیار قدیم مورد توجه مردم جهان در شرق و غرب بوده است. از جاوه و سوماترا و هند، ادویه، عطر، دارو، چوب های پربهای صندل، آبوس، عود، کافور و نیز چوب های صنعتی خیزران و ساج به سیراف وارد می شد. و در مقابل از سیراف انواع پارچه های کتان، پنبه ای، لنگ کتان، دستمال، حوله، فوطه، پارچه های پشمی، فرش، مروارید، ساخته های فلزی (ترازو)، طلا و نقره، عطر،

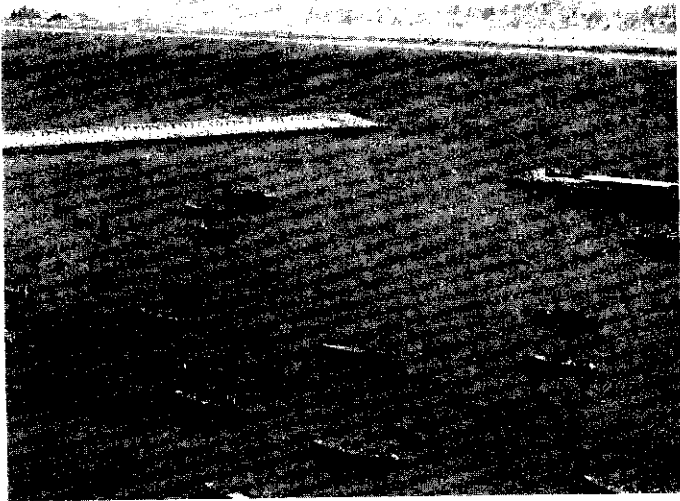
برتری ایرانیان آنچنان اهمیتی یافت که زبان فارسی به زودی زبان داد و ستد مسلمانان در نواحی ساحلی تاهندوستان و احتمالاً تا چین گردید و اصطلاحات کشتیرانی از این زبان اخذ گردید

سیراف در حدود سه قرن، بزرگترین بندر بازرگانی خلیج فارس، بلکه بزرگترین بندر بازرگانی شرق به حساب می آمد

سیراف در حقیقت یک بندر بین المللی و مرکز ثروت مندترین بازرگانان چه مسلمان و چه غیرمسلمان بوده است.

تمام کالاهای تجارتی کشورهای اسلامی که

به چین و هند صادر می گردید و نیز تمام کالاهای تجارتی وارده از هند و چین در سیراف گرد می آمد



روز و گاه تا ده روز دریانوردی بوده است از سیراف تا بحرین نیز هفتاد فرسنگ دریا و دو روز در پهنای دریا راه بوده است.^{۳۷} بنا به نوشته سلیمان سیرافی، فاصله بین مسقط تا خانفور در حدود چهار ماه بدون محاسبه توقف در بنادر و با محاسبه توقف، بیش از ۶ ماه به طول می انجامید. کشتی هایی که از نیمه تابستان از سیراف حرکت می کردند در بهار سال بعد در خانفور بودند. این کشتی ها تمام فصل تابستان را در خانفور می ماندند و سپس بار دیگر با آغاز پائیز سال بعد به طرف سیراف حرکت می کردند و اواخر بهار به سیراف می رسیدند. بدین سان، سفر دریایی از سیراف تا چین و بازگشت، در حدود یک سال و نیم به طول می انجامید.

کشتی های سیرافی از چوب ساج ساخته می شدند زیرا چوب ساج مدت زیادی در برابر آب دریا مقاومت می کرد. این کشتی ها علاوه بر بار، تا حدود ۴۰۰ نفر سرنشین با خود حمل می کردند. چوب ساج شکاف بر نمی داشت و تغییر شکل نمی یافت. این چوبها را از افریقای شرقی، هند جنوبی و اندونزی می آوردند.^{۳۸}

کشتی های سیرافی تا دریای سرخ (قلزم) نیز پیش می رفتند. این کشتی ها تا جده فراتر نمی رفتند. زیرا به سبب بزرگی قادر نبودند در دریای زیاد پیش بروند. ابوزید می نویسد: «سقاين متعلق به کشتی بانان سیراف پس از ورود به دریای قلزم، به جده می رسند، و در این بندر کالاهای خود را به کشتی هایی که عازم مصر هستند بارگیری می کنند و این کشتی ها را سفاین قلزم می نامیده اند. کشتی های دریای قلزم چنان ساخته شده بودند که کمتر در آب فرومی رفتند و خطر برخورد آنها با صخره های دریایی کمتر بود.»^{۳۹}

سیراف به سبب اهمیت بازرگانی از مراکز نظامی بشمار می آمد. وجود فیلخانه عضدی دلیل روشنی بر این امر است. اعتمادالسلطنه می نویسد: «بوشجاع عضدالدوله فناخسرو به سیراف می آمد و مدتی در آنجا بسر می برد و بنای عالی در سیراف ساخته بود که آن را «فیل خانه عضدی» می نامیدند و هنوز آثار آن باقی است، و در «نابند» که دیهی است از جانب شرق سیراف بر ساحل بحر - بنایی دیگر ساخته که آن را «یوان نابند» خوانند.»^{۴۰} تأمین راههایی که سیراف را به درون خاک ایران متصل

حرفه ای را گردآوری کنند و محمدبن بامشاد سیرافی یکی از بزرگترین کشتی داران آن زمان بود.^{۴۱} دریانوردی و بازرگانی پیشه اصلی مردم سیراف بود، و زندگی آنان وابستگی کامل بدان داشت. بدون دریانوردی و بازرگانی، سیرافیان نمی توانستند به زندگی خود ادامه دهند. برآستی دریا مایه حیات سیرافیان بود و دل بستگی شدید مردم سیراف به دریانوردی و بازرگانی را می توان از لابلای نوشته های جغرافیای نویسان مشاهده کرد.

استخری می نویسد: «مردمان سیراف را از بازرگانی و دریانوردی روزی تمام هست و اهل سیراف و سواحل دریا گذار باشند. شوندهام کی مردی از سیراف به بازرگانی دریا شد و چهل سال در کشتی بماند کی به خشک [خشکی] برنیامد و چون بکنار دریا رسیدی به شهرها دلش نخواستی که از دریا برون آید کسان خود را بفرستادی تا بازرگانی بکردندی و آنچه بایستی بساختندی و پیش او بازآمدندی و چون کشتی تباه شدی بدیگری انتقال بکردندی.»^{۴۲}

چون بندر سیراف در دامنه کوهی عظیم قرار گرفته بود و پهلو گرفتن کشتیها بندری وجود نداشت، لذا اگر کشتیها به سیراف نزدیک می شدند خطر برخورد با صخره وجود داشت؛ به همین دلیل در دو فرسنگی سیراف بندری به نام «نابند» وجود داشته و در کنار آن، خلیجی بوده که برای باراندازی و بارگیری، بندرگاه مناسبی بوده است.^{۴۳}

در آن روزگاران کشتی های مسلمانان سیرافی و عمانی تا «کله» که نیمه راه چین یا نزدیک به آن است، پیش می رفتند و با کسانی که از چین می آمدند، در کشتی ها ملاقات می کردند. اما در آغاز کشتی های چینی تا سیراف و عمان و سواحل خلیج فارس پیش می آمدند.^{۴۴}

در کتاب سلسله التواریخ از سلیمان سیرافی آمده است: «مسافران و بازرگانان سیرافی که بخواهند از راه دریا به چین سفر کنند باید از هفت دریا بگذرند تا به چین برسند. هر یک از این هفت دریا، دارای ماهی ها و موجودات دریایی ویژه ای است و رنگ آب هر دریا یا دریای دیگر متفاوت است.»^{۴۵} کشتی ها در نیمه تابستان از سیراف به سوی چین حرکت می کردند. انتخاب این زمان برای حرکت به آن سبب بود که پیش از آغاز اعتدال پائیزی که فصل آشفتنگی خلیج فارس بود، خارج شده باشند.^{۴۶} فاصله بین سیراف تا مسقط حدود ۲۰ روز و تا عمان یا بصره در هوای خوب، پنج

تا او را در جایی مناسب سکونت داده و مورد احترام قرار دهند و نیازمندی های او را رفع کنند. پادشاه چین از شاه خانفور خواست از تجار ایرانی درباره هزارین اسود تحقیق کند. شاه خانفور پس از بررسی و تحقیق گفته های هزار را تأیید کرد. شاه چین نیز او را بار داد و مال بسیاری به او بخشید و او را به عراق بازگرداند.^{۴۷} مسعودی مذاکرات بین هبار و پادشاه چین را به تفصیل ذکر کرده است که چون به موضوع مقاله ارتباط ندارد در اینجا آورده نمی شود.

بازار سیراف

پس از کاوش های هیئت مشترک ایران و انگلیس در بندر سیراف به ریاست دکتر دیوید وایت هوس، عضو دانشگاه آکسفورد لندن با همکاری اداره کل باستان شناسی ایران در سال ۱۳۴۹، در دو محل از ترانشه "C"، ساختمان هایی کشف گردید که شامل یک بازار و یک مسجد بزرگ بود. در کنار مسجد، تعدادی اتاقهای کوچک مشرف بر یک خیابان پدید آمد. ساختمان این اتاقها، مغازه های کوچک و بزرگی بوده اند که در یک ردیف و به دنبال هم در کنار یکدیگر ساخته شده بودند. این مغازه ها که تقریباً روبروی مسجد و در شرق آن قرار گرفته اند، شامل دو ردیف ساختمان بوده که ردیف جلو بر خیابان و ردیف دیگر در پشت ردیف اول قرار داشته اند. روبروی این مغازه ها در سمت دیگر خیابان باریک، ساختمان بزرگی وجود داشته که در قسمت غربی آن حمامی بوده است. در مرکز آن انبار وسیع و بزرگی جهت انباشتن کالا و دارای یک حیاط و نیز ممکن است محل پذیرایی یا شورا و اخذ تصمیم های مهم از جمله در مورد تجارت و قیمت کالا و غیره بوده باشد. حیاط گنجایش بار کردن و یا تخلیه کردن کالا بوسیله چهارپایان را داشته، زیرا در این حیاط چند مغازه و انبار کالا، هم وجود داشته است. دکانها (مغازه ها) کوچک بوده و اندازه بزرگترین آنها ۲x۳ متر بوده است. بهرحال می توان چنین نتیجه گرفت که دکانها در سراسر سمت شمال شرقی تا محل وضوخانه مسجد امتداد داشته اند. یعنی مسجد بزرگ از سمت خشکی بوسیله بازار محصور بوده است.^{۴۸}

دریانوردی سیرافیان:

مهمترین کشتی دار سیراف، بامشاد سیرافی بود که پادشاه هند، دستور داد، تصویرش را رسم کنند. زیرا عادت پادشاهان هند بر این بود که تصویر سرآمدان و ناموران هر

از بین رفتن امنیت راههای داخلی و دریایی
 منتهی به سیراف باعث شد دیگر هیچ بازرگانی
 به سیراف مسافرت نکند، بازرگانان برای ایمنی تجارت،
 راه کرمان یا مهربان یا دورق و بصره را پیش گرفتند.
 نیز زلزله‌ای که هفت روز طول کشید (۷-۳۶۶ ه. ق)
 آن را ویران کرد. گرچه بعدها، شهر سیراف ساخته شد
 اما رونق تجارتي پیشین را دیگر به دست نیاورد و امروزه
 خرابه‌های آن بندر معروف در فاصله
 ۲ تا ۵ کیلومتری غرب بندر طاهری به چشم می‌خورد.



ترجمه محمود عرفان، علمی و فرهنگی، ۱۳۶۴، ص ۲۷۸.
 ۱۴- سمسار، پیشین، ص ۲۱۰.
 ۱۵- ابن فقیه: البلدان، ص ۱۰۴.
 ۱۶- ابن خلکان: مقدمه، ج ۱، ص ۵۲۶؛ ابن بلخی: فارسنامه، به اهتمام گای لسترنج، ص ۱۳۶؛ مقدسی، پیشین، ص ۶۵۸.
 ۱۷- استخری: مسالك و ممالک، به اهتمام ایرج افشار، علمی و فرهنگی، ۱۳۶۸، ص ۱۳۴.
 ۱۸- متر آدام، پیشین، ص ۲۳۳.
 ۱۹- مسعودی: مروج الذهب ج ۱، ترجمه ابوالقاسم پاینده، نگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۵۶، ص ۱۴۰، ۱۳۹.
 ۲۰- معصومی، غلامرضا، پیشین، ص ۶۹-۶۸.
 ۲۱- متر آدام، پیشین، ص ۲۴۴ (بنقل از عجایب الهند ص ۹۸)
 ۲۲- استخری، پیشین، ص ۱۲۰، ۱۲۱.
 ۲۳- میریان، عباس: جغرافیای تاریخی خلیج و دریای پارس، کتابفروشی امیریان، بی تا، ص ۴۰۲.
 ۲۴- مسعودی، پیشین، ص ۱۳۷.
 ۲۵- سمسار، پیشین، ص ۱۸۶.
 ۲۶- همان، ص ۲۰۶.
 ۲۷- مقدسی، پیشین، ص ۶۷۴.
 ۲۸- سمسار، پیشین، ص ۲۰۷.
 ۲۹- همان، ص ۲۰۶.
 ۳۰- اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان: مرآةالبلدان، ج ۱، به کوشش عبدالحسین نوایی و میرهاشم محدث، دانشگاه تهران، ۱۳۶۱، ص ۳۰۲.
 ۳۱- سمسار، پیشین، ص ۲۲۵.
 ۳۲- ابن مسکویه: تجارب الامم، ج ۶، ترجمه علی نقی منزوی، انتشارات توس، ۱۳۷۶، ص ۲۷۰، ۲۷۱.
 ۳۳- همانجا.
 ۳۴- ابن بلخی، پیشین، ص ۱۳۶، ۱۳۷.
 ۳۵- دایرةالمعارف مصاحب ج ۱، «سیراف».

ساخته شد اما رونق تجارتي پیشین را دیگر بدست نیاورد و امروزه خرابه‌های آن بندر معروف در فاصله ۵ تا ۲ کیلومتری غرب بندر طاهری به چشم می‌خورد.^{۲۵}

پی نوشت ها:

۱- مصطفوی: اقلیم پارس، نشر اشاره، ۱۳۷۵، ص ۵۲.
 ۲- سمسار، محمدحسن: جغرافیای تاریخی سیراف، انتشارات انجمن آثار ملی، ۱۳۳۷، ص ۱۱.
 ۳- همان.
 ۴- مقدسی، محمدبن احمد: احسن التقاسیم من معرفة الاقالیم، ترجمه علی نقی منزوی، شرکت مترجمان و مؤلفان، ۱۳۶۱، ص ۶۳۶.
 ۵- ابن حوقل: سفرنامه، ترجمه جعفر شعار، امیرکبیر، ۱۳۶۶، ص ۵۱.
 ۶- معصومی، غلامرضا: سیراف انجمن آثار ملی، ۱۳۵۲، ص ۲۲۶.
 ۷- و. بارتولد: تذکره جغرافیای تاریخی ایران، ترجمه حمزه سردادور، انتشارات توس، ۱۳۵۸، ص ۱۷۹.
 ۸- پاول، شواتس: جغرافیای تاریخی فارس، ترجمه کیکاوس جهاننداری، وزارت فرهنگ و ارشاد، ۱۳۷۲، ص ۱۹۱ و ۱۰.
 ۹- بازار و شهری که به فرمان عضالدوله دیلمی در نزدیک شیراز بنا شده بود و دارای کتابخانه بزرگی بوده است.
 ۱۰- اشپولر، برتولد: تاریخ ایران در قرون نخستین اسلامی، ج ۲، ترجمه مریم میراحمدی، علمی و فرهنگی، ۱۳۶۹، صص ۲۷۱، ۲۷۲، ۲۷۳.
 ۱۱- متر آدام: تمدن اسلامی در قرن چهارم هجری، ج ۲، ترجمه علیرضا ذکاتوتی قراگزلو، امیرکبیر، ۱۳۶۲، ص ۲۴۴.
 ۱۲- اشپولر، پیشین، صص ۲۷۱، ۲۷۲، ۲۳۴.
 ۱۳- لسترنج: جغرافیای تاریخی سرزمینهای خلافت شرقی،

می‌کرد، مورد توجه بود. در زمان شاهنشاهی عضالدوله، وجود راهزنان قفص و جبال یارز و غارتگری‌های آنان سبب شد تا وی از راه دریا و زمین به کرمان حمله برد و آن ناحیه را از وجود راهزنان پاک کند.^{۳۱} سیراف در این زمان مرکز نیروی دریایی عضالدوله بود. در سال ۳۵۵ (ه. ق) نیروی دریایی ایران با کشتی‌های جنگی بسوی عمان به حرکت درآمد.^{۳۲} فرماندهی این نیرو به عهده ابوالفرج محمدبن العباس بود.^{۳۳}

بهرحال عضالدوله در راههای جنوب ایران و بویژه راه‌های سیراف امنیت و آسایش برقرار ساخت. تا زمان عضالدوله وضع تجارت و بازرگانی سیراف رونق فراوان داشت. اما در اواخر حکومت دیلمیان امیران کیش بر جزیره قیس (= کیش) و جزایر دیگر مستولی شدند. و راه تجارتي سیراف، به خطر افتاد و رکن الدوله خمارتکین نتوانست این مشکل را حل کند. البته چند بار به سیراف رفت تا کشتی‌های جنگی ساخته به جزیره «قیس» هجوم برد ولی هر بار امیر کیش برای او هدایا و تحفه‌ها می‌فرستاد و به اطرافیان وی رشوه می‌داد. تا سرانجام شخصی از خانان (کیش) بنام ابوالقاسم به سیراف دست یافت. درگیری بین او و سیرافیان ادامه یافت. وی هر دو سال یکبار لشکری به سیراف می‌فرستاد و مردم سیراف به دلیل حمله‌های او، رنج‌های بسیار کشیدند. این هجوم‌ها، سبب ناهمی راه‌های دریایی گردید. هیچ بازرگانی به سیراف مسافرت نمی‌کرد. بازرگانان برای ایمنی تجارت، راه کرمان یا مهربان یا دورق و بصره را پیش گرفتند.^{۳۴} نیز زلزله‌ای که هفت روز طول کشید (۳۶۶-۳۶۷ ه. ق) آن را ویران کرد. گرچه بعدها، شهر سیراف