

بررسی راه دریایی از سیراف تا چین مطابق سفرنامه ابوزید سیرافی

شهریانو دلبری^۱

غلامحسین بشکنی^۲

چکیده: در صدر اسلام مجموعه‌ای از راه‌های تجاری در تمام قاره آسیا از کشورهای اسلامی تا داخل چین رونق داشت. بخش مهمی از این راه‌ها از قلمرو خلافت و شهرهای اسلامی تا چین امتداد داشت که مسلمانان به صورت فعال تجارت را انجام می‌دادند. این راه‌ها شامل راه‌های دریایی و خشکی می‌شد. راه خشکی از طریق آسیای میانه بود که در مسیر جاده ابریشم قرار داشت؛ قبل از اسلام تجارت از این راه نیز انجام می‌شد. قدمت راه‌های دریایی، بیشتر از راه‌های خشکی بود؛ این راه نیز قبل از اسلام وجود داشت. در دوره فتوحات، مسلمانان با فتح عراق این ارتباط را تداوم بخشیدند و از خلیج فارس تا چین، تجارت را از طریق دریانوردی توسعه دادند و در داخل چین، شهرهای اسلامی را به وجود آوردند.

این مقاله با تأکید بر منابع تاریخی و پژوهش‌های انجام گرفته در حوزه‌های جغرافیای تاریخی جهان اسلام و چین، به شناخت راه‌های دریایی از سیراف تا چین مطابق سفرنامه دریایی ابوزید سیرافی و شرح سفر او می‌پردازد.

واژه‌های کلیدی: چین، سفر، مسلمانان، راه‌های دریایی، تجارت، ابوزید سیرافی

۱ استادیار دانشگاه آزاد اسلامی واحد مشهد (نویسنده مسئول) tarikh-2003@yahoo.com

۲ دانشجوی دکتری تاریخ و تمدن ملل اسلامی دانشگاه آزاد اسلامی واحد مشهد gholamhoseinbeshkani@gmail.com

تاریخ دریافت: ۹۴/۵/۱۵ تاریخ تأیید: ۹۴/۱۲/۱۰

A Study on the Sea routes from Siraf to China according to Abu Zeyd Sirafi's travelogue

Shahrbanoo Delbari¹

Gholamhosein Beshkani²

Abstract: In early Islamic era the trade routes from Islamic lands and Asia to China were busy with Muslim tradesmen's frequent traveling to China. The engagement of the land routes which crossed over the middle Asia through Silk Road dates back to the pre-Islamic era whereas the Sea routes had been utilizing since long before that age. From the conquest of Iraq on, the Sea routes to China subsequently became busier via Persian Gulf. It resulted to the development of the Sea trades as well as to the establishment of Islamic colonies in China. Emphasizing on the historical sources and researches conducted on Islamic world- China's historical geography fields; this study is to learn the Sea routes from Siraf to China according to Abu Zeyd Sirafi's sea travelogue.

Key words: China, journey, Muslims, Sea routes, trade, Abu Zeyd Sirafi

1 Assistant professor, Islamic Azad University, Mashhad; tarikh-2003@yahoo.com.

2 PhD Student in History and Civilization of Islamic, Islamic Azad University, Mashhad; gholamhoseinbeshkani@gmail.com.

مقدمه

اندیشه مسافرت به چین، به دلیل سخن پیامبر دربارهٔ جست‌وجوی دانش در چین، مورد توجه مسلمانان قرار گرفت. آنان علاوه بر جست‌وجوی دانش، در جست‌وجوی سود و تجارت نیز بودند.^۱ چین و حوادث آن، آنقدر برای مسلمانان مهم بود که حتی انجام حوادث آخرالزمان را منتسب به یک نفر چینی از فرزندان حسین بن علی از ناحیه ختن^۲ می‌کنند.^۳

مهم بودن مسائل چین باعث شد تا مسلمانان به آن کشور مسافرت کنند. در این زمینه، جغرافیا و راه‌های چین مورد توجه دانشمندان قرار گرفت و جغرافیدانان و سفرنامه‌نویسان مطالب مسوطی در زمینهٔ جغرافیا و راه‌های منتهی به چین و همچنین شهرهای تجاری و اقتصادی آن نوشتند.^۴

سفر به این سرزمین، از قبل از اسلام وجود داشته است^۵ و مسلمانان از طریق به کارگیری سازوکار حکومت ساسانی پا به چین گذاشتند. اولین مسلمانان مسافر به چین، ایرانیان مسلمان بودند که از راه دریا به آن کشور وارد شدند.^۶ از راه خشکی هم مسلمانان از طریق ماوراءالنهر به چین وارد شدند و برای مأموریت سیاسی، به نزد خاقان چین رفتند.^۷ در این دسته از راه‌ها، مسلمانان در جنگ‌هایی که به صلح منجر می‌شد، مأموریت‌های بسیار جزئی در چین انجام می‌دادند.^۸

از راه دریا نیز مسلمانان تجارت را گسترش داده و برخی شهرهای مسلمان‌نشین در چین ایجاد

- ۱ جمال‌الدین بای شویی (۱۳۷۶)، «سهم مسلمانان در تمدن چین، ترجمه محمدعلی حسینی»، مجله مشکوة، شماره ۵۴-۵۵، مشهد، ص ۱-۲.
- ۲ ختن شهر و استانی پایین‌تر از کاشغر و بالاتر از یوزکند که از بلاد ترکستان محسوب می‌شود و آن در وسط بلاد ترک است (یاقوت حموی (۱۹۹۵)، معجم البلدان، ج ۲، بیروت، دار صادر، ص ۳۴۷).
- ۳ مطهرین طاهر مقدسی (۱۳۷۴)، آفرینش و تاریخ، ترجمهٔ محمدرضا شفیعی کدکنی، ج ۲، تهران: نشر آگه، ص ۳۸۱.
- ۴ زکریابن محمدبن محمود قزوینی (۱۹۶۰م)، آثار البلاد و اخبار العباد، بیروت: دار صادر دار بیروت، ص ۵۳.
- ۵ محمد ترابی (۱۳۷۶)، «پیوندهای فرهنگی تاریخی ایران و چین»، تهران، مجله چشم انداز، ش ۵، ص ۱۵.
- ۶ جرج حورانی (۱۳۳۸)، دریانوردی عرب در دریای هند از روزگار باستان و در نخستین سده‌های میانه، ترجمهٔ محمد مقدم، تهران: کتابفروشی ابن‌سینا، ص ۹۳.
- ۷ ایگناتی یولیا نوییچ کراچکوفسکی (۱۳۷۹)، تاریخ نوشته‌های جغرافیایی در تمدن اسلامی، ترجمهٔ ابوالقاسم پاینده، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی، ص ۹.
- ۸ ابن‌خلدون (۱۳۶۳)، العبر؛ تاریخ ابن‌خلدون، ترجمهٔ عبدالمحمد آیتی، ج ۲، تهران: مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی، ص ۱۱۳.

کردند که از جمله این شهرها بندر کانتون (خانفوا) در جنوب چین بود. افرادی مثل سلیمان سیرافی، ابوزید سیرافی، ابن وهب قریشی، تاجر سمرقندی و غیره به این شهر و شهر خمدان پایتخت آن، مسافرت کردند^۱ و در این مسیر، تجارت را گسترش دادند و باعث بهره بردن هر دو دولت اسلامی و چین از آن شدند. به نظر می‌رسد در این دوران، تا زمان قطع تجارت خشکی با چین که دولت‌های مقتدری مثل اویغورها و مغولستان در حال شکل‌گیری بودند، این روابط ادامه داشت.^۲ در حوزه ارتباط دریایی هم این روابط تا زمان جنگ داخلی به سال ۲۶۴ق، تداوم داشته است که در این سال این روابط قطع شد و تا قرن هفتم همچنان مسدود بوده است.^۳

افرادی که در مورد چین و راه‌های دریایی چین، مطالبی نوشته‌اند، به دو دسته تقسیم شده‌اند: ۱. جغرافی نویسان؛ ۲. سفرنامه‌نویسان. جغرافی‌نویسانی چون ابن خردادبه، مسعودی، ابن حوقل و استخری که پایگاه‌های سفر از خلیج فارس تا چین را نوشته‌اند و سفرنامه‌نویس برجسته‌ای چون سلیمان سیرافی که *اخبار الصين و الهند* را نوشته است.^۴

طرح مسئله

گزارش‌های مختلف تاریخی و جغرافیایی روشن می‌سازد که راه خشکی از مسیر ماوراءالنهر تا مرز چین، همواره باز بوده است و مسلمانان از طریق آن مسیر رفت‌وآمد می‌کردند. راه دریایی نیز قبل از اسلام وجود داشته و بعد از اسلام نیز همان راه به وسیله کشتی‌های پوسه (ایرانی) پیموده می‌شده است. بعد از آن نیز مسلمانان دریانورد با عنوان «تاشیه» که عموماً ایرانی بودند، نقش مهمی در احیای این راه ایفا می‌کردند؛ به گونه‌ای که به سمت «کانتون» می‌رفتند و پارچه‌های ابریشمی چینی را به ایران و عالم اسلام می‌آوردند. آنها حتی در جزیره «هانیان» هم ساکن شدند و در آنجا ایالت ایرانی اسلامی به وجود آوردند.

ابوزید سیرافی یکی از این تاجران و جهانگردان بود که از راه دریایی به شهرهای مختلف چین سفر کرده و گزارش مفصلی از سفر خود را در قالب سفرنامه آورده است. او در این سفرنامه

۱ سلیمان سیرافی (۱۳۸۱)، *سلسله التواریخ یا اخبار الصين و الهند*، ترجمه حسین قرچانلو، تهران: اساطیر، مقدمه مترجم، ص ۶۹-۱۱۶.

۲ افسانه منفرد (۱۳۸۷)، «چین مسلمانان»، *دانشنامه جهان اسلام*، ج ۱۲، تهران: بنیاد دائرة المعارف اسلامی، ص ۲۳۹.

۳ کراچکوفسکی، همان، ص ۱۱۵.

۴ حورانی، همان، ص ۹۰-۹۲.

گزارش دیگر جهانگردان و شهرهای معروف را نیز ذکر کرده است.

نکته دیگر اینکه راه دریایی و سفر ابوزید سیرافی، در منابع قدیم و جدید کمتر به صورت جامع مورد توجه و بررسی قرار گرفته است. پژوهش حاضر، تقسیم راه‌ها و راه‌های دریایی و به‌ویژه راه دریایی که ابوزید پیموده است را به صورت مفصل مورد بررسی قرار داده است. نکته اصلی آن است که این راه دریایی، امروز هم مورد توجه دریانوردان مسلمان به‌ویژه ایرانیان است.

چین در برخی از منابع اسلامی

در زبان فارسی «الصین» را چین می‌گویند که در طرف مشرق عالم اسلام قرار دارد و طول آن از اقلیم اول تا اقلیم سوم سیصد شهر و دو ماه طول آن ولایات است.^۱ در دوران‌های نخستین، زمین به پنج بخش تقسیم می‌شد که یک بخش آن، چین، ترک، تبت و هند بوده است.^۲ در یک تقسیم‌بندی دیگر، جهان به هفت اقلیم تقسیم‌بندی شده است که حد اقلیم ششم از چین تا حد اقلیم پنجم (که دریای شام، دورترین نقطه سرزمین روم است) را شامل می‌شود و طولانی‌ترین روز آن پانزده ساعت و نیم است.^۳ ابن‌رسته در تعریف اقلیم هفتگانه خود، مبدأ پنج اقلیم را چین ذکر کرده است که در این تقسیم‌بندی، فقط از جنوب چین که دریا بوده، ذکر به میان آورده است.^۴ بنا به قول بعضی از جغرافیایان، زمین به سه قسمت تقسیم شده است که قسمت سوم آن در مشرق و شامل خود چین است که به آن آسیای بزرگ گفته می‌شود.^۵ در یک تقسیم دیگر، آسیا به دو قسمت تقسیم می‌شد: الف. آسیای کوچک که شامل عراق، فارس و خراسان بود؛ ب. آسیای بزرگ که شامل هند، چین و ترک بود و خراسان در مشرق قسمت دوم قرار داشت.^۶

در مکتب بلخی، مناطق خشکی به صورت مرعی تصور شده که سر آن چین است و نشان می‌دهد که ابتدای زمین از این منطقه بوده است؛^۷ همچنین در دوران‌های قدیم بلاد چین را متصل

۱ قزوینی، همان، ص ۵۳.

۲ مقدسی، همان، ج ۴-۶، ص ۵۹.

۳ علی‌بن حسین مسعودی (۱۳۷۴)، *التنبیه والاشراف*، ترجمه ابوالقاسم پاینده، تهران: علمی و فرهنگی، ص ۳۲. چینی‌ها در تقسیم‌بندی اقوام هفتگانه جهان، جزء قوم هفتم شمرده شده‌اند که به همراه سیلی‌ها و سیلاتی‌ها از فرزندان عاموربن یافت‌بن نوح‌اند (همان، ص ۷۹).

۴ احمدبن عمر ابن‌رسته (۱۳۶۵)، *اعلاق النفیسه*، ترجمه حسین قرچانلو، تهران: امیرکبیر، ص ۱۱۰-۱۱۳.

۵ کراچکوفسکی، همان، ص ۸۶.

۶ قدامه‌بن جعفر (۱۹۸۱ م)، *الخراج والصناعة الکتابیه*، تصحیح محمدحسین زبیدی، بغداد: دارالرشید للنشر، ص ۱۵۹.

۷ حسین قرچانلو (۱۳۸۰ ش)، *جغرافیای تاریخی کشورهای اسلامی*، ج ۱، تهران: سمت، ص ۳۵.

به بلاد هند و جزء جزایر هندی می‌دانستند^۱ که آغاز طلوع خورشید از آنجا بوده و قبه‌الارض زمین نیز در انتهای آن در منطقه‌ای به نام «سرندیب» قرار داشته است.^۲

در منابع اسلامی متأخرتر، از مکانی به نام «ماچین» یاد شده است که هندیان، به شمال و جنوب قلمرو سونگ (مهاچین)، چین بزرگ می‌گفتند. وقتی در منابع اسلامی چین و ماچین را با هم ذکر می‌کردند، اصطلاح دوم به چین اطلاق می‌شد که در آنجا فرمانروایان سلسله سونگ از سال ۵۲۱ق. حکومت می‌کردند.^۳ در تواریخ، شمال بلاد چین نیز سرزمین یا جوج و مأجوج ذکر شده است.^۴ و در شرق چین شهرهای کاتون و بندر زیتون، در وسط چین، خمدان، شانگهای، خنساء و در غرب چین، مناطق مرزی کاشغر و مناطق مجاور با ماوراءالنهر وجود داشت که اسلام از آن طریق به چین وارد شد.^۵

تقسیم راه‌ها

مسلمانان از دو راه دریایی و زمینی، مسافرت خود به چین را انجام می‌دادند. در توصیف راه دریایی، یعقوبی توصیف مفصلی درباره آن آورده است: «کشور چین کشور پهناوری است و هر کس بخواهد از راه دریا به چین برود باید از هفت دریا بگذرد که هریک را رنگ و بویی و ماهی و بادی است جز آنچه در دریای بعدی است. اول: دریای فارسی است که باید از سیراف در کشتی نشست و آخرش رأس جمحه است. این دریا کم‌وسعت است و جاهایی برای شکار صدف دارد. دریای دوم: که از رأس جمحه (در میان عمان و عدن) شروع می‌شود لاروی است و دریای بزرگی است که دریای جزیره واق زنگیان^۶ در آن است. در این جزیره پادشاهانی است که به وصف نیاید. سپس دریای سوم است که «هر کند» گفته می‌شود و جزیره سرندیب در آن است. در این دریا گوهر و یاقوت و جزء آن یافت می‌شود. این دریاها را جزیره‌هایی است که پادشاهانی دارند. در جزیره این دریا چوب خیزران و نیزه می‌روید. دریای چهارم که به آن «کلاه بار» گفته

۱ ابوالعباس احمد بن علی قلقشندی (۱۲۸۳)، *صبح الاعشی فی صناعة الانشاء*، ج ۱، قاهره: مؤسسة المصرية العامة للتألیف و الترجمة و الطباعة و النشر، ص ۴۴.

۲ کراچکوفسکی، همان، ص ۸۵.

۳ منفرد، همان، ص ۲۳۲.

۴ مطهرین مقدسی، همان، ج ۲، ص ۵۹۴.

۵ ایاس سلیم سلمان ابوحجیر (۱۴۳۰ق)، *المسلمون فی الصين*، غزه: دانشگاه اسلامی غزه، ص ۳۴-۵۲.

۶ جزیره واق واق، در بحث راه‌های دریایی توضیح داده خواهد شد.

می‌شود دریایی است کم‌آب که مارهای بزرگ دارد و بادهای تند کشتی‌ها را سرگردان می‌کند. در این دریا جزیره‌هایی است که درخت کافور دارد. دریای پنجم که آن را «سلاط» می‌گویند دریای بزرگ پر از شگفتی‌ها است. دریای ششم به نام «کردنج» باران‌های بسیار دارد. دریای هفتم که آن را دریای «صنجی» و گاهی «کُنْجلی» می‌گویند دریای چین است. این دریا را با باد جنوب سیر می‌کنند تا به دریای خوشگواری که مرزبانی‌ها و اول معموره آنجاست برسند و از آنجا به شهر خانفوا می‌آیند.^۱

مقدسی در توصیف دریاهای اسلامی، یکی را دریای چین نامیده است که از خاور زمستانی میان کشور چین و کشور سیاهان برآید و چون به کشور اسلامی می‌رسد، اطراف جزیره‌العرب را دور زده و دارای خلیج و شاخه‌های فراوان می‌شود. این دریا مثل طیلسانی دانسته شده که به دور کشور چین و حبشه کشیده شده که یک بال آن در قلزم و بال دیگرش در خلیج فارس است.^۲

مکان‌های دریایی مسلمانان در انتهای دریای چین، بصره و ابله و سیراف است. بصره از جمله شهرهایی است که در روزگار خلیفه دوم ساخته شد. محصولات چین از راه دریایی به آن شهر می‌رسید.^۳ این شهر یک مرکز بزرگ بازرگانی بود، ولی به علت اینکه کشتی‌های بزرگ نمی‌توانستند در آنجا لنگر بیندازند، در ابله لنگر می‌انداختند و وسایل با کشتی‌های کوچک به بصره منتقل می‌شد. تعبیر این بود که بصره، منچستر بین‌النهرین و ابله، لیورپول آن بود؛ البته ابله شهر کهنی بود که کارگاه‌های کشتی‌سازی در آنجا رونق داشت.^۴ کشتی‌های ساخته شده در این بندر تا چین نیز سفر می‌کردند.^۵

بندر سیراف به علت عمیق بودن آبهایش، نسبت به دو بندر ابله و بصره مورد توجه دریانوردان بود؛ زیرا در این بندر احتمال به گل نشستن کشتی‌های بزرگ چینی وجود نداشت. این شهر در ثروت رقیب بصره بود. کالاها از بصره و بندرهای دیگر به بندر سیراف آورده و بر کشتی‌های

۱ احمدبن ابی‌یعقوب یعقوبی (۱۳۷۱ش) تاریخ یعقوبی، ترجمه محمدابراهیم آیتی، ج ۱، تهران: علمی و فرهنگی، ص ۲۲۴-۲۲۵.

۲ ابو عبدالله محمدبن احمد مقدسی (۱۳۶۱ش)، احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم، ترجمه علی نقی منزوی، ج ۱، تهران: شرکت مؤلفان و مترجمان ایرانی، ص ۱۵.

۳ همان، ص ۱۶۱.

۴ حورانی، همان، ص ۹۳.

۵ احمدبن ابی‌یعقوب یعقوبی (۱۳۵۶ش)، البلدان، ترجمه محمد ابراهیم آیتی، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ص ۱۳۹.

بسیار بزرگ چینی بار می‌شد.^۱

از جمله بنادر دیگر مسلمانان در غرب دریای چین (دریای هند)، عدن و صحار بود. این دو بندر، دالان چین بودند.^۲ عدن، درگاه چین و انبار مغرب و مرکز بازرگانی آنها بود.^۳ صحار هم بندری بر کرانه دریای چین (دریای عمان) بود که بسیار پرجمعیت، پرثروت و دارای بازرگانی فوق‌العاده و میوه‌خیز بود. این شهر از زبید و صنعا ثروتمندتر بود.^۴

بندر قلزم، یک شهر باستانی در پایان دریای چین^۵ (دریای هند) و مانع بین دو دریای خلیج فارس و مدیترانه بوده است. بندر دیگر مسلمانان، فسطاط بود که کشتی‌های رومی و چینی به آنجا آمدو شد داشته است و سود سرشار عاید بازرگانان مسلمان می‌کرد.^۶

دریای چین (اقیانوس هند) برخلاف دریای مدیترانه که دریای جنگ و درگیری بی‌زانس با خلافت اموی بود، دریای آرامش بود و مسلمانان که تقریباً متحد بودند، با حکومت چین ارتباط مستحکم و قوی داشتند.^۷ قرن دوم هجری و زمان عباسیان نیز راه آبی بغداد به چین دارای اهمیت فراوان بود و سفرهای منظم دریایی به چین پایه‌گذاری شده بود و مسلمانان مانع بی‌نظمی در این دریا بودند و با دزدان دریایی به شدت برخورد می‌کردند؛ از جمله این برخوردها، تأدیب دزدان دریایی و نابودی آنان به سال ۸۲۵م بوده است که در بحرین با آنان به شدت برخورد شد.^۸ بنا بر نظر مورخان، مسلمانان نیم قرن زودتر از مسیر راه‌های دریایی وارد چین شده‌اند.^۹ این راه دریایی، معروف به «جاده ادویه» یا راه هندوستان بود که باعث اتصال شرق و غرب عالم به یکدیگر بود.^{۱۰}

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

- ۱ حورانی، همان، ص ۹۴.
- ۲ مقدسی، همان، ج ۱، ص ۴۷.
- ۳ همان، ص ۱۲۲.
- ۴ همان، ص ۱۳۱.
- ۵ همان، ص ۲۷۸.
- ۶ مقدسی، همان، ج ۱، ص ۲۸۴.
- ۷ حورانی، ص ۸۲.
- ۸ حورانی، ص ۸۸-۸۹.
- ۹ رضا مرادزاده (۱۳۸۲ش)، چگونگی نفوذ و گسترش اسلام در چین، مشهد: بنیاد پژوهش‌های اسلامی آستان قدس رضوی، ص ۸۶.
- ۱۰ حورانی، ص ۳۸.

مسافرت‌ها از راه دریا

مسلمانان راه‌های دریایی چین را نیم قرن زودتر از راه‌های خشکی می‌شناختند^۱ و سفرهای دریایی دریایی هم آسان‌تر از راه‌های خشکی بود.^۲ در زمان خلافت عثمان خلیفه سوم به سال ۳۱ق (۶۵۱م) و بعد از شکست ایرانیان از اعراب و همراهی نکردن امپراتوری چین با فیروز پسر یزگرد ساسانی، امپراتوری چین فرستادگانی را به مدینه اعزام داشت تا در مورد شاهزاده ایرانی وساطت کند و ضمناً از قدرت حکومت نوپا هم مطلع شود. هنگام بازگشت سفیر چین، خلیفه یک فرمانده عرب را به عنوان نماینده حکومت اسلامی فرستاد که این اولین نماینده حکومت اسلامی در چین بود.^۳ به نظر می‌رسد این سفر، یک سفر دریایی بوده است، چون مسلمانان و چینی‌ها بعد از سال پانزده هجری قمری، با هم روابط دریایی داشتند. در زمان خلیفه سوم، حکم‌بن عاص جانشین عثمان در فرمانروایی بحرین، به خلیج دیبل در دهانه رود سند رسید؛ گفتنی است راه دریایی سهل‌الوصول‌تر از راه خشکی بود.^۴

بعد از فتح بنادر دیبل و منصوره پس از سال ۷۱۰م. عرب‌های مسلمان نزدیک مرزهای دریایی چین شده و یک قدم به آن کشور ثروتمند و پر راز و رمز نزدیک‌تر شدند. در نخستین سده‌های هجری، مسلمانان ایرانی تا ماوراء چین؛ یعنی کره امروزی هم دریانوردی می‌کرده‌اند.^۵ این سفرها برای مسلمانان دارای اهمیت فوق‌العاده‌ای بود به گونه‌ای که در وصف این سفرها، کتابی با عنوان صد و یک شب^۶ تألیف شد و در آن، سفر دریایی به چین و خمدان پایتخت آن، توصیف شده است.^۷

راه دریایی و تجارت به چین، در سده اول و دوم هجری مطابق ترتیبات دوران ساسانی بود و در این زمان، کشتی‌های چینی در ابله حضور داشتند و بازرگانان مسلمانان، اعم از ایرانی و عرب و کره‌ای حمل‌ونقل دریایی به آسیای شرقی (ممالک اسلامی) را برعهده داشتند.^۸

۱ مرادزاده، ص ۸۶.

۲ حورانی، ص ۸۵.

۳ سرتوماس آرنولد (۱۳۸۵ش)، تاریخ گسترش اسلام، ترجمه ابوالفضل عزتی، تهران: دانشگاه تهران، ج ۲، ص ۲۱۵.

۴ قرچانلو، همان، ج ۱، ص ۱۰۱.

۵ حورانی، ص ۱۱۹.

۶ عنوان کتابی است که در سده چهارم هجری نگاشته شده است. از متن داستان‌ها پیداست که مؤلف با هزار و یک شب آشنا بوده، ولی از مطالب آن چیزی اقتباس نکرده است.

۷ قرچانلو، همان، ج ۱، ص ۱۰۸.

۸ ابوحجیر، ص ۱۸.

در تواریخ، نخستین بار از پارسیان دریانورد به نام پوسه (۶۷۱ م) نام برده شده است که در مسیر حرکت به سمت کاتون، کشتی آنها در دریا دچار طوفان شد و شکست. در این زمان، بیشتر ایرانیان برای خرید پارچه‌های ابریشمی به چین می‌رفتند. این ایرانیان به سال ۱۳۱ق (۷۴۸م) در جزیره «هانیان» چین، منطقه‌ای مسکونی برای خود به وجود آورده بودند.^۱ بعد از اسلام، به ایرانیان عرب‌زبان «تاشیه» می‌گفتند که از واژه فارسی تاجیک، یا تازی و یا تازیک گرفته شده بود.^۲ آنان چنان دارای قدرت و جمعیت شدند که به سال ۷۵۸م (۱۶۹ق) و در زمانی که فغفور چین در حالت ضعف و سرگرم سرکوب شورشیان ترک بود، بندر کاتون (کوانک جو) را تاراج و غارت کردند.^۳

ابوسفیان محبوب عبدی از جمله علما و تاجران اباضی مذهب خوارج بوده که قبل از غارت کاتون، در آنجا حضور داشته است، ولی تاریخ سفر او معلوم نیست. تاجر دیگر از فرقه مذکور نصرین میمون بوده که در ابتدا در بصره زندگی می‌کرد و سپس به چین مسافرت کرده است. در مورد زندگانی و سفر این تاجر نیز اطلاعاتی در منابع تاریخی وجود ندارد، ولی به نظر می‌رسد که آنها مشوقان سفر افرادی مثل سلیمان سیرافی و ابن وهب بوده‌اند.^۴

سلیمان تاجر در سال ۲۳۷ق. و به منظور تجارت، به سوی هند و چین رفت و مسیر راه را با دقت فراوان توصیف کرده است. او از سیراف از راه دریا تا مسقط و بعد به کله، بر ساحل مالابار و سپس از طریق تنگه پالک در شمال جزیره سیلان و خلیج بنگال از راه جزیره لنکبالوس (از یکی از جزایر نیکوبار)، به کلبه در ساحل غربی مالایا رفت و از آنجا به دماغه سن ژاکوب نزدیک سایگون و از آنجا به جزیره هانیان رفت و سپس از طریق تنگه واقع در میان این جزیره، از سرزمین چین عبور کرد و تا بندر خانفون (کاتون) پیش رفته است.^۵

ابوزید سیرافی، ۶۵ سال بعد از سلیمان، سفرنامه او را خوانده و اطلاعات فراوانی را درباره چین از شخصی به نام ابن‌وهب قریشی به آن اضافه کرده^۶ و با اطلاعات کاملی پا به چین گذاشته

۱ حورانی، ص ۸۳-۸۴

۲ مجتبی خلیفه (۱۳۸۷ش)، «تجارت دریایی خلیج فارس در سده‌های میانه به روایت ناظر چینی» فصلنامه تاریخ روابط خارجی، ش ۳۶، ص ۵.

۳ حورانی، ص ۸۴

۴ کراچکوفسکی، ص ۱۱۱.

۵ همو، ص ۱۱۴.

۶ سیرافی، ص ۱۳-۱۵.

است.^۱

ابن وهب به سال ۲۵۷ق. که بصره به دست زنگی‌ها^۲ افتاد، تصمیم گرفت از سیراف به چین سفر کند. او به پایتخت چین (خمدان) رفته است. توصیف او دارای اهمیت بسیار است؛ زیرا پس از آن در سال ۲۶۴ق. در نتیجه یک جنگ داخلی، مستعمره عربی بر کانتون، برچیده و روابط میان مسلمانان و چین قطع شد و تا قرن هفتم همچنان مسدود بوده است.^۳

راه‌های دریایی به چین

مؤلف کتاب *سلسله التواریخ و اخبار الصین و الهند*، قبل از توصیف راه دریایی به چین، دریای سوم یعنی دریای هرکند (خلیج بنگال) را توصیف کرده و بر این باور است که محل فرود آمدن آدم^(ع) است. در این دریا، یک ماهی به نام لُحْم وجود دارد که انسان‌ها را می‌بلعد و کشتی‌ها را غرق می‌کند؛ همین امر، یکی از دلایل کمبود کالاهای چینی در بغداد و بصره است.^۴

ابوزید سیرافی خط سیر کشتی‌های بازرگانی چین از سیراف را اینگونه توضیح می‌دهد: «کشتی‌های چینی از سیراف بار را حمل و به سوی مسقط که پایان عمان است حرکت می‌کنند. مسیر این راه دو بیست فرسخ است. در عمان در صُحار آب گوارا برداشته شده و به سوی سرزمین هند کولم ملی حرکت می‌کنند که در صورت وزیدن باد ملایم، یک ماه راه فاصله صحار تا کولم ملی است. در آنجا چاه‌های آب شیرینی است. از کشتی‌های چینی هزار درهم و از دیگر کشتی‌ها از ده درهم تا یک دینار می‌گیرند. فاصله میان مسقط و کولم ملی و دریای هرکند یک ماه راه است. سپس از هرکند به جایی به نام لیخ بالوس می‌رسند. ساکنان آنجا مردمش کوسه ریش و

۱ ابوالحسن علی بن حسین مسعودی (۱۲۸۳ ش)، *مروج الذهب و معادن الجواهر*، ترجمه ابوالقاسم پاینده، ج ۱، تهران: علمی و فرهنگی، ص ۱۴۳-۱۴۴.

۲ شورش زنگی‌ها از سال ۲۵۵ تا ۲۷۰ق. بود که حکومت عباسی را به خود مشغول کرد. ستون این حرکت، برخی از ماجراجویان عرب مثل مهالبه و حمدانی‌ها بودند، ولی گروه‌های متنوعی مثل زنگیان هم در آن شرکت داشتند. رهبر این شورش، علی بن محمد (که گویا ایرانی‌الاصل بوده است و خود را منتسب به علویان می‌کرد) بود. او در سال ۲۵۵ق. بر بصره چیره شد و در طول ده سال بر بخش وسیعی از اهواز و واسط چیره شد و بغداد را تهدید کرد. خلیفه معتمد برادرش موفق را مأمور جنگ با زنگیان کرد؛ او رهبر زنگیان را در سال ۲۷۰ق. به قتل رساند و شورش را سرکوب کرد (محمد سهیل طقوش (۱۳۸۰ش)، *دولت عباسیان*، ترجمه حجت‌الله جودکی، قم، پژوهشکده حوزه و دانشگاه، ص ۱۷۷-۱۸۳).

۳ کراچکوفسکی، ص ۱۱۵.

۴ سیرافی، ص ۴۵-۵۴.

سفیدپوست هستند و زبان عربی و زبان دیگر بازرگانان را نمی‌فهمند. دریانوردان هیچ موقع زنان آنان را ندیده‌اند. آنان برای بازرگانان نارگیل، نیشکر و موز و شیرنارگیل می‌آورند. از آنجا کشتی‌ها به سوی جایگاهی به نام کلاه بار حرکت می‌کنند که آن را مملکت زابج^۱ هم می‌گویند. فاصله کولم ملی تا کله بار یک ماه است. کشتی‌ها از کله بار به سمت بتومه حرکت کرده که فاصله تا محل قبلی ۱۰ روز راه است. بعد از آنجا به سمت کامپا که آب شیرین دارد حرکت می‌کنند. بعد از کامپا به سمت صندر فولات که جزیره‌ای است در دریا حرکت می‌کنند که فاصله از محل قبلی تا صندر فولات ده روز راه است که آب شیرینی نیز در آنجا وجود دارد. سپس کشتی‌ها به سوی دریایی به نام صنجی حرکت می‌کنند پس از آن به سوی دروازه‌های چین می‌روند و آن رشته کوه‌هایی است که دریا از میان آن عبور می‌کند. از صندر فولات تا چین یک ماه راه است. چون این کوه‌ها را پشت سر بگذارند مسافت تا چین هفت روز می‌باشد. چون کشتی‌ها دروازه‌ها را گذر کرده و به خلیج‌ها برسند به آب شیرین می‌رسند. جایی که بارانداز سرزمین چین است خانفوا است که در آن آب گوارا و شیرینی از نهرها جاری است. در دریای چین در شبانه روز دو بار جزر و مد رخ می‌دهد. مد دریا از مجاورت بصره تا جزیره بنی‌کاوان هنگامی است که ماه در میان آسمان است و جزر آن، هنگام طلوع و غروب ماه است. مد از ناحیه چین تا نزدیکی‌های جزیره بنی‌کاوان به هنگام طلوع ماه است چون ماه به میان آسمان رسد آب پایین می‌رود»^۲.

ابن‌خردادبه در وصف راه چین، ابتدا سرندیب را توضیح داده که سرندیب هشتاد فرسخ در هشتاد فرسخ است و کسی که قصد چین می‌کند از بلین منحرف می‌شود و سرندیب را در سمت چپ خود قرار می‌دهد. فاصله سرندیب تا جزیره لنکبالوس ده تا پانزده روز راه است. از لنکبالوس تا سرزمین جاوه شش روز راه است. از جمله پادشاهی‌های معروف که متصل به چین است، پادشاه قامرون است که در این سرزمین طلای فراوان و کرگدن یافت می‌شود. پادشاه زابج که مهراج نامیده می‌شود، از جمله پادشاهی‌های مسیر راه چین است. مایط به سمت چپ تا جزیره تیومه که دارای عود هندی و کافور است و از آنجا تا قمار(خِمر)، پانزده روز راه است که در آن

۱ زابج(زانج): جزیره‌ای است عظیم از ولایت چین، متصل به بلاد هندوستان. پادشاهی دارند که او را مهراج می‌نامند. در این جزیره مردم شبیه به درندگان‌اند و به کلامی تکلم می‌کنند که کسی معنای آن را نمی‌داند و مثل حیوانات از درختی به درخت دیگر می‌جهند(قرظینی، آثار البلاد و اخبار العباد، ص ۳۰).

۲ سیرافی، ص ۵۶-۶۱.

سرزمین، عود قماری و برنج یافت می‌شود و از قمار تا صنف در ساحل سه روز راه است. از صنف تا لوقین که اولین منزلگاه چین است، از راه خشکی و دریا صد فرسخ فاصله است. در لوقین سنگ چینی و حریر چینی و سفال‌های چینی سبز رنگ نیکو و نیز برنج وجود دارد. از لوقین تا خانفوا که بزرگترین بندر است، چهار روز راه دریایی و بیست روز راه در خشکی است. از خانفوا تا خانجو هشت روز راه، از خانجو تا قانطو بیست روز راه است. سرزمین واق واق^۱ در مشرق آن است. در پایان سرزمین چین، در مقابل شهر قانصو کوه‌های فراوان و پادشاهان بسیاری است؛ از آن جمله سرزمین شیلا^۲ که در آن طلای بسیار است و هر مسلمانی که به آن وارد شود، آنجا را به سبب خوبی هوا به عنوان وطن انتخاب می‌کند.^۳

حورانی در وصف راه دریایی به چین، آن را به دو راه تقسیم می‌کند: راه اول، کشتی‌ها از سیراف به صحار و مسقط در بندر پرکار عمان می‌رفتند و پس از برداشتن آب از میان دریای هند، به قصد کولم ملی در مالابار جنوبی و بعد به سمت چین می‌رفتند. راه دوم، بعد از سیراف به جزیره قیس، هرمز کهنه، تیزدر مکران، دیبل، منصوره یا بندرهای دیگر سند و پس از سند از طریق بندرهای بمبئی به مالابار و سپس به سمت چین می‌رفتند.

حورانی مسیر از کولم ملی تا چین را اینگونه وصف می‌کند: «مسلمانان از کولم ملی که ابن‌خردادبه از آن به «بلین» تعبیر کرده است، به سیلان رفته با کشتی‌های کوچک از میان تنگه پالک و گرد کرانه‌های خلیج بنگال سفرشان را انجام داده و به طرف جزیره‌های نیکوبار پیش رانده و آنجا پس از گرفتن آب و داد و ستد، به سمت بندر کله بار یا «کده» کنونی در مالایا به سوما ترا و جاوه رفته و پس از گذر از تنگه مالاکا به جزیره تیومان، سپس به سوی هند و چین و بعد در صنف فولات لنگر می‌انداختند. سپس از آنجا به سوی هدف نهایی خود که کانتون یا

۱ جزیره واق واق: در دریای چین قرار دارد و متصل به زانج است و با علامت ستارگان و کشتی‌ها به آن طرف می‌روند. این جزیره جمعاً ۱۶۰۰ جزیره را شامل می‌شود. در این جزیره، درختی است که میوه آن شبیه به زنان است که گویا در گیسوان از درخت آویزان شده است و چون موقع میوه دادن برسد، از این صورت‌ها صدایی شبیه به کلمه واق واق شنیده می‌شود؛ بدین دلیل آن را واق واق نام گذاشته‌اند (قزوینی، ص ۳۳).

۲ شیلا: ولایتی است در اقصای بلاد چین که چون آب در آن ولایت به زمین پاشد، بوی عنبر از آنجا به مشام می‌رسد (به علت خوشی آب و خوبی خاک). در آنجا مرضی یافت نمی‌شود و مردمش زیباترین مردمانند و بیماری در آنجا کمتر یافت می‌شود و گویند هر که در ولایت دیگر مریض شود چون به شیلا برسد سلامتی خود را پیدا می‌کند (قزوینی، ص ۵۰). بنابر نظر ابوزید سیرافی، کسی از مسلمانان به شیلا نرفته است؛ آنها برای پادشاه چین هدایایی می‌فرستادند و می‌پنداشتند که اگر هدایا را نفرستند آسمان برای آنها باران نخواهد فرستاد (سیرافی، ص ۸۷).

۳ ابن‌خردادبه (۱۳۷۰)، المسالک و الممالک، ترجمه حسین قرچانلو، تهران، شرکت قلم، ص ۵۰-۵۴.

خانقوا بود به راه خود ادامه می‌دادند. دریای چین جنوبی به علت وجود رشته‌های صخره‌ای و طوفان‌های سنگین خطرناک بوده است، اما عرب‌ها آنها را پشت سر می‌گذاشتند. عرب‌ها علاوه بر بندر کانتون، بندری مثل خانجو (چوان چونو) و قانصو (هانگ چو) را نیز می‌شناختند. بعضی از مسلمانان تا کره (شیلا) از راه خشکی و دریا هم پیش رفته بودند.^۱

مدت زمان سفر اینگونه توصیف شده است:

- مسقط به کولم ملی: یک ماه؛
- کولم به کله بار: یک ماه؛
- کله بار به صنف فولاو: یک ماه؛
- صنف فولاو به کانتون: یک ماه.

مدت زمان کشتیرانی میان مسقط و کانتون ۱۲۰ روز بود. تمام مدت سفر از بصره یا سیراف، ایستادن در بندرها در میان راه شش ماه یا بیشتر بود. کشتی‌های چینی در سپتامبر یا اکتبر از خلیج فارس به راه می‌افتادند و پس از گذراندن راه دریایی و تجارت و پس از گذراندن تابستان در کانتون، با باد موسمی شمال شرقی میان اکبر و دسامبر به تنگه مالاکا برمی‌گشتند.^۲

راه دریایی خلیج فارس تا چین، با توجه به منابع چینی اینگونه توصیف شده است: دریانوردان اسلامی مسیر طولانی را از بندرهای خلیج فارس تا یکی از بندرهای چین مانند زیتون یا کانتون طی می‌کردند. کشتی‌های مسلمانان سفر خود را در پاییز که بادهای موسمی شمال غربی می‌وزید شروع کرده و پس از یک ماه دریانوردی به جنوب هند می‌رسیدند. سپس بر ساحل جنوبی سیلان - سرندیب لنگر می‌انداختند. دریانوردان پس از عبور از سیلان، مسیر دریا را ادامه داده تا به جزایر نیکوبار رسیده و از آنجا به سمت تنگه مالاکا می‌رفتند و در کله یا کلا «سنگاپور امروزی» توقف می‌کردند. این جزیره یکی از توقفگاه‌های اصلی در مسیر دریای چین بود. کشتی‌ها در ادامه راه در مدت ده روز تنگه مالاکا و شبه جزیره مالایا را پشت سر گذاشته و به خلیج سیام می‌رسیدند. حدود دوازده روز بعد نیز به جزیره کوچک پولسندر رسیده و بعد از تهیه آب و پس از یک ماه دریانوردی در سواحل چین، به بندر کانتون می‌رسیدند. در مجموع، بیش از دو ماه طول می‌کشید تا مسیر دریایی خلیج فارس به سواحل چین پیموده شود و روی هم رفته سفر رفت و

۱ حورانی، ص ۹۵-۹۸.

۲ همان، ص ۱۰۰-۱۰۱.

برگشت حدود یک سال یا یک سال و نیم زمان احتیاج داشت.^۱

شرح سفر ابوزید سیرافی

دوره حکومت تانگ (۶۱۶-۹۰۷م) در چین که مصادف با سفر اولین جهانگردان مسلمان به چین بود، دوره پیشرفت و تجارت جهانی بود و تاجران عرب مسیرهای دریایی چین را به خوبی می‌شناختند. مسلمانان در این قرن در پایتخت چین مسجد بنا کردند و معاملات تجاری با مهم‌ترین شهرهای تجاری مثل هنگ کنگ و کانتون داشتند. در این زمان در چین ساخت کاغذ و صدور آن به جهان اسلام رواج داشت.^۲

ابوزید سیرافی از جمله جهانگردانی است که به چین مسافرت کرده و سفرنامه سلیمان سیرافی را تکمیل کرده و همچنین گزارش مبسوط از وضعیت تجاری و اقتصادی و اجتماعی چین را ارائه کرده است. او پول رایج چین را «فلوس» ذکر کرده و از کالاهای تجاری آنها مثل عاج فیل، کندر و شمش‌های مس و ذبل دریایی (لاک‌پشت) و بُش‌آن (کرگدن) نام برده است که از شاخ آن کمر بند می‌سازند. چینی‌ها علاقه زیادی به کافور داشتند و به همین دلیل در چین قیمت بالایی داشت. نکته بسیار مهم این است که کالاهای بازرگانی که به چین وارد می‌شد، در انبارهای ویژه‌ای انبار می‌شد و چینی‌ها هرگونه خسارت وارده را تا شش ماه ضمانت می‌کردند. چینی‌ها سی درصد کالاها را تحت عنوان مالیات می‌گرفتند و بقیه را به بازرگانان برمی‌گرداندند. پادشاه کالاهایی را که نیاز داشت با بهترین قیمت می‌خرید و پولش را هم به صورت نقد می‌پرداخت.^۳

سیرافی در نوشته خود، عبارت «اجازه سفر» را ذکر می‌کند که تقریباً مثل گذرنامه زمان ماست که هرکس بخواهد در چین از جایی به جای دیگر سفر کند، از پادشاه و بزرگ شهر خود دو نامه می‌گرفت: یکی نامه پادشاه برای طول راه که در این نامه نام شخص مسافر و همراهانش، سن همراهان و نام قبیله او ذکر می‌شود. تمام ساکنان چین، اعم از عرب یا چینی باید این نامه را داشته باشد؛ دوم نامه خواجه یا بزرگ شهر که به نوعی وابسته درباری در آن شهر است، در این نامه مال و کالای همراه مسافر ثبت می‌شود. تمام این اطلاعات، در پاسگاه‌های راه‌ها ثبت و ورود

۱ خلیفه، ص ۵-۷.

۲ ابوحجیر، ص ۸-۹.

۳ سیرافی، ص ۶۹.

و خروج با دقت کنترل می‌شود.^۱

در قسمت دیگر از سفرنامه‌اش، به شورش چین اشاره کرده است که یک یاغی به نام خوانگ چائو «یک شورشی گردنکش»، در سال ۲۶۴ق. علیه پادشاه طعیان می‌کند و پس از تسلط بر خانقوا، تعداد زیادی از مردم از جمله مسلمانان را به قتل می‌رساند.^۲ ذکر شده است که او حدود ۱۲۰ هزار نفر از مسلمانان و یهودیان و زرتشتیان شهر را قتل عام کرد. این عده به جز کشته‌شدگان چینی بودند.^۳ مسعودی نیز که به سال ۳۳۲ق. در خانقوا بوده است، این واقعه را تأیید و ذکر کرده است که در این واقعه، دویست هزار مسلمان، نصارا و یهود و مجوس، یا کشته و یا در دریا غرق شده‌اند. یاغی همه جنگل‌های توت را که در اطراف خانقوا بوده و کرم ابریشم از برگ آن تغذیه می‌کرد، قطع کرده است و به علت قطع درختان، دیگر ابریشم چین به سرزمین اسلام نمی‌رسید. پادشاه چین از دست یاغی به شهر مرزی در تبت پناه برد و به پادشاه ترک به نام ایرخان نامه نوشت. او با چهارصد هزار نفر به مقرر حکومت و خانقوا آمد و یانجو یاغی را سرکوب کرد و به قتل رساند.^۴ در این جنگ‌ها خمدان پایتخت ویران و قدرت پادشاه ضعیف شد و اموالش کاهش یافته بود. بعد از این شورش، ستم و تجاوز بر مسلمانان آشکار و تجارت قطع شد.^۵

منابع چینی علت جنگ این یاغی را قحطی و گرسنگی در چین ذکر کرده‌اند که چینی‌ها آن را به بیگانگان مقیم کاتون نسبت می‌دادند.^۶ به نظر می‌رسد این اتفاق، قبل از نوشتن ذیل بر کتاب سلیمان سیرافی توسط ابوزید به سال ۳۰۲ق. رخ داد و او فقط نگارنده مجدد آن مطالب بود.^۷ ابوزید سیرافی در نقلی از سلیمان سیرافی می‌نویسد که: بنا به دستور پادشاه چین، یک نفر در خانقوا به قضاوت و نماز انتخاب شده بود و در روز عید با مسلمانان نماز و خطبه می‌خواند و برای پادشاه مسلمانان دعا می‌کرد.^۸ در گزارش او از کمبود کالاها در سرزمین‌های اسلامی، بیان شده است که علت آن،

۱ همو، ص ۷۳.

۲ همان، ص ۹۰-۹۱.

۳ محمدحسن سمسار (۱۳۳۷ش)، *جغرافیای تاریخی سیراف*، تهران: [بی‌نا]، ص ۲۱۸.

۴ مسعودی، *مروج الذهب*، ج ۱، ص ۱۳۶-۱۳۷.

۵ سیرافی، ص ۹۲-۹۳.

۶ ابوحجیر، ص ۱۹.

۷ سمسار، ص ۲۱۸.

۸ سیرافی، ص ۵۶.

آتش‌سوزی‌های متعدد در خانقوا بوده است؛ زیرا خانه‌های آن بندر، از چوب و نی شکافته ساخته می‌شد که در بعضی مواقع، دچار حریق می‌شد و کلیه کالاها از بین می‌رفت.^۱

مسلمانان، در خانقوا یا بندر زیتون که در شرق چین بود، ساکن بودند. این شهر یکی از شهرهای مهم مسلمانان بوده است.^۲ این شهر و بندر تجاری، نزد مورخان چینی و عربی به نام «کوانزو»^۳ معروف است.^۴ در این شهر و تمام شهرهایی که مسلمانان زندگی می‌کردند، محلات محلات تجاری هم وجود داشت که مسلمانان خودشان آنها را به وجود آورده بودند.^۵

نتیجه‌گیری

بنابر آنچه که گذشت و با اتکا به داده‌های موجود در منابع، می‌توان ادعا کرد که مسلمانان در سده‌های اولیه هجری نقش مهمی در احیای راه‌های زمینی و دریایی داشتند. آنها با سفر به این سرزمین دور، عامل اتصال تجارت بین شرق و غرب عالم شدند. مسلمانان علی‌رغم تمام سختی‌های موجود، سفر به چین را انجام دادند و باعث ثروت‌افزایی جامعه اسلامی در انتهای دریای چین (خلیج فارس) و بندر قلم و فسطاط مصر شدند.

بنا به گزارش ابوزید سیرافی، مسلمانان با سکونت در شهرهای مختلف چین از غرب و شرق و جنوب، نقش عمده‌ای در اعتلای اسلام و گسترش تجارت در این کشور داشتند. نکته اصلی در این سکونت در سده‌های اولیه هجری، ایجاد محلات تجاری در شهرهای محل سکونت آنها بود؛ به گونه‌ای که انواع مایحتاج مردم چین به وسیله آنها تأمین و عرضه می‌شد. در این سکونت، گاهی روابط با چینی‌ها خصمانه و گاهی دوستانه بود.

بر این اساس، دریانوردان اعزامی از ایران به‌ویژه از بندر سیراف، نقش مهمی در این تجارت و احیای ساکن کردن مسلمانان در داخل چین و به قولی ایجاد شهرهای اسلامی داشتند. در بررسی راه‌های دریایی، برخلاف راه‌های زمینی، جنگ و نبرد کمتری وجود داشته و فقط تجارت و نفع بردن مطرح بوده است.

۱ سیرافی، ص ۵۴.

۲ ابن بطوطه (۱۴۱۷ق)، رحله، تصحیح عبدالله تازی، ج ۴، ریاض: اکادیمیه المملکه المغربیه، ص ۱۳۴.

3 kuan Zhou.

4 Hunagray. China. Amacro history p:100.

۵ قلقشندی، ج ۴، ص ۴۷۹.

منابع و مأخذ

- ابن رسته، احمد بن عمر (۱۳۶۵)، *اعلاق النفیسه*، ترجمه حسین قرچانلو، تهران: امیرکبیر.
- ابن خردادبه (۱۳۷۰)، *المسالک و الممالک*، ترجمه دکتر حسین قرچانلو، تهران: شرکت قلم.
- ابن خلدون (۱۳۶۳)، *العبر*، ترجمه عبدالمحمد آیتی، تهران: مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی.
- ابن بطوطه، محمد بن عبدالله (۱۴۱۷ق)، *رحله ابن بطوطه*، تصحیح تازی عبدالله، ریاض: اکادیمیة المملكة المغربية.
- ابو ححیر، ایاس سلیم سلمان (۱۴۳۰ق)، *المسلمون فی الصین*، غزه: انتشارات دانشگاه اسلامی غزه.
- آرنولد، سرتوماس (۱۳۸۵)، *تاریخ گسترش اسلام*، ترجمه ابوالفضل عزتی، تهران: دانشگاه تهران.
- بای شویی، جمال الدین (۱۳۷۶)، «سهم مسلمانان در تمدن چین»، ترجمه محمدعلی حسینی، *مجله مشکوة*، ش ۵۴ و ۵۵.
- ترابی، محمد (۱۳۷۶)، «پیوندهای فرهنگی تاریخی ایران و چین»، *مجله چشم‌انداز*، ش ۵.
- حورانی، جرج (۱۳۳۸)، *دریانوردی عرب در دریای هند در روزگار باستان و در نخستین سده‌های میانه*، ترجمه محمد مقدم، تهران: ابن‌سینا.
- خلیفه، مجتبی (۱۳۸۷)، «تجارت دریایی خلیج فارس چین در سده‌های میانه به روایت ناظر چینی»، *فصلنامه تاریخ روابط خارجی*، ش ۳۶.
- سیرافی، ابوزید (۱۳۸۱)، *سلسله‌التواریخ یا اخبار الصین و الهند*، ترجمه حسین قرچانلو، تهران: اساطیر.
- سیدسجادی، منصور (۱۳۸۳)، *مرو*، تهران: سازمان میراث فرهنگی.
- سمسار، محمدحسن (۱۳۳۷)، *جغرافیای تاریخی سیراف*، تهران: [بی‌نا].
- طقوش، محمدسهیل (۱۳۸۰)، *دولت عباسیان*، ترجمه حجت‌الله جودکی، قم: پژوهشکده حوزه و دانشگاه.
- فدایی، سیداحمد (۱۳۶۹)، «وضعیت مسلمانان چین در دوره‌های مختلف»، *مجله مشکوة*، ش ۲۶.
- قدامتین جعفر (۱۹۸۱م)، *الخراج و صناعة الكتاب*، بغداد: دار الرشید للنشر.
- قرچانلو، حسین (۱۳۸۰)، *جغرافیای تاریخی کشورهای اسلامی*، تهران: سمت.
- قزوینی، زکریا بن محمد بن محمود (۱۹۶۰م)، *آثار البلاد و اخبار العباد*، لبنان: دار صادر دار بیروت.
- قلقشندی، ابوالعباس احمد بن علی (۱۳۸۳ق)، *صبح الاعشی فی صناعة الانشاء*، قاهره: مؤسسه المصریة العامة للتألیف و الترجمة و الطباعة و النشر.
- کراچکوفسکی، ایگناتی یولیانوویچ (۱۳۷۹)، *تاریخ نوشته‌های جغرافیایی در تمدن اسلامی*، ترجمه ابوالقاسم پاینده، تهران: علمی و فرهنگی.
- مرادزاده، رضا (۱۳۸۲)، *چگونگی نفوذ و گسترش اسلام در چین*، مشهد: بنیاد پژوهش‌های اسلامی آستان قدس رضوی.
- مسعودی، ابوالحسن علی بن حسین (۱۳۶۵)، *التنبیه و الاشراف*، ترجمه ابوالقاسم پاینده، تهران: علمی و فرهنگی.
- ----- (۱۳۸۲)، *مروج الذهب و معادن الجوهر*، ترجمه ابوالقاسم پاینده، تهران: علمی و

فرهنگی.

- مقدسی، ابو عبدالله محمد بن احمد (۱۳۶۱)، احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم، ترجمه علی نقی منزوی، تهران: شرکت مؤلفان و مترجمان ایران.
 - مقدسی، مطهر بن طاهر (۱۳۷۴)، آفرینش و تاریخ، ترجمه محمدرضا شفیعی کدکنی، تهران: آگه.
 - منفرد، افسانه (۱۳۸۷)، چین مسلمان، تهران: بنیاد دائرة المعارف اسلامی.
 - یاقوت حموی (۱۹۹۵م)، معجم البلدان، بیروت: دار صادر.
 - یعقوبی، احمد بن ابی یعقوب (۱۳۵۶)، البلدان، ترجمه محمدابراهیم آیتی، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
 - _____ (۱۳۷۱)، تاریخ یعقوبی، ترجمه محمدابراهیم آیتی، تهران: علمی و فرهنگی.
- Huang Ray. China a macro history. Armonk, Ny, M. E. Sharpe, 1997.



