

Commercial Economics in the surrounding Lands of Oman Sea in the early Islamic Centuries Case Study: Kerman-Makran and Oman*

Sina Mirshahi¹ 

Abstract

1. Introduction

In the early centuries of Islam, the Oman Sea achieved a global position. So, the trade economy has played the most important role among surrounding lands of Oman Sea. In this period, the three districts of Kerman, Makran and Oman had active economic relations with each other. This economic boom in the early centuries of Islam, centered on the Sea of Oman, made the security of trade routes in these areas important for the rulers, including al-Buwayh. Az-Dawla's campaign to the southeast has shown the importance of these roads which are leading to the Sea of Oman. Accordingly, this study aims to show the trade economy of the lands around the Oman Sea with emphasis on the three regions of Kerman, Makran and Oman.

2. Methodology

This article uses library and descriptive and analytical method. Therefore, historical data on the trade status of the lands around the Oman Sea have been collected. Finally, the collected data from first-

*** Article history:**

Received 10 March 2022

Received in revised form 25 March 2022

Journal of Iranian Studies, 21(42), 2022

Accepted 20 April 2022

Published online: 31 December 2022

Publisher: Shahid Bahonar University of Kerman



© The Author(s).

1. PhD graduate in Islamic history, Shiraz University, Shiraz, Iran. Email: sinamirshahii@gmail.com

hand historical sources have been analyzed and explained based on research questions.

3. Discussion

In the Sassanid period, which was the last government of ancient Iran and Sassanid ruled over the lands around the Oman Sea generally and the three regions of Kerman, Makran and Oman particularly. Kerman and Makran during this period were considered important lands in the trade route of the southeast of the empire. Additionally, the land of Oman was also important due to its strategic position, which was the port and position of ships in the Indian Ocean. As the Shah of Oman had ties with the central government of Iran during the Sassanid period, especially since the Bani Azd tribe were among the tribes that cooperated with the Sassanid government. At the end of the Sassanid rule, we see insecurity in southeastern Iran that affected the trade situation and trade relations in the lands around the Oman Sea, as in the late Sassanid era, the central government was not able to deal with the insurgents. With the beginning of the conquests by the Muslim Arabs, Oman was one of the first lands to be conquered. The Muslims used this region as a naval base to occupy the regions of Iran, especially Kerman. The conquest of Makran also took place shortly after the conquest of Kerman, although it did not have wealth, as mentioned in the sources, but it accelerated trade relations with other regions, including Oman and Kerman. During this period, which coincides with the first centuries of Islam, trade relations increased significantly even compared to the Sassanid period. This factor made the Oman Sea and the surrounding lands as one of the most important commercial and commercial areas in the first centuries of Islam. There were numerous factors which played a role in this, and perhaps the same geographical conditions and climatic characteristics of these areas can be considered important. These almost identical climatic conditions, as well as the disappearance of political borders that previously hindered free trade, brought economic prosperity to the lands around the Oman Sea. Therefore, with this explanation, one of the most important periods of economic prosperity and prosperity of the Oman Sea and the surrounding lands should be considered in the first centuries of Islam. Beside these factors and despite reciprocal economic relations of those three regions during this period as well as

cultural relations and migrations in these areas in the early centuries of Islam, the migrations of famous Arab tribes such as Bani Azd and Al Mahlab are also considerable. According to sources, the Mahlab family settled in Jiroft, and the Bani Azd tribe, which had a successful pre-Islamic commercial activity, settled in Kerman and Makran. The presence of these tribes caused cultural and economic relationships between them. As a result, trade relations also increased. However, the main reason for the prosperity of these areas was the special place of the Oman Sea in the early Islamic centuries. This prosperity of the sea should be seen in its ports in the first centuries of Islam. As the ports of Hormoz, Tis, Sohar in the first centuries of Islam played a pivotal role in the commercial economy of these areas. These trade relations of the ports around the Oman Sea with the Persian Gulf ports such as Siraf and Basra and their Yemeni ports led to a sea trade centered on the Oman Sea. The location of the Oman Sea along the Indian Ocean expanded the commercial range of ports around the Oman Sea and was the center of world maritime trade during this period. Although the lands around the Oman Sea flourished in terms of trade relations during this period, the factor that influenced this trade was different groups. During this period, along the land routes leading to the Sea of Oman, the Kharijites, the Qafs, the Jashkians, the Qatari and the Qarmatians, and the pirates challenged its security. The Kharijites, the Qafs and the pirates probably considered as important groups, as these three groups played an active role due to their active presence in the trade routes of the lands around the Oman Sea. The Kharijites, who were present in all three lands of Kerman, Makran and Oman, expanded their influence in other lands with the rise of power and the formation of the government in Oman. It was the insecurity of these trade routes. Although the Qafs did not have Kharijite organizations and were mostly known as local bandits, their successive wars with the rulers of Al-Buwayh show that they had a significant force that was able to secure the trade routes from Hormuz to Kerman, which is the main highway. The third group, after the Kharijites and the Qafs which played a role in the insecurity of the trade routes around the Sea of Oman, were pirates. The pirates, based on the island of Saqqara, were a significant problem for trade and trade relations at sea with the equipment at their disposal, as sources indicate their active presence on trade routes to the Oman Sea. With this description, it can be said that this research, with a descriptive and analytical approach and a

library method, seeks to show the course of trade relations between the three regions of Oman, Makran and Kerman in the first centuries of Islam.

4. Conclusion

The results of this study indicate that proximity to the sea (Oman Sea and Persian Gulf), creating security and laying sea and land routes (especially during the Buwayhid period), migration of Arab tribes, trade in precious stones, trade in aromatic materials, Establishing security through the suppression of bandit groups in the trade routes of the lands around the Oman Sea has been one of the most important factors of economic prosperity in the three regions of Oman, Makran and Kerman. Also, the security of trade routes leading to the Oman Sea has been important due to the economic prosperity of these areas.

Keywords: Commercial Economics, Early Islamic Centuries, Oman Sea, Security of Trade Routes.

How to cite: Mirshahi, S. (2022). Commercial Economics in the surrounding Lands of Oman Sea in the early Islamic Centuries Case Study: Kerman-Makran and Oman. *Journal of Iranian Studies*, 21(42), 451-480. <http://doi.org/00000000000000000000>

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

اقتصاد تجاری سرزمین‌های پیرامون دریای عمان در قرون نخستین اسلامی

مطالعه مورد بررسی: کرمان - مکران و عمان*

(علمی - پژوهشی)

سینا میرشاهی^۱

چکیده

دریای عمان و سرزمین‌های پیرامون آن از مناطق مهم تجاری و بازرگانی در قرون نخستین اسلامی بودند. شرایط جغرافیایی و ویژگی‌های اقلیمی یکسان این نواحی، رونق اقتصادی را برای سرزمین‌های پیرامون دریای عمان به ارمغان آورد. یکی از دوره‌های مهم رونق و شکوفایی اقتصادی دریای عمان و سرزمین‌های پیرامون آن، در قرون نخستین اسلامی بوده است. چنانکه در این دوران سه ناحیه عمان - مکران و کرمان روابط اقتصادی متقابلی با یکدیگر داشتند که منجر به مناسبات فرهنگی و مهاجرت‌های در این نواحی شد. این پژوهش با رویکرد توصیفی و تحلیلی و با روش کتابخانه‌ای درصدد است تا مناسبات تجاری در بین سه ناحیه عمان - مکران و کرمان را در قرون نخستین اسلامی نشان دهد.

* تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۹/۰۸/۰۲ تاریخ ویرایش نهایی مقاله: ۱۳۹۹/۱۱/۳۰ تاریخ پذیرش نهایی مقاله: ۱۳۹۹/۱۱/۳۰

DOI: 10.22103/JIS.2021.16644.2086

مجله مطالعات ایرانی، سال ۲۱، شماره ۴۲، پاییز و زمستان ۱۴۰۱، صص ۴۵۱ - ۴۸۰

ناشر: دانشگاه شهید باهنر کرمان، دانشکده ادبیات و علوم انسانی

حق مؤلف © نویسندگان



۱. دانش‌آموخته دکتری تاریخ اسلام، دانشگاه شیراز، شیراز، ایران. رایانامه: sinamirshahii@gmail.com

نتایج این پژوهش حاکی از آن است که نزدیکی به دریا، امنیت راه های دریای و زمینی، مهاجرت قبایل عربی، تجارت سنگ های گرانبها، تجارت مواد معطر، برقراری امنیت از طریق سرکوب گروه های راهزن در مسیرهای تجاری، از مهم ترین عوامل رونق اقتصادی سرزمین های پیرامون دریای عمان (عمان، مکران و کرمان) بوده است. همچنین در این دوران بندرهای هرمز، تیس و صحار نقش محوری در اقتصادی تجاری این مناطق ایفا کردند.

واژه های کلیدی: اقتصاد تجاری، قرون نخستین اسلامی، دریای عمان، امنیت راه های تجاری.

۱. مقدمه

۱-۱. بیان مساله

دریای «مکران» یا «دریای عمان» و سرزمین های پیرامون این دریا یکی از نواحی مهم بندری در طول تاریخ بوده است. این ناحیه در منابع جغرافیایی جزئی از دریای پارس نامیده می شده است که نقش زیادی در تحولات اقتصادی و تجاری از گذشته های دور داشته است. در پیرامون دریای عمان سه ناحیه عمان، مکران و کرمان از دوران باستان دارای روابط اقتصادی و تجاری با یکدیگر بودند. این مناطق قبل از اسلام در تحت سیطره حکومت های اشکانیان و هخامنشیان و ساسانیان قرار داشتند و مبادلات تجاری در این مناطق برای این حکومت ها موجب کسب و انباشت ثروت شده بود. به همین دلیل حکومت های مختلف درصدد تصاحب این مناطق بودند که خود منجر به مبادلات تجاری عظیمی شده بود. چنانکه مبادلات تجاری در دوران باستان در مسیرهای دریای عمان و سرزمین های پیرامون آن تحت تأثیر تجارت مواد معطر و مواد معدنی قرار داشت. تجار در بنادر باستانی صحار، دبا و هرمز به تجارت با سرزمین های دیگر چون هند و چین مشغول بودند.

با گسترش اسلام در این نواحی تغییراتی از لحاظ اقتصادی روی داد و تجارت اهمیت ویژه ای یافت. چنانکه یکی از دلایل اصلی تصرف کرمان و مکران از راه دریای عمان در

زمان خلفای راشدین احیای راه تجاری دریایی و تلفیقی این مناطق بود. پس از آن در دوره خلفای بنی‌امیه و بنی‌عباس دریای عمان و سرزمین‌های پیرامون آن به مناطق مهم بازرگانی جهان اسلام شدند. چنانکه در قرون نخستین اسلامی (چهار قرن اول اسلامی) ارتباط تجاری سه بندر مهم عمان، مکران و کرمان (تیس، صحار و هرمز) با بندرهای مهم دیگر، چون سیراف و بصره باعث رونق اقتصاد تجاری، در حوزه دریای عمان و سرزمین‌های پیرامون آن شده بود.

این پژوهش در گام نخست به جغرافیای تاریخی دریای عمان و سرزمین‌های پیرامون آن می‌پردازد و در گام بعدی به اقتصاد تجاری دریای عمان و سرزمین‌های پیرامون آن از اواخر عصر ساسانیان تا پایان قرن چهارم هجری قمری می‌پردازد. از آنجایی که بررسی اقتصاد تجاری سرزمین‌های پیرامون دریای عمان ضرورت دارد، این پژوهش درصدد است که به این سوال پاسخ دهد: که چرا روابط تجاری بین سرزمین‌های پیرامون دریای عمان در قرون نخستین اسلامی افزایش یافته است؟

۱-۲. پیشینه پژوهش:

به علت اهمیت دریای عمان و سرزمین‌های پیرامون آن، پژوهش‌های مختلفی در این مورد صورت گرفته است که این پژوهش‌ها به صورت پراکنده، مطالبی را در مورد عمان، کرمان و مکران در قرون نخستین اسلامی ارائه می‌دهند:

اشپولر (۱۳۷۳) در کتاب تاریخ ایران در قرون نخستین اسلامی به وضع تجاری سرزمین‌های پیرامون دریای عمان پرداخته است. این کتاب به وضعیت و میزان خراج این نواحی اشاراتی دارد.

امام شوشتری (۱۳۴۷) در مقاله‌ای با عنوان «تحقیقات تاریخی دریای مکران و پارس»، احمد اقتداری در کتاب «آثار شهرهای باستانی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان»، محمد باقر وثوقی در کتاب «تاریخ خلیج فارس و ممالک همجوار» و محمد جعفر چمنکار (۱۳۹۴) در مقاله‌ای با عنوان روند استقرار اعراب در کرانه‌های دریای پارس

«مرحله گذار از ساسانی به عصر اسلامی»، از جمله این پژوهش‌ها هستند. باتوجه به پیشینه این پژوهش، آثاری که در مورد دریای عمان و سرزمین‌های پیرامون صورت گرفته است، به روابط و مناسبات بین کرمان، مکران و بندر عمان به خصوص اقتصاد تجاری دریای عمان و سرزمین‌های پیرامون آن، در قرون نخستین به صورت مستقل، اشاره‌ای نشده است.

۲- بحث و بررسی

۲-۱. جغرافیای تاریخی و اقتصادی دریای عمان و نواحی پیرامون آن

آب‌های جنوب ایران از خلیج فارس تا کرانه‌های سند، در آثار تاریخی و جغرافیایی «دریای پارس» نامیده می‌شود. بخشی از این دریا از جزیره هرمز و رأس مسندام در شمال عمان، خلیج فارس و از هرمز به سمت شرق تا رود سند، دریای پارس (بحر فارس)، دریای مکران (مسعودی، ۱۴۰۹:۱۶۸؛ یاقوت حموی، ۱۹۹۵:۳۴۳) و نیز دریای عمان (حافظ ابرو، ۱۳۷۵:۱/۱۰۰) نامیده شده است. دریای پارس و سواحل آن از لحاظ اقتصادی و مناسبات تجاری، در طول تاریخ دارای اهمیت بوده است (باسورث، ۱۳۷۰:۱۸۶). اقتصاد تجاری دریای پارس موجب توسعه دریانوردی و شهرنشینی در این مناطق شده است.

دریای عمان باقی مانده یک اقیانوس وسیع قدیمی به نام «تئوتیس» است (راستی، اشرفی، ۱۳۹۵:۱۱۹) این دریا به بخش‌های شرقی دریای جنوب شرق ایران اطلاق می‌شود. در بررسی واژه شناسی عمان هم دیدگاه‌های متفاوتی وجود دارد. روزه زرین کوب در مقاله‌ای تحت عنوان «نام‌های ایرانی دریا‌های جنوب ایران»، عمان را از دو بخش «OW» به معنای آب و بن مضارع «man» در پهلوی به معنای ماندن، باقی ماندن، خانه تعریف می‌کند. همچنین در دوره اشکانی و ساسانی «اومان» برای نامیدن بخشی از این دریا استفاده شده و عرب‌ها این نام را به شکل عمان به دریای جنوب شرقی ایران به کاربردند. (زرین کوب، ۱۳۹۱:۱۱۵)

سرزمین‌های پیرامون آن نیز به علت قرارگیری در مسیر این دریا دارای اهمیت بودند. سه ناحیه عمان، مکران و کرمان از نظر زمین‌شناسی، اشتراکاتی دارند، خصوصاً هر سه ناحیه دارای پوسته اقیانوسی (Oceanic Crust) هستند. کرمان و مکران در محدوده دشت لوت قرار می‌گیرند که این شرایط طبیعی باعث شده قسمت اعظم این نواحی در کویر واقع شوند (لسترنج، ۱۳۸۶: ۳۲۱). مکران از نظر جغرافیایی از دماغه سومنیانی در شمال غربی و بندر کراچی در شرق تا ناحیه بشاگرد در هرمزگان و سیستان و بلوچستان را شامل می‌شود. (اطلس تاریخ بندرها و دریانوردی ایران، ۱۳۹۵: ۱۷۷) سرزمین مکران به علت وجود کوه‌های ممتد و قرارگیری بیابان‌های کرمان و بلوچستان و بندر تیس وضعیت متفاوتی داشته است. بدین جهت جغرافی نویسان مشهور عرب مکران را جزئی از نواحی سند دانسته‌اند. (کوفی، ۱۳۸۴: ۱۵)

سرزمین کرمان نیز به علت قرارگیری در پیرامون دریای پارس بندر هرمز (کهنه) را در محدوده خود داشته است. محدوده جغرافیایی گرمسیرات کرمان در قرون نخستین اسلامی از حدود هرمز تا مکران و خاش (خواش) تعیین شده است (اصطخری، ۱۳۶۸: ۱۴۲)

سرزمین عمان نیز در میان وادی بنی خالد و بیابان ربع الخالی از شبه‌جزیره عربستان قرار گرفته است. این سرزمین از شرق و جنوب شرقی، به دریا دسترسی دارد (العانی، ۱۳۹۶: ۲۹). سرزمین عمان دارای بنادر متعددی بوده است که مهم‌ترین بندر آن بندر صحار در قرون نخستین اسلامی بوده است. محدوده جغرافیایی عمان در قرون نخستین اسلامی شامل عمان، بحرین و شیخ‌نشین‌های فجیره، راس الخیمه، ام القوین، شارجه، دبی و ابوظبی بوده است.

لذا این سه منطقه دارای اشتراکات جغرافیایی دیگری نیز بودند. چنانکه هر سه ناحیه (عمان، مکران و کرمان) تحت تأثیر جریان‌های آب و هوایی موسمی اقیانوس هند و دریای عمان قرار دارند و این شرایط مشترک زمین‌شناسی و آب و هوایی، موجب

برقراری روابط فرهنگی و تجاری میان این نواحی شده است؛ لذا نزدیکی به دریا، مهم‌ترین ویژگی اقلیمی سه ناحیه عمان، مکران و کرمان در قرون نخستین اسلامی بوده است.

۲-۲. اقتصاد تجاری دریای عمان و نواحی پیرامون آن قبل از ورود اسلام

در هزاره‌های پیش از میلاد روابط عمیق تجاری بین نواحی پیرامون دریای پارس وجود داشته است. باستان‌شناسان و پژوهشگران تاریخ عیلام، سیاهان حبشی را ساکنان اولیه عیلام می‌دانند که تمام سواحل خلیج فارس تا مکران را تحت تسلط خود داشتند (خدادادیان، ۱۳۷۶: ۵۵). با مهاجرت آریایی‌ها به فلات ایران، گروهی از آریایی‌ها در بخش‌هایی از دریای پارس ساکن شدند. با تشکیل دولت ماد، دریای پارس اهمیت یافت و دولت ماد با تسلط بر مکران و کرمان، به اقتصاد تجاری با این نواحی روی آورد. نواحی جنوبی دریای پارس (سرزمین عمان و سواحل آن) در سال ۳۲۶ میلادی در زمان کوروش کبیر، به تصرف هخامنشیان درآمد (ویلسن، ۱۳۶۶: ۹۰). از نواحی دیگر چون شبه جزیره عربستان نیز مهاجرت‌هایی به سواحل دریای پارس داشتند. چنانکه یکی از اتفاقات مهمی که در شبه جزیره عربستان مصادف با حکومت هخامنشیان رخ داد، مهاجرت قبایل این نواحی، به سرزمین‌های پیرامون دریای عمان و بحرین بود. علت این مهاجرت را منابع تاریخی و جغرافیایی، شکستن سد مأرب ذکر کرده‌اند (کحاله، ۱۴۱۴: ۱۶). یکی از معروف‌ترین این قبایله‌ها که به سرزمین عمان مهاجرت کردند، قبیله آزد به رهبری مالک بن فهم بود که با تصرف عمان، به حاکمیت و حکومت ایرانیان بر بخش‌هایی از این سرزمین پایان داد (هاولی، ۱۳۷۷: ۵۹) در مورد چگونگی این نبرد در منابع تاریخی گزارش‌های متفاوتی وجود دارد. بنابر این گزارش‌ها مالک بن فهم (ریس قبیله بنی آزد) با نیروی متشکل از شش هزار نفر از طریق بندر کلهد (بندری در اقیانوس هند) به عمان حمله نموده است (هاولی، ۱۳۷۷: ۵۹) و ایرانیان ساکن عمان را در نبرد «سلوت» شکست دادند. (الأفوی، ۱۴۳۵: ۵۶)

پس از آن قبیله بنی ازد سیادت هخامنشیان را پذیرفتند با سقوط امپراطوری هخامنشی، سلوکیان بر دریای عمان مسلط شدند. اسکندر مقدونی با دو نیروی دریایی به فرماندهی نآرخ، از طریق دریای عمان و خلیج فارس، و نیروی زمینی به کرمان رسیدند و از طریق این دو مسیر، به هند حمله کردند. در این دوره به علت اهمیت تجاری دریای سرخ و دریای مدیترانه برای سلوکیان، برای مدتی دریای عمان از رونق افتاد. اگرچه بندر تیس در سواحل دریای مکران در دوره سلوکیان مورد توجه قرار داشته است که علت اصلی آن نزدیکی و دسترسی به بنادر اقیانوس هند بوده است. گفته شده است که در این دوره، اعراب ساکن شبه جزیره عربستان، اقتصاد تجاری نواحی دریای عمان و اقیانوس هند را برعهده داشتند (وثوقی، ۱۳۹۰: ۴۹). پس از شکست سلوکیان، اشکانیان بر دریای عمان و سرزمین‌های پیرامون آن مسلط شدند که نام «اومان» برگرفته از پهلوی اشکانی است. در دوره اشکانیان سواحل پیرامون دریای عمان چون کرمان و مکران به علت روابط با هندوستان، دارای اهمیت بوده است. در اواخر عصر اشکانی، مهرک نوشزادان بر نواحی پیرامون خلیج فارس و کرمان فرمانروایی داشت و در نبردهایی اردشیر بابکان را نیز شکست داده بود (لوکونین، ۱۳۵۰: ۵۵). با تشکیل امپراتوری ساسانیان، تسلط بر نواحی جنوبی دریای پارس افزایش یافت. ساسانیان سواحل خلیج فارس و دریای عمان و اقتصاد تجاری این نواحی را تحت تسلط خود داشتند. (علی، ۱۹۷۱: ۴/۲۸۳)

در این دوره کرمان از ایالت‌های مهم پیرامون دریای پارس بوده است که نقش واسط تجاری میان شهرهای جنوب غربی و شرق ایران را برعهده داشته است. (اطلس تاریخ بندرها و دریانوردی ایران، ۱۳۹۵: ۱۷۳) چنانکه اردشیر بابکان با تصرف نواحی جنوبی دریای پارس و سرزمین عمان، بار دیگر تسلط ایران بر این مناطق را ممکن ساخت (دینوری، ۱۳۶۸: ۴۳). اردشیر بابکان همچنین به علت تبحر قبیله ازد در کشتی‌سازی مناسباتی با آنان داشته است. (محمدی ملایری، ۱۳۷۹: ۱۷۴) نظارت اردشیر بابکان بر راه‌های دریایی ابریشم و ادویه، اقتصاد تجاری این دوره را رونق داد و سواحل و بندرگاه‌های عمان از جمله مسقط، قلّهات و صحار از اهمیت تجاری فراوانی برای

ساسانیان برخوردار شدند (وثوقی، ۱۳۹۰: ۷۴). پس از اردشیر دیگر پادشاهان ساسانی به سرزمین های پیرامون دریای عمان توجه داشتند. چنانکه شاپور اول لشکرکشی های به عمان، سواحل جنوبی آن انجام داد که منجر به حضور و تسلط کامل ایرانیان بر این مناطق شد. در دوره ی خسرو انوشیروان نیز، ایرانیان از طریق عمان، بر دریای سرخ و سرزمین یمن فرمانروایی یافتند. در این دوره در نزدیکی بندر صحار، توسط ساسانیان بندر دستگرد ساخته شد. خسرو انوشیروان پس از تسلط بر نواحی یمن و عمان، نعمان بن منذر را به پادشاهی اعراب در زمین و دریا منصوب کرد (ابن بلخی، ۱۳۸۵: ۹۷) پس از خسرو اول (انوشیروان)، حکومت و تسلط ساسانیان بر پیرامون دریای عمان و بخصوص سرزمین عمان، کاهش یافت اما تجارت دریایی ساسانیان تا اواخر این دوره ادامه داشته است. به خصوص مبادلات تجاری عصر ساسانی از راه بندر هرمز، بندر تیس، بندر صحار و بندر دبا، با بندرها هندوستان و سواحل چین نیز رونق داشته است. یکی از ایستگاه های مهم این مناطق مسیر دریایی برای تجارت با هند و چین، بنادر عمان، بخصوص بندر صحار بوده است. (اطلس تاریخ بندرها و دریانوردی ایرانیان، ۱۳۹۵: ۱/۲۳۳) بنابراین مصادف با ظهور اسلام هر سه سرزمین عمان، کرمان و مکران تحت تسلط حکومت ساسانیان قرار داشتند و خاندان جلندی از طرف پادشاهان ساسانی بر بندرها صحار و دبا حکومت می کردند و سیادت ساسانیان را پذیرفته بودند.

۲-۳. اقتصاد تجاری دریای عمان و نواحی پیرامون آن در دوران اسلامی

برخی از اعراب عمان قبل از ظهور اسلام بر ادیان زرتشتی، مسیحی بودند. بت پرستی نیز در میان آنها رواج داشت و بت های معروفی نیز داشتند. اما زرتشتیان دین غالب قبل از ظهور اسلام در سرزمین عمان بودند. (محمدی ملایری، ۱۳۷۹: ۱۷۴) در زمان پیامبر

(ص) دو برادر از خاندان جلندی، به نام‌های عبد و جیفر حکومت عمان را برعهده داشتند. در این زمان، اهالی عمان توسط فرستاده پیامبر (ص) عمرو عاص، در سال هشتم هجرت اسلام آوردند (بلاذری، ۱۳۶۷: ۱۱۱). پس از آن نیز، فروه بن عمرو جذامی از سوی قیصر فرماندار عمان از سرزمین بلقاء اسلام پذیرفت (ابن سعد، ۱۳۷۴: ۲۴۷) برخی از پژوهشگران معاصر چون هاوولی معتقد است که بازرگانانی عامل مهمی در نفوذ و قدرت اعراب مسلمان در عمان بودند (هاوولی، ۱۳۷۷: ۶۴). منابع عربی مازن بن غضوبه را اولین فردی دانسته‌اند که قبل از گسترش اسلام در سرزمین عمان، اسلام آورده و احتمال دارد وی اهالی عمان را با اسلام قبل از فرستاده پیامبر آشنا نموده است. (عاشور، ۱۴۲۶: ۳۳) با گسترش اسلام در این سرزمین، بر رونق تجاری و نظامی عمان افزوده شد؛ و با دستور جفیر تازه‌مسلمانان عمانی تجارت با ایرانیان را متوقف نمودند و ایرانیان از عمان خارج شدند. (الآزکوی، ۱۴۲۶: ۳۳) به احتمال زیاد ایرانیان به سواحل پیرامون دریای عمان ساکن شدند و به تجارت با نواحی دیگر پرداختند.

در دوره خلفای راشدین به علت آغاز فتوحات سرزمین‌های پیرامون دریای عمان به نواحی جنگی تبدیل شدند. در دوره خلافت عمر، مسلمانان به فتوحات زمینی و کم‌تر دریایی ادامه دادند. اگرچه خلیفه دوم از فعالیت‌های دریایی ناراضی بود اما برخی از فرماندهان مسلمان، به فتوحات دریایی دست زدند (ابن سعد، ۱۳۷۴: ۳۲۵).

در زمان خلافت عثمان خلیفه سوم، فتوحات دریایی افزایش یافت و به همین دلیل، سواحل عمان به‌عنوان پایگاهی دریایی در جهت آماده‌سازی و پشتیبانی برای ادامه فتوحات به ایران به‌خصوص سرزمین‌های پیرامون آن از جمله کرمان مورد استفاده قرار گرفت.

کرمان یکی از مناطقی بود که مسلمانان در دوره خلیفه سوم، از طریق عمان تصرف کردند (یعقوبی، ۱۴۲۲: ۱۱۵). وجود معادن طلا، مس و نقره (ابن فقیه، ۱۴۱۶: ۴۱۴/ مقدسی، بی تا ۴۷۰) و همچنین قرار داشتن این ایالت در مسیر تجارت خلیج فارس با

دریای مکران و سیستان و نیز هندوستان، از دلایل فتح کرمان از طریق بندر عمان بوده است. همچنین حضور مرزبان کرمان در جزیره قشم (ابروکاوان) و جنگ با نیروی دریایی اعراب و شکست وی (بلاذری، ۱۳۶۷: ۵۴۵)، نشان‌دهنده این مهم است که در دوره ساسانیان جنوب شرق ایران بخصوص نواحی خلیج فارس، دریای عمان و مکران تحت تسلط مرزبان کرمان اداره می‌شده است؛ در واقع مسلمانان با فتح این نواحی، مسیر تجاری عمان، مکران و کرمان را احیاء کردند. گسترش اسلام در عمان و سرزمین‌های پیرامون آن، اقتصاد تجاری را رونق بخشید. پیوندهای این نواحی در عصر خلفای راشدین به قدری مستحکم بوده است که عمر خلیفه دوم نگران بود که یزدگرد سوم از حاکم عمان کمک بخواهد (هاولی، ۱۳۷۷: ۶۶) و شاید این نگرانی به این دلیل بود که یزدگرد می‌خواست استه است از طریق سرزمین عمان، به شبه جزیره عربستان حمله کند.

با گسترش اسلام، تغییرات بنیادین دیگری نیز در نواحی شرقی دریای عمان شکل گرفت که تأثیری شگرف بر اقتصاد تجاری دریای عمان و سرزمین‌های پیرامون آن نهاد. یکی از این تغییرات، استقرار قبایل عرب از شبه جزیره عربستان و عمان، در نواحی ساحلی کرمان و مکران بود. برخی از قبایل عرب چون بنی ازد در مکران و قبایل آل مهلب و ازد در جیرفت ساکن شدند (العانی، ۱۳۹۶: ۸۹)؛ قبیله آل عماره در قرون نخستین اسلامی در کناره‌های دریای پارس و در حدود نواحی گرمسیر کرمان ساکن شدند. (اصطخری، ۱۳۶۸: ۱۲۲) همچنین برخی دیگر از افراد قبیله ازد به ریاست سلیمان بن بلال سلیمی با انتخاب هرمز اقدام شایان توجه‌ای در مبادلات تجاری این ناحیه ایجاد کردند و ارتباط تجاری با اهالی عمان نیز برقرار کردند. هرچند که در روایت‌های افسانه‌ای مردم عمان، استقرار اعراب در کرمان و نواحی آن، به دوره‌های قدیمی‌تر بازمی‌گردد.^۲

جغرافی‌دانان مسلمان چون یاقوت حموی معتقدند که اهالی قفص در جیرفت و مکران، اصالتی عربی داشته‌اند (یاقوت حموی، ۱۹۹۵: ۴/۳۸۱). اگر این نظر جغرافی-

نویسان مسلمان را بپذیریم به احتمال زیاد قفص‌ها در دوران ساسانیان و یا حتی قبل از آن به گرمسیرات کرمان مهاجرت کرده‌اند. لذا این استقرار اعراب از این جهت مهم است که روابط قبیله‌ای و نقش آن‌ها در این مناطق، چگونه بوده است؟ در پاسخ به سؤال فوق باید اظهار نمود که: روابط قبیله‌ای و ساختار سنتی قبایل عمان با کرمان و مکران، نشان‌دهنده این است که در قرون نخستین اسلامی، هیچ مرز سیاسی بین آن‌ها وجود نداشته است که خود به رونق اقتصاد تجاری این نواحی کمک شایانی کرده است. به بیان دیگر، گسترش اسلام در عمان، مکران و کرمان، اقتصاد تجاری این نواحی را دگرگون کرد و حضور بازرگانان مسلمان و مناسبات آن‌ها نیز از عوامل گسترش اسلام در این نواحی بوده است. همچنین اقتصاد تجاری در این نواحی، نوعی هم‌زیستی بین اعراب و ایرانیان را به ارمغان آورد که تا قرن‌های بعد نیز ادامه یافت.

مکران نیز از این تحولات بنیادین در نتیجه گسترش اسلام بی‌نصیب نماند. این ناحیه مستقیماً با دریای عمان و اقیانوس هند ارتباط داشت^۳ و به‌عنوان کانون ارتباطی بین این نواحی، عمل می‌کرد. بندر تیس (tis) در قرون نخستین اسلامی، کانون تجاری دریای عمان با بندرهای چین، عربستان و مصر هم بوده است (دلبری، ۱۳۹۶: ۳۲). اقتداری نیز معتقد است که بندر تیس مهم‌ترین مرکز بازرگانی ناحیه مکران در قرون نخستین اسلامی بوده است (اقتداری، ۱۳۴۸: ۶۰۳).

کرمان نیز همانند مکران، در این دوره از لحاظ اقتصادی تجاری اهمیت فراوانی داشته است. کرمان به‌عنوان بارگاه اقتصادی جنوب شرق ایران، هم به دریای عمان و هم به خلیج فارس از طریق بندر هرمز (کهنه) پیوند داشت (ابن‌رسته، ۱۸۹۲: ۱۰۶). در این دوره گرمسیرات کرمان به مرکزیت جیرفت تجارتخانه خراسان و سیستان نیز بوده است و در قرن چهارم در دو بندر سورو و هرمز کالاهای عمانی دادوستد می‌شده است. بندر سورو در قرون نخستین اسلامی ایستگاه و محل تلاقی تجاری کرمان و ابروکاوان (قشم) با عمان بوده است (اطلس تاریخ بندرها و دریانوردی ایران، ۱۳۹۵: ۲۲۳) ابن حوقل «سورو»

را مکانی جهت استراحت مسافران دانسته است (ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۷۷) که نشان‌دهنده پیوندهای بنادر سرزمین‌های پیرامون دریای عمان است.

اقتصاد ایالت کرمان در این دوران، اقتصادی متکی بر معادن بوده است. جغرافی‌نویسان مسلمان از وجود معادن طلا و نقره در کرمان و کوه‌های جبال بارز خبر می‌دهند (حدود العالم من المشرق الی المغرب، ۱۴۲۳: ۴۷ / قزوینی، ۱۹۹۸: ۲۴۷).^۴ لذا مواد معدنی استخراج‌شده در کرمان و مکران توسط بندر تیس و هرمز به عمان و سیراف و بصره و از آنجا به هند، چین و آفریقا صادر می‌شده است.

تغییر دیگری که منجر به تحکیم روابط تجاری عمان، کرمان و مکران شده بود، از نظر عقیدتی روی داد. در قرون نخستین اسلامی، از فرقه‌های که در پس‌کرانه‌های خلیج فارس و دریای عمان ساکن بودند، می‌توان به خوارج اشاره کرد. حضور خوارج و امامان آن‌ها در عمان، موجب ارتباط آن‌ها با خوارج مکران و کرمان شده بود که در دوره امویان، به این نواحی مهاجرت کرده بودند (دینوری، ۱۳۶۸: ۲۷۵ / بلعمی، ۱۳۷۸: ۴/۷۷۱). سرزمین عمان در عصر تسلط خوارج در قرون نخستین اسلامی، از نظر اقتصادی و تجاری، با تحول بنیادینی مواجه شد. در این دوره، تجار عمانی مس، برده، عطریات و... را در کرانه‌های دریای عمان دادوستد می‌کردند؛ به‌خصوص آنکه در قرن چهارم هجری قمری، روابط تجاری عمانی‌ها با اقیانوس هند و زنگبار، مکران و کرمان افزایش چشمگیری داشته است. در این دوره بندر صحار یکی از مراکز مهم تجاری دریای عمان و سرزمین‌های مجاور آن چون هرمز و تیس بوده است. ایرانیان بندر صحار را در قرن چهارم «مزون» می‌نامیدند که هم‌زمان رسمی گویش آن فارسی و هم پول رایج آن فارسی بوده است. (محمدی ملایری، ۱۳۷۹: ۱۷۵) که نشان‌دهنده عوامل پیوند ساز در میان سرزمین‌های پیرامون دریای عمان است.

۲- ۴. امنیت راه‌های تجاری دریای عمان و سرزمین‌های پیرامون آن

در قرون نخستین اسلامی خوارج، قوم «قفص»، جاشکیان، «زطها»، قوم «قطریه»، قمرمطیان و دزدان دریایی امنیت راه‌های دریای عمان و سرزمین پیرامون آن را به مخاطره انداخته بودند. در زیر به این گروه‌های که موجب ناامنی در مسیرهای تجاری پیرامون دریای عمان می‌شدند پرداخته می‌شود.

۲- ۴- ۱. تهاجمات خوارج

خوارج پس از جریان حکمیت تشکیل شدند و در نبرد نهروان از حضرت علی (ع) متحمل شکست شدند. (دینوری، ۱۳۸۳: ۲۵۶) با تشکیل خلافت اموی سختگیری بر خوارج افزایش یافت و در نبردهایی که روی داد، خوارج از سوی امویان سرکوب شدند. از نتایج این شکست‌ها فرار گروه‌های از خوارج به مناطق دیگر بود. اینکه چه عامل یا عواملی خوارج را به جنوب شرقی ایران رهنمود کرده است به صورت دقیق و مستند مشخص نیست اما احتمالاً دوری این نواحی (جنوب شرق ایران) از مرکز خلافت امویان، از انگیزه‌های اولیه و نزدیکی به عمان از انگیزه‌های ثانویه آنها بوده است. همچنین در قرون اولیه حضور پرتعداد خوارج در کرمان موجب شده که کرمان را برخی از پژوهشگران مرکز خوارج بنامند. (باستانی پاریزی، ۱۳۵۴: ۵۸) حضور خوارج در مکران و کرمان، موجب ناامنی در راه‌های تجاری همانند بصره شد. خوارج ساکن در این نواحی، به مسیر کاروان‌های تجاری دست‌اندازی می‌کردند. کویر بزرگ لوت در قرون نخستین اسلامی، مکان مناسبی برای پنهان شدن و استقرار راهزنانی چون خوارج بوده است که موجب ناامنی در مسیرهای تجاری می‌شدند. جغرافی نویسان نیز به حضور خوارج در این نواحی اشاره می‌کنند. چنانکه ابن خردادبه از حضور خوارج در مسیر مهم تجاری شرق گزارش می‌کند:

«خارجیانی که در سیستان و کوهستان هرات و کوهستانه و بوشنگ خراسان و

دیار مکران به ساحل دریا مابین سند و مکران اقامت دارند». (ابن خردادبه، ۴۵)

خوارج در اواخر عصر اموی و اوایل تشکیل خلافت عباسی با ناامنی که در مسیرهای تجاری ایجاد کردند مانع رسیدن مالیات‌ها به مرکز خلافت می‌شدند. عاملی که ناامنی‌ها را در این دوران افزایش داد، نزدیکی کرمان به عمان بود. عمان در این دوران از کانون‌های

اصلی خوارج به شمار می‌رفت. خوارج عمان به‌عنوان یک حامی و پشتیبان به شمار می‌آمدند در نتیجه خلفای اموی و عباسی کوشیدند با سرکوب خوارج به‌خصوص خوارج کرمان، سیستان و مکران امنیت راه‌های تجاری را بازگردانند. (خسروی، ۱۳۹۸: ۱۲) بنابراین باید گفت در عصر امویان و عباسیان به علت تاخت‌وتازهای خوارج در کرمان و مکران تجارت و اقتصاد این نواحی متحمل خسارتی گردیده است اگرچه تأثیر قابل توجه‌ای نبوده است.

۲-۴-۲. غارتگری قفص‌ها

به‌غیراز خوارج، در قرون نخستین اسلامی قوم «قفص» نیز در ناامن کردن راه‌ها و مسیرهای تجاری منتهی به دریای پارس و مکران، نقش داشتند. حضور قوم قفص در مسیر دریایی عمان و بحرین، هرمز و مکران باعث شده بود که آن‌ها در این مسیر تجاری، به راهزنی اقدام کنند. ناامنی که قفص‌ها در مسیر تجاری ایجاد نمودند، بی‌سابقه بود. قفص‌ها در قرون نخستین اسلامی راه‌های اصلی تجاری پیرامون دریای عمان، را با ناامنی گسترده‌ای روبرو کردند. (شفیعی و دیگران، ۱۳۹۷: ۶۱). چنانکه ناامنی راه‌های تجاری بین هرمز و بندر تیس به دلیل سکونت این اقوام بود و بزرگ‌ترین مشکل تجارت در این نواحی نیز سکونت این اقوام در قرون نخستین اسلامی بوده است. راه تجاری هرمز از کرانه‌های دریا در امتداد رودخانه رودان (رودخانه دزدی) آغاز و در پایان به هلیل رود جیرفت می‌رسید (خیراندیش، تبریزی نیا، ۱۳۹۱: ۵/۶۴) که در همین مسیر مهم تجاری، قفص‌ها حضور داشتند. منابع جغرافیایی در قرون نخستین اسلامی، از راهزنی این قوم، مطالب مختلفی ذکر کرده‌اند. براساس منابع، قفص‌ها در کوه‌های بشاگرد هم ساکن بودند. شاید قفص‌ها هم به فنون دریانوردی آشنایی داشته و هم به علت نزدیکی به عمان، روابطی با این منطقه داشته‌اند.

اقدام عضدالدوله برای سرکوب قفص‌ها به‌منظور امنیت در مسیرهای تجاری اطراف کرمان، بوده است. (مسکویه، ۱۳۷۹: ۲۸۹/۲۹۰). از اقدامات مهم عضدالدوله برای سرکوب قفص‌ها کوچ اجباری آن‌ها و جایگزین کردن کشاورزان در این نواحی بود که این اقدام

امنیت راه‌های تجاری را تا حدودی به ارمغان آورد. (ابوالخیری، رضایی، ۱۳۹۵: ۲۸) در واقع اقدامات که توسط آل‌بویه در سرکوبی اقوام مختلف در کرمان و مکران و عمان صورت می‌گرفت به دلیل ملاحظات امنیت اقتصادی بود. (کاهن، ۱۳۸۳: ۳۵)

۲- ۴- ۳. تهاجمات قرمطیان

با تصرف بحرین توسط ابوسعید جنابی رهبر قرمطیان، سرزمین‌های پیرامون دریای عمان و خلیج فارس تحت تأثیر این جنبش قرار گرفت. (ابن اثیر، ۱۳۷۱: ۱۲/۱۹) پس از ابوسعید، فرزندش ابوطاهر با سیاست توسعه‌طلبان خود بصره و عمان را نیز به تصرف خود درآورد. قرمطیان را باید از گروه‌های دانست که با تصرف عمان و بصره موفق شدند مسیرهای دریای و زمینی کرانه‌های خلیج و فارس و دریای عمان را برای مدتی در اختیار گیرند. قرامطه به‌غیراز حمله به کاروان‌های تجاری به کاروان‌های حاجیان نیز حمله می‌کردند و دستگاه خلافت عباسی در برابر حملات آن‌ها توان ایستادگی نداشت. (همان: ۶۷-۶۶) در دوره خلافت راضی خلیفه عباسی قرمطیان با دریافت خراج سالانه پنجاه‌هزار دینار متعهد شدند به کاروان‌ها تعرض نکنند. (مستوفی، ۱۳۶۴: ۳۴۴)

۲- ۴- ۴. دزدان (راهزنان) دریایی

گروه دیگری که در قرون نخستین اسلامی امنیت راه‌های تجاری دریای عمان و سرزمین‌های پیرامون آن را به مخاطره انداختند، دزدان دریایی بودند. مقدسی از جغرافی‌نویسان مشهور در کتاب احسن التقاسیم از حضور دزدان دریایی هندی در جزیره «اسقوطره» گزارش می‌کند.^۶ (مقدسی، ۱۳۶۱: ۲۰) آنها موجب ناامنی در مسیرهای دریایی می‌شدند و جزیره اسقوطره تا قرن دهم میلادی به مرکز دزدان دریایی تبدیل شده بود. (مظاهری، ۱۳۴۸: ۴۰۸)

به‌غیراز جزیره اسقوطره دزدان دریایی در مسیرهای تجاری پیرامون دریای عمان نیز حضور داشتند، ناخدا بزرگ شهریار رامهرمزی در کتاب عجایب هند به حضور دزدان دریایی در مسیر عمان اشاره می‌کند:

«در مسافرتی که به سال ۳۱۷ از کله به عمان می‌کردم چند حادثه بزرگ در یک سفر برای من پیش آمد که برای هیچ‌یک از ناخدایان قبل از من چنین حوادثی در یک سفر رخ نداده است. از کله که حرکت کردم در راه با هفتاد کشتی دزدان دریایی برخورد نمودم و سه روز متوالی با آن‌ها جنگیدم، چند کشتی آنان را به آتش کشیدم و چندین نفر از دزدان را به هلاکت رساندم تا خود را از آن خطر نجات دادم.» (رامهریزی، ۱۳۴۸: ۱۰۴-۱۰۵)

۲- ۴- ۵. جاشکی‌ها

جاشکی‌ها از دیگر گروهایی بودند که در ناامن کردن مسیر تجاری بندر تیس تا کناره‌های دریای عمان مشغول بودند. «عابد بن علی» از طرف عضدالدوله از طریق سیراف به بندر هرمز جهت سرکوبی جاشکی‌ها فرستاده شد. وی موفق شد آن‌ها را در کناره هرمز شکست دهد. (مسکویه، ۱۳۷۶: ۶/۳۶۲) منابع تاریخی توضیح بیشتری از این قوم نمی‌دهند اما به احتمال قوی نام آن‌ها معرب از جاسک و جاسکی بوده است.

۲- ۴- ۶. زط‌ها

«زط‌ها» از دیگر گروه‌هایی بودند که امنیت مسیرهای تجاری دریای عمان و خلیج فارس را به مخاطره انداختند. حمزه اصفهانی مورخ سده چهارم هجری قوم «زط» را از گروه‌هایی می‌داند که در دوره بهرام گور ساسانی به ایران مهاجرت کردند. (اصفهانی، ۱۳۴۶: ۵۳) آن‌ها در دوره خلافت امین و مأمون عباسی راه‌های ارتباطی و تجاری را برای مدتی قطع نمودند. (طوقوش، ۱۳۸۷: ۱۵۳) قوم «زط» همچنین در قرون نخستین اسلامی با حمله به کشتی‌های تجاری موجب ناامنی در تجارت دریایی در دریای عمان و سرزمین‌های هم‌جوار آن می‌شدند. (قمر، ۱۳۹۶: ۲۲) ابن اثیر از شورش و شکست زط‌ها در دوره خلیفه عباسی معتصم گزارش می‌کند:

«عجیف تمام راهها را بر آن‌ها بست و چون جنگ آغاز شد در یک حمله پانصد اسیر از آن‌ها گرفت که همه را گردن زد و در نبرد هم سیصد تن کشت. تمام سرها را نزد معتصم فرستاد. رئیس قوم زط مردی بود بنام محمد بن عثمان. سالار او هم شخصی بنام سماق بود. عجیف مدت پانزده روز در آن محل اقامت

کرد پس از آن ناگزیر مدت هفت ماه در قبال آن‌ها لشکر زد.» (ابن اثیر، ۱۳۷۱: ۱۷/۷۷)

در نهایت «زط‌ها» پس از شکست از نیروی خلیفه عباسی معتصم به «عین زربه» تبعید شدند و امنیت راه‌های تجاری مجدداً احیاء شد. (طوقوش، ۱۳۸۷: ۱۵۳)

به‌غیر از این، گروه‌ها و اقوام دیگری نیز در ناامنی مسیرهای تجاری سرزمین‌های پیرامون دریای عمان نقش داشتند چنانکه در سرزمین «قطر» نیز قبیله‌ای به نام «قطریه» حضور داشتند که راه تجاری بین عمان و سرزمین‌های پیرامون آن را سد می‌کردند و به راهزنی دریایی مشغول بودند. (قمر، ۱۳۹۶: ۵۷)

۳. نتیجه‌گیری

با عنایت به مطالب فوق سرزمین‌های پیرامون دریای عمان (عمان، مکران و کرمان) قبل از اسلام روابط تجاری و اقتصادی با یکدیگر داشتند. در این دوره ایرانیان در پیرامون دریای عمان به فعالیت اقتصادی و مناسبات با دیگر مناطق پیرامون می‌پرداختند. شهرهای چون بندر دستگرد (عمان)، بندر صحار، بندر تیس و بندر هرمز کرمان به‌عنوان سرزمین‌های متصل‌الحواس و فرهنگی با یکدیگر برقرار کردند. لذا قبل از گسترش اسلام در پیرامون دریای عمان، این ناحیه شاهراه تجارتهای بود و نقش لنگرگاهی این نواحی موجب افزایش ثروت برای این سرزمین‌ها شد. لذا در دوره باستان مسیر تجاری دریای عمان و سرزمین‌های پیرامون آن بندر صحار، بندر تیس و بندر هرمز بوده است و این سه بندر نقش کلیدی در رونق اقتصاد تجاری حوزه دریای عمان داشتند.

ظهور اسلام اوضاع سیاسی، اجتماعی و اقتصادی پیرامون دریای عمان و سرزمین‌های پیرامون آن را دگرگون کرد. چنانکه گسترش اسلام، باعث افزایش روابط تجاری و اقتصادی در قرون نخستین اسلامی در این نواحی شد. مهاجرت قبایل عربی پس از اسلام به‌خصوص در عهد خلفای راشدین به پیرامون دریای عمان، پیوندهای فرهنگی و اقتصادی را گسترش داد. چنانکه در این دوران سرزمین‌های پیرامون دریای عمان به علت تجارت با هندوستان و چین اهمیت فزاینده‌ای یافتند.

همچنین کالاهای تجاری مهمی در این نواحی دادوستد می‌شد اما مواد معدنی و عطریات مهم‌ترین کالاهای تجاری در دریای عمان و سرزمین‌های پیرامون آن در این دوران بودند.

این شکوفایی اقتصادی بین نواحی پیرامون دریای عمان اهمیت راه‌ها و حفاظت از آن‌ها را در قرون نخستین اسلامی مورد اهمیت قرارداد. چنانکه امنیت مسیرهای تجاری به دلیل اهمیت اقتصادی و سیاسی که داشتند مورد توجه خلفای اموی و عباسی و حکومت‌های ایرانی چون آل‌بویه قرار گرفت. سرکوبی خوارج، دزدان دریایی، قفص‌ها و... در قرون نخستین اسلامی انگیزه‌های اقتصادی داشته است. این گروه‌ها بانفوذ در مسیرهای مهم تجاری در قرون اولیه اسلامی موجب ناامنی می‌شدند.

یادداشت‌ها

۱. هرمز در این اینجا منظور بندر هرمز (کهنه) است که از ایستگاه‌های مهم تجاری کرمان از دوره باستان تا قرن هفتم و هشتم بوده است و از نظر مکانی در حدود میناب قرار داشته است لذا با جزیره کنونی هرمز متفاوت است چنانکه در کتاب حدودالعالم هرمز از بنادر کرمان نامبرده شده است. (حدود العالم من المشرق الی المغرب، ۱۴۲۳:۱۴۲)

۲. در افسانه‌های مردم عمان سلیمان از عمان فرار می‌کند و در کرمان حکومتی از خاندان بنی ازد در نواحی کرمان تشکیل می‌دهد. (هاولی، ۱۳۷۷:۶۲)

۳. ارتباط اهالی مکران با هند و سند آنقدر قوی بوده است که در جریان حمله سهیل بن عدی و عبدالله بن عتبان، سپاهی از سند به کمک مردم مکران آمده است. (ابن خلدون، ۱۴۰۸:۵۶۷/۲)

۴. در این دوران استخراج معادن در پیرامون دریای عمان وجود داشته است. چنانکه استخراج و فروش سنگ آهن (کوه‌های جبال بارز و مکران) توسط استخری گزارش شده است. (اصطخری، ۱۳۶۸:۱۴۲) به غیر از سنگ آهن وجود معادن نقره در کوه‌های مکران به گفته ابن حوقل گزارش شده است. (ابن حوقل، ۱۳۶۶:۷۴)

۵. ابن اثیر در کتاب کامل نامنی قرامطه را به زیبایی و دقیق به تصویر می‌کشد. «زنان قرامطی آب در مشک بر می‌داشتند و میان مجروحین می‌گشتند (و تظاهر- بیاری می‌کردند) هر که زنده مانده از آنها آب می‌خواست او را می‌گشتند. گویند: عده مقتولین بالغ بر بیست هزار تن گردید. کسی نجات نیافت مگر مجروحو که میان کشتگان افتاده و کسی متوجه زنده بودنش نشده بود یا کسی که هنگام غارت قرامطیان و سرگرم بودن آنان بتاراج گریخته بود ولی بیشتر آن گریختگان مردند بعضی از افراد را هم بعنوان برده زنده نگهداشتند آنچه از آن کاروان ربوده شد بالغ بر دو هزار هزار دینار (زر) (دو میلیون) بود.

۶. مقدسی از دزدان دریایی از واژه بارجه‌ها استفاده می‌کند که احتمالاً در قرون نخستین اسلامی دریانوردان هندی نقش مهمی در دزدی دریایی داشتند. مقدسی گزارش می‌کند «جزیره ای صومعه مانند است در دریای تاریک و آن مرکز بارجه‌ها (دزدان دریائی هند) است که کشتی‌ها از آنها می‌ترسند.» (مقدسی، ۱۳۶۱: ۲۰)

منابع

الف. منابع فارسی

ابن بلخی (۱۳۸۵). *فارس نامه*، به اهتمام گای لیسترانج و رینولد نیکلسون، تهران، اساطیر.

ابن حوقل، ابوالقاسم محمد بن حوقل (۱۳۶۶) سفرنام ابن حوقل (ایران در صوره الارض)، ترجمه جعفر شعار، تهران، چاپخانه سپهر.

ابن اثیر، ابوالحسن علی بن ابی‌الکرم (۱۳۷۱). *تاریخ کامل بزرگ اسلام و ایران*، ترجمه عباس خلیلی، ابوالقاسم حالت، تهران، موسسه مطبوعات علمی.

ابن سعد، محمد بن کاتب واقدی (۱۳۷۴). *طبقات*، جلد اول، تهران، انتشارات فرهنگ و اندیشه.

اصطخری، ابواسحق ابراهیم (۱۳۶۸) *مسالك الممالک*، به اهتمام ایرج افشار، تهران، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی.

اصفهانی، حمزه بن حسن اصفهانی (۱۳۴۶). *تاریخ پیامبران و شاهان: سنی ملوک*

- الارض و الانبیا، ترجمه جعفر شعار، تهران، انتشارات بنیاد فرهنگ ایران.
- اقتداری، احمد (۱۳۴۸). آثار شهرهای باستانی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان، تهران، انتشارات انجمن آثار ملی.
- امام شوشتری (۱۳۴۷). تحقیقات تاریخی دریای مکران و پارس، بررسی های تاریخی، شماره ۲، ص ۳-۱۸.
- باسورث، کلیفورد ادموند (۱۳۷۰). تاریخ سیستان، ترجمه حسن انوشه، تهران، سپهر.
- بلاذری، احمد بن یحیی بن جابر (۱۳۶۷). فتوح البلدان، تهران، نشر نقره.
- بلعمی، ابوعلی (۱۳۷۸). تاریخ نامه طبری، تصحیح محمد روشن، تهران، سروش.
- حافظ ابرو، عبدالله بن لطف الله (۱۳۷۵). جغرافیای حافظ ابرو، مصحح صادق سجادی، تهران، میراث مکتوب.
- خدادادیان، اردشیر (۱۳۷۶). تاریخ ایران باستان مجموعه اول و دوم (آریایی ها و مادها)، تهران، انتشارات اصالت تنشیر.
- دلبری، شهرزاد (۱۳۹۶). فعالیت های تجاری مکران در امتداد جاده ادویه، فصلنامه مطالعات خلیج فارس، شماره ۹، ص ۲۷-۳۷.
- دینوری، ابوحنیفه (۱۳۶۸). الاخبار الطوال، مصحح عبدالمنعم عامر و جمال الدین شیال، قم، منشورات الرضی.
- راستی، عمران، اشرافی، علی (۱۳۹۵). بررسی فرایند قلمرو سازی کشورهای ساحلی در دریای عمان و محاسبه قلمروی دریایی، مجله جغرافیای سیاسی، شماره اول، ص ۱۱۳-۱۴۲.
- زرین کوب، روزبه (۱۳۹۱). نام های ایرانی دریاها و جنوب ایران، فصلنامه تاریخ اسلام و ایران دانشگاه الزهراء، شماره ۱۳، ص ۱۴۰-۱۲۰.
- شفیعی، ناهید و دیگران (۱۳۹۷). تأثیر رقابت های تجاری فاطمیان و عباسیان بر گرایش عشایر قفص جنوب کرمان به اسماعیلیه فاطمی، مطالعات تاریخ اسلام، شماره ۳۹، ص ۵۱-۷۵.

طقوش، محمد سهیل (۱۳۸۷). دولت عباسیان، ترجمه حجت الله جودکی، قم، حوزه و دانشگاه.

العانی، عبدالرحمن عبدالکریم (۱۳۹۶). تاریخ عمان در قرون نخستین اسلامی، ترجمه مسلم زارع مطلق و غلامرضا زائری، تهران، انتشارات گیوا.

قزوینی، زکریا بن محمد (۱۹۹۸م). آثار البلاد و اخبار العباد، بیروت، دار صادر.

قمر، محمود احمد محمد (۱۳۹۶). جایگاه بحرین در دریانوردی و تجارت دریایی (از صدر اسلام تا سقوط خلافت عباسی)، ترجمه نعمت الله مقصودی، غلامرضا زائری، تهران، انتشارات گیوا.

کوفی، علی بن حامد (۱۳۸۴) فتحنامه سند (چچ نامه)، تصحیح داود پوته، عمر بن محمد، تهران، اساطیر.

لوکونینو. گ (۱۳۵۰). ایران در سده‌های سوم تا پنجم میلادی شرحی درباره تاریخ تمدن ایران در روزگار ساسانیان، ترجمه عنایت الله رضا، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب. محمدی ملایری، محمد (۱۳۷۹). تاریخ و فرهنگ ایران در دوران انتقال از عصر ساسانی به عصر اسلامی، تهران، توس.

مسعودی؛ علی بن الحسین (۱۴۰۹ ه.ق). مروج الذهب و معادن الجواهر، تحقیق اسعد داغر، قم، دارللهجره.

مسکویه، احمد بن علی (۱۳۷۹). تجارب الامم، تهران سروش.

مقدسی، شمس الدین ابو عبدالله محمد (۱۳۶۱). احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم، ترجمه دکتر علینقی منزوی، تهران، شرکت مولفان و مترجمان ایران.

وثوقی، محمد باقر، صفت گل، منصور (۱۳۹۵) اطلس تاریخ بندرها و دریانوردی ایران، تهران سازمان بندرها و دریانوردی.

وثوقی، محمد باقر (۱۳۹۰). تاریخ خلیج فارس و ممالک هم‌جوار، تهران، سمت.

ویلسن، آرنولد (۱۳۶۶). خلیج فارس، ترجمه محمد سعیدی، تهران، انتشارات علمی و

فرهنگی.

هاولی، دونالد (١٣٧٧). *دریای پارس و سرزمین های متصله*، ترجمه حسن زنگه، قم، موسسه فرهنگی همسایه.

ب. منابع عربی

ابن خلدون، عبدالرحمن بن محمد (١٤٠٨) *دیوان المبتدا و الخبر فی تاریخ العرب و البر و من عاصرهم من ذوی الشأن الاکبر*، تحقیق خلیل شحاده، بیروت، دارالفکر.

ابن رسته، احمد بن عمر (١٨٩٢ م). *الأعلاق النفیسه*، بیروت، دار صادر.

ابن فقیه، احمد بن محمد (١٤١٦). *البلدان*، تحقیق یوسف الهادی، بیروت، عالم الکتب.

الأزکوی العماني، سرحان بن سعید (١٤٢٦ هـ.ق). *تاریخ عمان، عمان، وزاره التراث و الثقافه*.

الأفوی، ابوسلیمان محمد بن عامر (١٤٣٥) *قصص و اخبار جرت فی عمان، مسقط، الطبعه الثانيه*.

عاشور، سعید عبدالفتاح (١٤٢٦) *تاریخ اهل عمان، عمان، وزاره التراث و الثقافه*.

العاني، عبدالرحمن عبدالکريم (١٤٢١ هـ.ق). *البحرين فی صدر الاسلام*، بیروت، الدار العربیة للموسوعات.

علی، جواد (١٩٧١ م). *المفصل فی تاریخ العرب قبل الاسلام، الجزء السابع*، بیروت، دارالعلم للملایین.

کحاله، عمر رضا (١٤١٤ هـ.ق). *معجم قبا یلا العرب*، بیروت، موسسه الرساله.

مقدسی، شمس الدین ابو عبدالله محمد (بی تا). *احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم*، بیروت، دارالصادر.

مؤلف مجهول، (١٤٢٣ هـ.ق). *حدود العالم من المشرق الی المغرب*، مصحح یوسف الهادی، قاهره، دار الثقافیه للنشر.

یاقوت حموی، شهاب‌الدین ابو عبدالله (۱۹۹۵م). *معجم البلدان*، بیروت دار صادر.
 یعقوبی، احمد بن اسحاق (۱۴۲۲ ه.ق). *البلدان*، تحقیق محمدامین ضناوی، بیروت، دارالکتب
 العلمیه.

References

- Alani, A (1396). *History of Oman in the first centuries of Islam*, Translation by Moslem Zare Motlaq & Qolam Reza Zaeri. Tehran. Giwa Press.
- Al-Baladhuri, A, J (1367). *Kitab Futuh al-Buldan*. Tehran: Noghreh Press.
- Al-Maqdisi, S (1361). *The Best Divisions for Knowledge of the Regions*. Translation by Alinaqi Monzavi. Tehran: Iranian Authors and Translators Institute.
- Bal'ami, A (1378). *Tarikhnama*. Revision by Mohammad Rowshan. Tehran: Soroosh Press.
- Bosworth, C, E (1370). *The History of Sistan. Translation by Hassan Anousheh*. Tehran: Sepehr Press.
- Delbari, Sh (1396). *Makran Commercial Activities along the Spice Road*. Persian Gulf Studies Quarterly. No9, pp 27-37
- Dinawari, A (1368). *al-Ahbār al-ṭiwāl*. Revision by Abdel Moneim Al Amer & Jamal al-din Shayal. Qom: Al-Rida Press.
- Eghtedari, A (1348). *Historical Sites of the Coasts and Islands of The Persian Gulf and Oman Sea*. Tehran: National Works Association Press.
- Emam-Shooshtari, M(1347). *Historical Study of Makran and Pars Sea*. Historical Research. No2, pp3-18.
- Hafiz-i Abru, A (1375). *Hafiz-i Abru Geography*. Revision by Sadeq Sajadi. Tehran: Written Heritage.

- Hawley, D (1377). *Persian Sea and the compromised lands*, Translation by Hasan Zangeneh. Qom: Hamsayeh Cultural Institute.
- Ibn Balkhi (1385). *Fars Nameh*. Efforts by Guy Le Strange & Reynold A. Nicholson. Tehran: Asatir Press.
- Ibn Hawqal, A (1366). *Şūrat al-'Arḍ*. Translation by Ja'far Shi'ār, Tehran: Sepehr Press.
- Ibn al-Athir, A (1371). *The Complete History*, Translation by Abbas Khalili & Abolghasem Halat, Tehran, Scientific Press Institute.
- Ibn Sa'd, A, M (1374). *Kitab Tabaqat Al-Kubra*. V1. Tehran:Farhang va Andisheh Press.
- Ibn al-Faqih, A (1416). *Mukhtasar Kitab al-Buldan*. Research by Yousef Elhadi. Beirut: Book Land Press.
- Istakhri, E (1368). *Masālik al-Mamālik*. Efforts by Iraj Afshar. Tehran:Elmi Farhangi Press.
- Isfahani, H (1346). *Sini Muluk al-ard w'al-anbiya*. Translation by Ja'far Shi'ār. Tehran: Iran Culture Foundation Press..
- Khodadadyan, A (1376). *The History of Ancient Iran*. V1.2. Aryan & Medes. Tehran: Asalat Tanshir Press.
- Kufi, A (1384). *Chach Nameh*, Revision by Davood Puteh & Umar Ibn Muhammad. Tehran: Asatir Press.
- Luconinev, G (1350). *Iran in the third to fifth centuries AD A description of the history of Iranian civilization in the Sassanid era*. Translation by Enayatollah Reza. Tehran: Book translation and publishing Institute.
- Miskawayh, A (1379). *Tajarib al-umam*. Tehran:Soroosh Press.
- Mohammadi-Malayeri, M (1379). *Iranian Culture and History during the Period of Transition between the Sassanid and Islamic Eras*. Tehran: Tus Press.
- Qamar, M (1396). *Bahrain's position in shipping and maritime trade from the beginning of Islam until the fall of the Abbasid Caliphate*.

Translation by Nematollah Maqsoodi & Qolam Reza Zaeri.
Tehran: Giwa Press.

- Rasti, O & Ashrafi, A (1395). Study of the process of territorialization of coastal countries in the Oman Sea and investigation of maritime territory. *Journal of Political Geography*. No1. pp113-142.
- Shafii, N et al (1397). The effect of Fatimid and Abbasid trade rivalries on the tendency of the cages of the south of Kerman to the Fatimid Ismailis. *Studies of the History of Islam*. No39. pp51-75.
- Taqaoush, M, S (1387). *Abassid Government*, Translation by Hojat Allah Jowdaki. Qom: University Press.
- Vosuqi, M & Sefatqol, M (1395). *Atlas of Ports and Maritime History of Iran. Tehran Ports and Maritime Organization*.
- Vosuqi, M (1390). *History of the Persian Gulf and neighboring countries*. Tehran: Samt Press.
- Wilson, A (1366). *Persian Gulf*. Translation by Muhammad Saidi. Tehran: Elmi Farhangi Press.
- ZarinKoob, R (1391). Persian Names of the Southern Seas of Iran. *Quarterly Journal of Islamic and Iranian History of Al-Zahra University*. No13. pp120-140.

References [In Arabic]:

- Al-afwi, M (1435). *Qasas va Akhbar Jarat fi Oman*, Muscat, Second Edition
- Alani, A (1421). *Bahrain in the early Islam*. Beirut: Arabic Encyclopedia.
- Ali, J (1971). *The history of the Arabs before Isla*. V7. Beirut: Dar al-elm Press.
- Al-Masudi, A (1409). *Murūj al-Dhahab wa-Ma'ādin al-Jawhar*. Research by Asad Daqer. Qom: Dar al-Hojreh Press.
- Al-Moqdasi, S. *The Best Divisions for Knowledge of the Regions*. Beirut: Dar al-Sadr Press.

- Anonymous (1423). *The borders of the world from the East to the West*. Revision by Youssef Al-Hadi. Cairo: Cultural Press.
- Ashour, S (1426). *History of Oman*. Oman: Ministry of Heritage and Culture
- Azkoy, S (1426). *History of Oman*. Oman: Ministry of Heritage and Culture Press.
- Ibn Khaldun, A, M (1408). *Kitāb al-‘Ibar wa-Dīwān al-Mubtada’ wa-l-Khabar fī Ta’rīkh al-‘Arab wa-l-Barbar wa-Man ‘Āṣarahum min Dhawī ash-Sha’n al-Akbār*. Research by Khalil Shahadeh. Beirut: Dar Al-fekr Press.
- Ibn Rustah, A (1892). *Kitāb al-A‘lāq al-Nafīsa*. Beirut: Dar Al-Sadr Press.
- Kahhala, U (1414). *Dictionary of Arab tribes*. Beirut: Resale Institute.
- Qazvini, Z (1998). *Āthār al-bilād wa-akhbār al-‘ibād*. Beirut: Dar al-Sadr Press.