

اوج و افول بندر باستانی سیراف بانگاہی بریافته‌های باستان‌شناسی

دکتر یزدان‌نعمه* و زهرا فلاحی‌پارولی**

* استادیار گروه باستان‌شناسی دانشگاه آزاد اسلامی، واحد ابهر

** دانشجوی دکتری باستان‌شناسی دوران اسلامی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات

چکیده

سیراف شناسنامه تاریخ دریانوردی ایران و معرف بخشی از هویت تاریخی و فرهنگی سرزمین ماست. حیات اقتصادی و اجتماعی این بندر مهم و مشهور در دوران رونق و شکوفایی، بیانگر تمدنی درخشان و پویا است که از دوره ساسانی تا چند قرن بعد از اسلام تداوم داشته است. تحولات صورت گرفته در دستگاه خلافت عباسی در قرون سوم و چهارم هجری قمری و تشکیل سلسله ایرانی آل بویه از دلایل این شکوفایی بوده است. در طول تاریخ جغرافیدانان، مورخان و جهانگردان مسلمان به دفعات از آن سخن گفته‌اند و به توصیف و تعریف آن پرداخته‌اند، و کاوش‌ها و بررسی‌های باستان‌شناسی زیر آب که اخیراً در آن صورت گرفته، به شناخت بیش‌تر این بندر باستانی کمک نموده است. شواهد تاریخی نشان می‌دهند که بیش‌ترین مبادلات و رفت و آمدهای تجاری و فرهنگی در اقیانوس هند در سده‌های نخست اسلامی به سوی شرق دور و یا غرب این اقیانوس، از طریق خلیج فارس و دریای عمان صورت می‌گرفته است و فعال‌ترین مراکز تجاری آسیا و آفریقا و حتی مدیترانه، مراکز بندری مسلمانان از جمله سیراف بوده‌اند. در این مقاله قصد داریم تا به تحول این بندر و دلایل اوج و افول آن با مدارک باستان‌شناختی بپردازیم.

واژگان کلیدی: بندر سیراف، خلیج فارس، دریانوردی، دوره ساسانی، دوران اسلامی.

درآمد

اجتماعی این بندر مهم و مشهور در دوران رونق و شکوفایی، بیانگر تمدنی درخشان و پویا است که از دوره ساسانی تا چند قرن بعد از اسلام تداوم داشته است (و ثوقی، ۱۳۸۳: ۵) (شکل ۲).

این رشد اقتصادی همواره در طول تاریخ با فراز و فرودهایی همراه بوده است، که می‌توان علت آن را با سیاست‌های حکومتی دوره‌های مختلف و حتی شرایط اقلیمی و آب و هوایی گوناگون در طول این دوره‌ها مرتبط دانست. این بندر همچنین یکی از بنادر اصلی و مهم در شاهراه ابریشم بود که علاوه بر

پیش از اسلام در حوزه خلیج فارس و دریای عمان، بنادری چند در بازرگانی خصوصاً بازرگانی دریایی نقش آفرینی کردند. یکی از این بنادر که در دوره ساسانی پدید آمد و در قرون نخستین اسلامی به شکوفایی رسید، بندر سیراف بود (یحیایی، ۱۳۸۷: ۸۹). بندر سیراف یکی از یادگارهای گران‌بهای دوران درخشش و اوج تجارت دریایی ایران به شمار می‌رود (شکل ۱). سیراف شناسنامه تاریخ دریانوردی ایران و معرف بخشی از هویت تاریخی و فرهنگی سرزمین ماست. حیات اقتصادی و

قرن ایرانیان بودند (مقدسی، ۱۳۶۱: ۱۷۶). اما با وجود آن که اطلاعات ما درباره کارگاه‌های کشتی‌سازی بسیار اندک است، این اندازه می‌دانیم که بندر تجاری سیراف علاوه بر موقعیت بسیار مهم بازرگانی‌اش، از جمله مهم‌ترین بنادر ساخت و تعمیر کشتی‌ها بوده است و کشف برخی وسایل کشتی‌سازی در این شهر، این حقیقت را ثابت می‌کند (رانین، ۱۳۵۰: ۷۸).

درباره علل و عوامل از رونق افتادن بندر سیراف دلایل و مباحث مختلفی از جانب جغرافی‌دانان و مورخان اسلامی و غیراسلامی مطرح شده است، و ما قصد داریم در این مقاله به بررسی این دلایل پرداخته و با مطالعه آن‌ها به یک جمع‌بندی و نتیجه‌گیری صحیح دست پیدا کنیم.

موقعیت جغرافیایی و جغرافیای تاریخی سیراف

بندر سیراف در فاصله ۲۴۰ کیلومتری شرق بندر بوشهر و ۳۵ کیلومتری جنوب شرقی کنگان و در ساحل خلیج فارس قرار دارد. ارتفاع آن از سطح دریا ۱۰ متر است (اسماعیلی جلودار، ۱۳۸۸: ۲۷۳) و در ۲۷ درجه و ۳۸ دقیقه عرض شمالی و ۵۲ درجه و ۲۰ دقیقه طول شرقی قرار گرفته است (اقبال، ۱۳۲۴، ۷). این بندر تاریخی بر اساس نوشته‌های موجود در کتب جغرافیای تاریخی قدیم و بررسی‌های صورت گرفته توسط محققان جدید در مغرب بندر طاهری کنونی واقع شده بود (توفیقیان، ۱۳۹۲: ۳). یاقوت حموی درباره بندر سیراف و موقعیت جغرافیایی آن می‌نویسد: "در ساحل خلیج فارس تقریباً میانه راه دو بندر لنگه و بوشهر امروزی بندری است از بنادر دشتی در جزء بلوک کنگان به نام بندر طاهری که حالیه نه جمعیتی قابل دارد نه تجارت و آبادانی شایانی، تنها اهمیت آن این است که از مراکز غوص مروارید است و اهالی آن با سفاین کوچکی که دارند به صید مروارید و ماهی و داد و ستدهای محلی با بنادر کوچک مجاور مشغولند" (حموی، ۱۴۱۰، ج ۳: ۲۱۱). او همچنین در ادامه داستانی افسانه‌ای نقل می‌کند که اگر چه مضمون آن اعتبار چندانی ندارد ولیکن هم می‌تواند معرف قدمت و هم توضیح دهنده وجه تسمیه و معنای سیراف باشد، او چنین نقل می‌کند که: "ایرانیان گویند چون کیکاوس خواست به آسمان صعود کند و با این عزم برخاست و از چشم مردم غایب گشت خداوند

کمک به مبادله و جابجایی کالاها، به پیشرفت دریانوردی و کشتی‌رانی و همچنین گسترش فرهنگ و تمدن ایرانی و اسلامی در سایر نقاط دنیا خدمات شایانی نموده است.

در دوره اسلامی سیراف رقیب بندر نوبنیاد بصره شد و طولی نکشید که به عنوان مهم‌ترین بندر مرکزی خلیج فارس مورد توجه قرار گرفت. تحولات سیاسی در دستگاه خلافت عباسی در قرن سوم و چهارم و تشکیل سلسله نیمه‌مستقل ایرانی آل بویه که بر فارس و عراق سیطره داشت و عنایتی خاص به شهرها و بنادر فارس و در رأس آن‌ها سیراف داشت، رونق و شکوفایی سیراف را دوچندان کرد. بازرگانان سیرافی از فرصت به دست آمده مطلوب‌ترین استفاده‌ها را بردند و به تجارت با شرق دور، شرق آفریقا و بنادر و شهرهای دریای سرخ و خلیج فارس پرداختند (یحیایی، ۱۳۸۷: ۹۰) (نقشه ۱).

شواهد تاریخی نشان می‌دهند که بیش‌ترین مبادلات و رفت و آمدهای تجاری و فرهنگی در اقیانوس هند در سده‌های نخست اسلامی به سوی شرق دور و یا غرب این اقیانوس، از طریق خلیج فارس و دریای عمان صورت می‌گرفته است و فعال‌ترین مراکز تجاری آسیا و آفریقا و حتی مدیترانه، مراکز بندری مسلمان بوده‌اند (افشار، ۱۳۷۶: ۲۹۵؛ طاهری، ۱۳۸۰: ۳۱۰ تا ۳۱۴). بندر شمالی خلیج فارس در مقایسه با بنادر جنوبی آن در دوران اسلامی اهمیت خاصی برای کشتی‌های تجاری داشتند، در عین حال همه آن‌ها به یک اندازه به شهرت نرسیدند. در طول کرانه‌های شمالی خلیج فارس، بندر بصره، ابله، عبادان (آبادان)، ری شهر (بوشهر)، مهربان، سینیز، گناوه (جنابه)، توج (توز)، نجیرم، سیراف، سیف یا حصن عماره، و تیز و هرمز از بقیه نامدارتر بودند (اصطخری، ۱۳۷۳: ۴۰؛ لسترنج، ۱۳۶۴: ۳، ۲۸۰-۲۷۷؛ ۳۵۳؛ ابن بلخی، ۱۹۲۱: ۱۴۱).

در این بنادر و کرانه‌های خلیج فارس علاوه بر تجارت و اقتصاد بحث ساخت کشتی و کشتی‌سازی نیز مطرح بوده است. بیش‌تر سازندگان کشتی در خلیج فارس و برخی از سواحل شبه جزیره عربستان، ایرانی بوده‌اند، همانگونه که بیش‌ترین و مشهورترین ناخدایان و ملوانان اقیانوس هند نیز در طی چندین

(۱۳۶۱: ۱۸۰).

پیشینه پژوهش‌های باستان‌شناسی و تاریخی سیراف

نخستین گزارش در خصوص سیراف را جیمز موریه در ۱۸۰۸ و ۱۸۰۹ میلادی منتشر کرد. وی محل قرارگیری سیراف را بندر طاهری معرفی نمود (سمسار، ۱۳۵۲: ۳۳۱). سر آرنولد ویلسون که در ۱۹۱۱ میلادی از سیراف دیدن نمود، کاپیتان کمپتورن، عضو بحریه هندوستان را اولین کسی می‌داند که در ۱۸۳۵ از سیراف دیدن کرد (ویلسون، ۱۳۸۴: ۶۲). یزار، باستان‌شناس فرانسوی در ۱۹۱۲ میلادی از سیراف دیدن نموده است. وی ضمن انتقال سنگ قبری با تاریخ ۵۲۷ هجری قمری به موزه لوور که دارای خط کوفی و تزئینات گل و بوته بود، کتابی با عنوان «هیأت اکتشافی در بندر بوشهر» به رشته تحریر درآورده و به مسجد، قبرستان و بقایای معماری سیراف اشاراتی داشته است (یزار، ۱۳۸۴: ۱۳۳-۱۲۹). سر اورل اشتاین در ۱۹۳۳ میلادی از سیراف بازدید و در این خصوص کتابی با عنوان «بررسی‌های مقدماتی باستان‌شناسی در شمال غرب هند و جنوب شرقی ایران» نوشت (Stein, 1934: 54).

وایت‌هاوس، نخستین کاوش‌های باستان‌شناسی سیراف را به مدت هفت فصل از ۱۹۶۶ لغایت ۱۹۷۳ میلادی انجام داد و نتایج حاصل از کاوش را منتشر کرد (Whitehouse, 1968; 1969). بعد از وایت‌هاوس، بختیاری (۱۳۵۴) و معصومی (۱۳۸۳) کاوش‌های باستان‌شناسی سیراف را انجام دادند. دیگر باستان‌شناسانی که در سیراف به کاوش یا گمانه‌زنی اقدام نمودند، عبارتند از: حمید زارعی (۱۳۸۲)، علی‌اکبر سرفراز (۱۳۸۳) و اسماعیلی جلودار در سال‌های ۱۳۸۵ و ۱۳۸۸ (۱۳۸۸). از دیگر فعالیت‌های مطالعاتی در این بندر انجام بررسی‌های باستان‌شناسی زیرآب بود که در سال ۱۳۸۲ به سرپرستی میراسکندری و توفیقیان و سپس توفیقیان در سال ۱۳۸۸ انجام گرفت. آخرین بررسی باستان‌شناسی زیرآب نیز در تابستان ۱۳۹۰ به سرپرستی مشترک توفیقیان و خاکزاد و با حضور چند تن از باستان‌شناسان زیرآب آمریکایی صورت گرفت (توفیقیان، ۱۳۹۱؛ Khakzad, 2012).

باد را بسرکوبی او فرستاد و او را در سیراف سرنگون ساخت، کیکاوس برای رفع تشنگی آب و شیر خواست و آن دو را در این مکان به او نوشاندند و بهمین جهت این محل شیلاب خوانده شد و بعدا شین به سین و باء بفاء مبدل و کلمه به صورت سیراف معرب گردید. او همچنین می‌نویسد نام اولیه این بندر نیز "اردشیر آب"، "شیرآب"، "سیل آب"، "شیراو"، و در دوران اسلامی بازرگانان آن را "شیلاو"، "شیلاف" و یا "سیراف" می‌نامیده‌اند (حموی، ۱۴۱۰، ج ۱: ۲۱ و ۲۱۲). گاهی برخی اعراب مسلمان هم این شهر را "یاج" یا "یانج" می‌نامیدند زیرا که دژی مستحکم به نام "سوریانج" در آن وجود داشته است (ثعالبی، ۱۳۶۸، ۵۴۴-۵۴۵).

جغرافی‌دانان به طور سنتی ایالت فارس را به پنج کوره (خوره) یا ولایت تقسیم کرده‌اند که عبارتند از: شاپورخوره، استخر، دارابگرد (شبانکاره)، کوره ارجان (بهبهان) و اردشیر خوره به مرکزیت شیراز که سیراف نیز در آن قرار داشت. اردشیر خوره شامل شیراز، گور (فیروزآباد) خیر و سمنکان (صیمکان)، کوار (خوار)، کارزین، میمند، کامفیروز، قباد خوره، جُویم، جویم ابواحمد، ماندستان (صحرای میان نجیرم و بوشکانات)، ایراهستان (به معنی ساحل)، جزیره کیش، سیراف، نجیرم، توج، غندیجان، خارک، نابند و غیره و ساحل فارس نیز شامل سه ناحیه به نام‌های سیف عماره (روبه روی جزیره کیش)، سیف زهیر (بر روی خط ساحلی اطراف سیراف) و سیف مظفر (میان توج و نجیرم) بود (الادریسی، ۱۹۸۹، ۴۱۸).

مهم‌ترین راهی که سیراف را به ایران داخلی متصل می‌کرد، راهی بود که از سیراف، پس از عبور از رود سکان به گور (فیروزآباد)، کوار و شیراز می‌رفت. البته راهی دیگر نیز وجود داشت که سیراف را از گران و فریاب، کارین و جویم و خسو به دارابگرد و از آنجا به کرمان مربوط می‌ساخت (لسترنج، ۱۳۶۴، ج ۳: ۱۱-۱۰).

مقدسی در کتاب احسن‌التقاسیم فی معرفه‌الاقالیم (نوشته به سال ۳۷۵ ه.ق.) بندر سیراف را چنین توصیف می‌کند: «سیراف در آن هنگام دروازه چین و خزانه پارس و خراسان بود و در همه کشورهای اسلامی عجیب‌تر و زیباتر از خانه‌های آن ندیدم. این خانه‌ها را از چوب، ساروج و آجر ساخته بودند» (مقدسی،

سیراف در پیش از اسلام

همانگونه که پیش‌تر گفته شد بندر سیراف از جمله مراکز حضور ساسانیان در کناره‌های خلیج فارس است و یکی از مراکز تجاری ساسانیان و نقطه اتصال نواحی داخلی ایران و دولت‌های خارجی به شمار می‌رفته است. سیراف قدیم از شهرهای ولایت اردشیر خَره بود که در حال حاضر ویرانه‌های آن نزدیک بندر طاهری کنونی قرار دارد (شواتس، ۱۳۸۸: ۹۰). سابقه بندر سیراف به دوره ساسانیان و شاید قبل از آن می‌رسد. اما اوج شهرت آن در اواخر دوره ساسانی تا قرن پنجم هجری قمری است. پس از روی کار آمدن ساسانیان، پادشاهان این سلسله سعی کردند بندری را برای ارتباط با مناطق داخلی پارس و ایجاد رابطه اقتصادی با دولت‌های دیگر ایجاد کنند. بندر سیراف نیز از شهرهایی بود که برای ارتباط با نواحی داخلی پارس ایجاد شد. این شهر بندرگاه اصلی فیروزآباد، نخستین پایتخت ساسانیان و آسان‌ترین راه ارتباطی این شهر و ساحل بوده است (شفیعی، ۱۳۹۲: ۴۳).

بندر سیراف بنا بر رأی مشهور، که کشفیات و آثار باستانی نیز آن را تایید می‌کند، به واسطه توجه پادشاهان ساسانی به خلیج فارس و بنادر آن، در حدود قرن سوم میلادی پدید آمد. ظاهراً اردشیر موسس سلسله ساسانی با هدف گسترش بازرگانی در خلیج فارس و مناطق مجاور و تامین امنیت پس‌کرانه‌های ایالت فارس به بنا یا تجدید بنای یازده شهر، که عمدتاً بندری در سواحل جنوبی ایران و مناطق شمالی خلیج فارس بودند، دست زد که یکی از آن‌ها بندر سیراف بود (یحیایی، ۱۳۸۷: ۹۰). نام‌های باستانی سیراف از جمله "اردشیر آب" که گفته می‌شود تغییر یافته اردشیر آب به سیراب و سپس سیراف بوده است نیز گویای نسبت و تاسیس این بندر بوسیله اردشیر است.

بندر ابله در عهد اشکانیان ساخته شده بود، این بندر مهم‌ترین بندر خلیج فارس در دروه ساسانیان و دارای کارگاه‌های کشتی‌سازی بود اما این بندر به علت کمی عمق آب و وجود گرداب‌ها همواره خطر به گل نشستن، کشتی‌ها را تهدید می‌کرد (سمسار، ۱۳۵۲: ۱۸۰). با وجود این شاید یکی از عوامل مهمی که اردشیر را به ساخت بندر سیراف وادار ساخته است ضرورت ایجاد بندری بوده که استقرار و لنگر انداختن

کشتی‌ها در آنجا مشکلی به وجود نیاورد. از سوی دیگر شاید وی رضایت نمی‌داد که بندرگاه بزرگ ساسانی منطقه‌ای باشد که به وسیله اشکانیان ساخته شده بود زیرا ساسانیان خود در نابودی بناهای اشکانی به خاطر خصومتی که با آن‌ها داشتند، تلاش می‌نمودند (بویل، ۱۳۶۸، ۱۲۳).

بسیاری از محققان معتقدند که دژ سیراف را شاپور دوم ساسانی به منظور تقویت مواضع تدافعی ساحل خلیج فارس در قبال تعرضات اعراب بنا کرده است (وایتهاوس و ویلیامسن، ۱۳۵۵: ۲۳). مهم‌ترین سندی که در مورد ارتباط سیراف با فیروزآباد وجود دارد جاده سنگ فرشی است که لویی واندنبرگ در ۱۳۳۸ خورشیدی آن را کشف کرده است (مصطفوی، ۱۳۵۷: ۵۱۸). ساسانیان با احداث این جاده، شهر سیراف را به فیروزآباد ارتباط داده بودند. این راه نزدیک‌ترین مسیر از طریق شهر گور یا فیروزآباد امروز به سیراف بوده است. طول این راه ۲۵۰ کیلومتر بود و فقط با قاطر قابل عبور بود. این جاده برای ساسانیان خصوصاً از لحاظ اقتصادی اهمیت داشت، زیرا از طریق آن ارتباط تجارت از راه دریا با داخل کشور تامین می‌شد. این جاده تا قرن دهم میلادی راه تجاری بوده است (مصطفوی، ۱۳۵۷: ۱۰۴).

به طور کلی آثار و شواهد باستانی همراه با متون تاریخی همگی نشان‌دهنده این مطلب هستند که بندر سیراف دریابار بازرگانی دوران ساسانی بوده است. سیراف بندری بوده است که از طریق آن کالاهای خراسان بزرگ، اصفهان، ری، کاشان و فارس به خارج صادر می‌شد، کالاهای ایرانی مانند پارچه، گلاب، ادویه، انواع فرش، غله و خشکبار از سیراف به وسیله کشتی‌های اقیانوس‌پیمای بادبانی به دورترین نقاط جهان آن روزگار می‌رفته است و کشتی‌های چین و هند و عرب نیز کالاهای خود را پس از گذراندن از دریا‌های دوردست به این شهر وارد می‌کردند (ثانوی، ۱۳۹۴: ۲۸).

در حقیقت سیراف در دوره ساسانی و در قرن ششم میلادی کانون بازرگانی و تجارت در خلیج فارس بود، در این دوره در سیراف نه فقط رفت و آمد تجار و دریانوردان از همه ملل آزاد بود بلکه همگان از حقوق یکسانی برخوردار بودند (اسدپور، ۱۳۸۴: ۲۲۶). در دوره بهرام دوم و قدرت گرفتن کرتیر، بهرام

سیراف از زیر خاک بیرون کشیده شدند (پاشازانوس و احمدی، ۱۳۹۴: ۵۰).

بندر سیراف در دوره اسلامی

در سده‌های نخستین اسلامی نیز بندر سیراف یکی از بنادر مهم خلیج فارس بود که در متون به عنوان مرکز تجارت ایران در سواحل خلیج فارس معرفی شده است. تقریباً اکثر محققان سده‌های نخست هجری به توصیف آن پرداخته و آن را یکی از بنادر مهم جهان دانسته‌اند که به خصوص کشتی‌های پارسی، چینی و هندی در آن به کار واردات و صادرات کالا می‌پرداختند (شفیعی، ۱۳۹۲: ۴۴).

با فتح ایران و از آن جمله بندر و سواحل خلیج فارس به وسیله فاتحان مسلمان و پذیرش تدریجی اسلام توسط ایرانیان، تغییرات وسیعی در مناطق داخلی ایران صورت گرفت ولی در حوزه بندر خلیج فارس، پس از وقفه‌ای کوتاه در قرن اول هجری، سیراف و بندر نوبنیاد بصره که جایگزین اُبله شده بودند، نقش بازرگانی پیشین خود را بازیافتند و طولی نکشید که خلفای عباسی که کسب قدرت و پیروزی خود را مدیون ایرانیان بودند، قدرت سیاسی و اقتصادی را تا حدودی به ایرانیان بازگرداندند و تجارت دریایی دریانوردان ایرانی با آن سوابق ارزشمند در فضای جدید رونقی دیگر یافت (یحیایی، ۱۳۸۷: ۹۲).

مسعودی، اصطخری، مقدسی، یاقوت حموی، ابن بلخی و دیگر مورخان و جغرافیایان هر کدام توصیفی از این بندر زیبا و پررونق بازرگانی داشته و از بناها و ثروت مردمان آن سخن گفته‌اند. آن‌ها موقعیت و ویژگی و شرایط سیراف را در آثار خود آورده‌اند.

ابن خلدون در اثر خود از شهر سیراف و نجیرم در شمال هرمز نام می‌برد (ابن خلدون، ۱۳۷۴: ۱۱۵). اصطخری که خود از مردم فارس بود در کتاب المسالک و الممالک خود در حدود سال ۳۴۰ هجری قمری سیراف را چنین وصف می‌کند: "بعد از شیراز بزرگ‌ترین بلاد کوره اردشیر خرّه (قسمت جنوبی فارس از اصطخر به پایین) سیراف است، وسعت آن تقریباً با شیراز برابری می‌کند. خانه‌های آن از چوب و ساج یا یک قسم چوب دیگر که از زنگبار می‌آورند ساخته شده و منازل آن چند طبقه

تصمیم گرفت دست گروه‌های مخالف خود را از بنادر خلیج فارس کوتاه کند. از جمله این گروه‌ها پالمیریان بودند که در جزیره خارک ساکن شده و تجارت خلیج فارس را در دست داشتند، به همین دلیل بهرام دوم سیراف را که در فاصله دو پایتخت قرار داشت، تقویت کرد. وی با این اقدام توانست توجه دریانوردان و کشتی‌رانان و بازرگانان دریایی را از آفریقا تا خاور دور و هندوستان و دریای احمر و مصر به سیراف معطوف کند (سرفراز، ۱۳۸۴: ۵۴-۵۵).

در زمان شاپور دوم نیز تجارت گسترش زیادی پیدا کرد تا آنجا که کالاهای ایران در چین از شهرت خاصی برخوردار بودند، از جمله قالی‌های بابلی، مرواریدها و خشکبار سیرافی. شواهد تاریخی و باستان‌شناسی دریایی جدید نیز گواه خوبی بر رونق تجارت بین ایران و چین در دوره ساسانیان (به ویژه در دوره شاپور دوم) است (وئوکی، ۱۳۸۴: ۷۶).

بندر سیراف در پیش از اسلام همراه و هم‌دوش با بندر ابله در تجارت خلیج فارس در "راه دریایی ابریشم" یا "راه ادویه" نیز که با هند و چین در ارتباط بود، فعالیت می‌نمود (یحیایی، ۱۳۸۷: ۹۱). نشانه‌های این ارتباط و تجارت را علاوه بر متون و کتب تاریخی و جغرافیایی می‌توان از طریق ۱۹۳۰ قطعه از سکه‌های ساسانی از جمله سکه‌های عرب ساسانی که در طول حفاری‌های باستان‌شناسی چین از زیر خاک بیرون آورده شده‌اند، مشاهده نمود. این سکه‌ها به سیزده پادشاه ساسانی تعلق داشتند، و اگرچه محل کشف بسیاری از آن‌ها در نزدیکی مسیر زمینی جاده ابریشم بود، برخی از آن‌ها نیز در مناطق ساحلی جنوب چین یافت شده‌اند (Curtin, 1984: 101; Thierry, 1993: 90). با توجه به سکه‌های ساسانی که در نواحی ساحلی استان گوانگ دونگ در نزدیکی دریا یافت شده‌اند، می‌توان این گونه فرض کرد که مسکوکات از طریق تجارت دریایی و به احتمال بسیار از استان فارس به بندر جنوب چین راه یافته‌اند (Sun Li, 2004: 42). همچنین پیدا شدن سکه‌های دوره تانگ و سونگ در سیراف را می‌توان به عنوان آغاز تماس مستقیم بین دریانوردان و تاجران ایران در چین و در اواخر دوره باستان و گسترش آن در قرون نخستین اسلامی به مرکزیت بندر سیراف مطرح کرد. این سکه‌ها طی کاوش‌های وایتهاوس و اسماعیلی از

می‌دانند و دلایلی از قبیل رشد و گسترش شهرها و در پی آن رشد مصرف، افزایش تولید کالاهای زینتی و تجملاتی و بالا رفتن سطح زندگی مردم و نیز وجود امنیت کافی را در این امر موثر شمرده‌اند (مکی، ۱۳۸۳: ۲۸۴-۲۸۲). مهم‌ترین زمینه‌ها و عوامل این ترقی به صورت اجمالی به این شرح است:

عمق مناسب سواحل سیراف برای پهلو گرفتن کشتی‌ها برخلاف ابله در دوره ساسانی و بصره در دوره اسلامی که فاقد سواحل عمیق و مناسب بودند. شورش‌های زنگیان (۲۴۹-۲۷۰ ه.ق.) و قرامطه از اوایل قرن چهارم هجری که بصره و عراق را در بی‌ثباتی سیاسی و ناامنی قرار داد. تاجران بصره با درک این وضعیت از آنجا که اولین شرط تجارت، یعنی امنیت را بر باد رفته دیدند، ثروت و سرمایه خود را به دیگر بنادر خلیج فارس علی‌الخصوص سیراف منتقل کردند که از اوایل قرن چهارم هجری شرایط بسیار مساعدی در آنجا فراهم شده بود.

موقعیت جغرافیایی بسیار مناسب سیراف از دیگر عوامل بود، زیرا از طرفی در منطقه مرکزی سواحل شمالی خلیج فارس قرار داشت و از سویی به اقیانوس هند و دریاهای آزاد به مراتب نزدیک‌تر از بصره، بندر رقیب خود بود، به عبارت دیگر، سیراف به عنوان بندر مرکزی راه دریایی ابریشم مطرح بود (سیرافی، ۱۳۸۱: ۵۷). تجارب ارزشمند سیرافیان در دریانوردی و تجارت دریایی که در آثار جغرافیایی قرون سوم و چهارم هجری غالباً به آن اشاره شده است.

وجود شهرهای پس‌کرانه‌ای ثروتمند و دارای تولیدات گوناگون و مهمی همچون فیروزآباد، فسا، دارابگرد، کازرون و شیراز که ارتباط بازرگانی بسیاری با سیراف داشتند و در شکوفایی سیراف بسیار موثر بود. شکل‌گیری سلسله ایرانی آل بویه در فارس و تسلط بر دستگاه خلافت عباسی (۳۳۴-۴۴۷ ه.ق.) در شکوفایی سیراف تاثیر بسیار داشت، زیرا امیران آل بویه و در رأس آن‌ها عضدالدوله که به اهمیت اقتصادی خلیج فارس و نقش این بندر مهم کاملاً واقف بودند، از هیچ کوششی در این راه دریغ نمی‌کردند و با اقدامات عمرانی همچون گسترش راه سنگ‌فرش شیراز به فیروزآباد و فیروزآباد به سیراف و تامین امنیت، زمینه مناسب برای صادرات و واردات کلیه کالاها و محصولات شهرهای فارس و حتی دیگر شهرهای ایران را به

است، شهر برکنار دریا واقع است و خانه‌ها یکی در داخل دیگری است... (اصطخری، ۱۳۷۳: ۱۲۸). در جای دیگر اصطخری در باب سیراف می‌گوید: "سیراف بزرگ‌ترین بندر فارس است، بزرگی شهر تا آنجاست که تا از کوه مشرف بر آن نگذردند همه جا خانه دنبال خانه می‌بینند. با اینکه در شهر نه آب خنک وجود دارد نه زراعت نه شیر باز سیراف آبادترین بلاد فارس به شمار می‌آید. ... از سیراف صبر و کافور و جواهر و خیزران و عاج و آبنوس و فلفل و صندل و عطریات و دواهای طبی که از خارج به آنجا می‌آورند ببلاد دیگر ایران و سایر نواحی عالم صادر می‌شود و سیراف در تجارت برای این بلاد و نواحی حکم بندر نقل و انتقال را دارد، مردم آنجا توانگرترین مردم ایرانند و ثروت بعضی از ایشان از ۱۲۰ کرور هم تجاوز می‌کند..." (اصطخری، ۱۳۷۳: ۱۵۴).

مسعودی بسیاری از بازرگانان و دریانوردان سیراف را نام می‌برد که از خلیج فارس تا "نانفوی چین" در حال رفت و آمد بوده‌اند و اطلاعات فراوانی از دریا داشته‌اند (مسعودی، ۱۳۵۶: ۱۰۵). ابن حوقل نیز در اثر خود سیراف را شهر بزرگی می‌داند. وی این شهر را از اردشیر خوره می‌داند و وسعت آن را حدود شیراز ذکر می‌کند. همچنین وصفی که از خانه‌های مردمان سیراف می‌کند نشان‌دهنده رفاه ساکنان آن است. وی اهالی آنجا را بازرگان معرفی می‌کند (ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۵۱).

ابن بلخی نیز در فارس‌نامه سیراف را شهری بزرگ و آباد و پر نعمت می‌داند و از مال زیاد آن در دوران خلفا یاد می‌کند (ابن بلخی، ۱۹۲۱، ۱۳۶). مقدسی نیز ضمن شرح در مورد سیراف این شهر را طرف تجارت با چین معرفی می‌کند و آن را درگاه چین می‌نامد (مقدسی، ۱۳۶۱: ۶۲۳). در نهایت از محققین خارجی که به سیراف در دوران اسلامی اشاره کرده است می‌توان به لسترنج اشاره نمود، وی از قول یکی از مورخان اسلامی، سیراف را یکی از بزرگ‌ترین بنادر ایران در خلیج فارس می‌داند و اشاره می‌کند که تمام کالاهایی که از طریق دریا وارد می‌شد، از آن بندر توزیع می‌گردید (لسترنج، ۱۳۶۴: ۳۱۴).

شکوفایی و رونق بندر سیراف در دوره اسلامی

بر پایه منابع، دوره عباسیان را دوره شکوفایی بازرگانی مسلمانان

نمی‌توانست در چنین آشفته بازاری به حیات خود ادامه بدهد. سیراف برای ادامه زندگی باید کالاهای فارس و دیگر نواحی را صادر و کالاهای شرق دور را وارد می‌کرد. اما در فارس نه کالایی برای صدور وجود داشت و نه کسی را توان آن بود که کالاهای چین و هند را خریداری کند. آشفته‌گی اوضاع سیاسی و اجتماعی، عدم ثبات حکومت، جنگ، قتل و غارت، ناامنی شهرها و راه‌ها، همه فارس را به ویرانی برد و سیراف نیز بیش از دیگر شهرها آسیب دید (توفیقیان، ۱۳۹۲: ۵).

علاوه بر این تقسیم قدرت اسلامی بین دو خلیفه مصر و بغداد، جدایی دو منطقه اقتصادی مهم پیرامون رودخانه‌های نیل و فرات را به دنبال داشت و نیروی دریایی مسلمان را بین دو قطب متخاصم در خلیج فارس و بحر احمر متمرکز کرد و در نهایت باعث احیای راه تجارتهای دریای سرخ شد و در مقابل بنادر خلیج فارس اهمیت خود را از دست دادند (هولی، ۱۳۷۷: ۷۷).

از دیگر عوامل مهم افول سیراف تغییر راه‌های ارتباطی بود. در اواسط قرن ۱۲ میلادی ارتباطات میان خلیج فارس و داخل ایران از طریق کرمان انجام می‌گرفت. این ارتباط یا از طریق مسیرهایی بود که عبور از یزد، فارس را دور می‌زد یا از طریق مسیرهایی انجام می‌گرفت که کرمان را به سرزمین‌های دورتر ولی ثروتمندتر شرق ایران وصل می‌کرد. در حالیکه در دوره آل بویه جهت عمومی رفت و آمد بر محور شرقی-غربی بود در عصر سلجوقی مسیرها در جهت شمالی-جنوبی قرار داشتند، این تغییر مسیر تا هنگام تصرف مغولان همچنان پابرجا بود (ثانوی، ۱۳۹۴: ۳۸). با روی کار آمدن حکومت قدرتمند سلاجقه در کرمان، قارود کوشید تا فارس را نیز ضمیمه کرمان کند، فارس با بنادر خود که سیراف از همه آن‌ها مهم‌تر بود، نظر او را جلب کرده بود اما چون به این هدف نرسید او و جانشینانش به ویژه توران‌شاه کوشیدند تا کیش را جانشین بندر سیراف سازند و از این راه سود سرشار بازرگانی سیراف را به خود اختصاص بدهند. جانشین ساختن کیش به جای سیراف هرچند برای حکومت کرمان آنچنان که باید و شاید مفید واقع نشد، اما سبب فرو افتادن سیراف گردید (توفیقیان، ۱۳۹۲: ۵).

در کنار همه این موارد به نظر می‌رسد وقوع زلزله ویرانگر سیراف از عوامل مهم مهاجرت سیرافیان بوده است. مقدسی

سیراف آماده کردند. اقدامات مهم دیگری همچون ایجاد فیل‌خانه عضدی در نایبند سیراف که به وسیله عضدالدوله دیلمی ایجاد شده بود، ضرب سکه و تاسیس ضرابخانه در سیراف در این دوره عنایت ویژه به بازسازی شبکه راه‌ها و تامین امنیت شهرهای پس‌کرانه‌ای فارس که با کوچ‌های اجباری قبایل جت/جات به پس‌کرانه‌های سیراف همراه بود، به مثابه پشتوانه واقعی تجارت سیراف بود. سیطره و تسلط آل بویه بر بنادر بصره در عراق، صحار و مسقط در عمان، بنادر دریای سرخ، شبکه راه‌ها باعث شد تا رونق و شکوفایی تجارت سیراف با اقتدار آل بویه رابطه مستقیم پیدا کند (یحیایی، ۱۳۸۷: ۹۵-۹۴).

افول بندر سیراف، علل و چگونگی آن

دانشمندان برای زوال سیراف دلایل گوناگون و بسیاری بیان کرده‌اند. برخی از مهم‌ترین دلایل عبارتند از: افول نهاد خلافت در جهان اسلام، رقابت عباسیان و فاطمیان و ونیزیان بر سر راه‌های تجاری، نابسامانی اوضاع داخلی عمان به ویژه زوال موقت بندر صحار، شورش زنگیان در جنوب عراق، فعالیت قرمطیان در عربستان شرقی و سیاست توسعه‌طلبانه آل بویه در آنجا و نیز آشوب‌های گسترده فارس و سواحل خلیج فارس در اواخر سده چهارم و اوایل سده پنجم که به تدریج سیراف را به انبار باورتهی تبدیل و جرقه‌ای چون زلزله مهیب سیراف آن را نابود کرد (وثوقی، ۱۳۸۰، ۸۲ و ۸۶).

شورش قرامطه و زنگیان هرچند در کوتاه مدت باعث شد تا بندر سیراف در مقابل بندر بصره علم شود و به رونق بیشتری دست پیدا کند اما در طولانی مدت ناآرامی‌هایی که به وجود آورد موجب شد تا مسیر دریایی سیراف امنیت خود را از دست داده و به مرور بازرگانان به دنبال مسیر امن‌تری برای جابجایی کالاهای خود باشند. از سوی دیگر درگذشت عضدالدوله دیلمی به سال ۳۷۲ هجری آرامش فارس و بندر بزرگ آن یعنی سیراف را دچار تزلزل کرد. کشمکش‌ها و جنگ‌های داخلی فارس نزدیک به یک قرن دوام داشت. در چنین شرایطی طبیعی است که کار بازرگانی نمی‌توانست رواجی داشته باشد، زیرا بازرگانی بیش از هر چیز به ثبات و امنیت نیازمند است. سیراف که زندگی خود را از راه بازرگانی اداره می‌کرد دیگر

قشم و کیش نمودند، و بنابر نوشته مورخان برخی نیز از یمن و دریای سرخ، هند و چین و حجاز و بسیاری دیگر از مناطق مجاور سر درآوردند. در حقیقت به نظر می‌رسد که با زوال سیراف بسیاری از اقشار فرودست اجتماعی آنجا که از نواحی اطراف آمده بودند، به شهر و دیار خود بازگشتند. برخی از سیرافیان نیز که مردمی فقیر یا متوسط بودند به زندگی خود در شهر نیمه‌ویران سیراف ادامه دادند. طبقات متوسط همچون ناخدایان و اقشار وابسته به آن‌ها مثل ملوانان و راهبانان (راهنمایان دریایی)، ماهیگیران و غواصان به جزیره کیش مهاجرت کردند. شمار آن‌ها به قدری زیاد بود که بر تعداد اندک بومیان جزیره غلبه جمعیتی پیدا کردند و کیش را به مرکزی بازرگانی تبدیل نمودند. به هر حال مهاجرت سیرافیان، پس از زوال سیراف پایه‌های پیدایش دست کم دو حکومت تجارت‌پیشه (ملوک بنی‌قیصر در جزیره کیش و حکومت شیرازیان در سواحل زنگبار) را بنا نهاد و سبب گسترش جمعیت مهاجر ایرانی در سواحل هندوستان و چین شد (بحرانی‌پور، ۱۳۸۷: ۴۵).

باستان‌شناسی زیرآب در بندر سیراف

سال‌ها کاوش و بررسی در بندر سیراف به واسطه فعالیت‌های باستان‌شناسان داخلی و خارجی منجر به گردآمدن اطلاعات با ارزشی در خصوص ساختار شهری و معماری ساسانی این بندر مهم شد (تصاویر ۳ و ۴)؛ اما در خصوص ابعاد واقعی سیراف و تخریب‌های ایجاد شده توسط زلزله‌های حادث شده، اختلاف نظر بسیاری بین محقق وجود دارد. عده‌ای معتقدند بخش مهمی از سیراف بوسیله زلزله به درون آب واژگون شده است. این گروه از پژوهشگران حوزه خلیج فارس بخش تخریب شده را از پنجاه تا نود درصد بیان کرده‌اند. برخی دیگر از محقق نیز معتقدند بر اثر زلزله مورد اشاره، سونامی عظیمی شکل گرفته و بخش اعظم شهر را به زیر آب فرو برده است. به دلیل اهمیت موضوع و با هدف شناخت بهتر محدوده بندر تاریخی سیراف و تعیین تخریب‌های احتمالی ایجاد شده در آن، برنامه پژوهشی بررسی باستان‌شناسی زیر آب سواحل سیراف توسط پژوهشکده باستان‌شناسی در تیر ماه ۱۳۹۱ انجام پذیرفت. در این برنامه که با

درباره زلزله سال ۳۶۷ ه.ق. در سیراف می‌نویسد که در سال‌های ۳۶۶ و ۳۶۷ زلزله‌هایی آمد و سیراف هفت روز لرزید تا آنجا که مردم به سوی دریا گریختند و همه خانه‌ها فرو ریخت و برخی از محققان بدون ذکر منبع، شمار کشته‌های زلزله را بیش از دو هزار نفر بیان کرده‌اند (مقدسی، ۱۳۶۱: ۲۸۴).

یاقوت نیز در وصف زلزله‌های سیراف در جایی نوشته است لاکزلازل سیراف، یعنی زلزله‌های سیراف بی‌سابقه‌اند (حموی، ۱۴۱۰: ۲۹۵). با اینکه مقدسی چند سال پس از زلزله، گفته است که مردم این شهر مشغول بازسازی ساختمان‌ها هستند تا شهر را به حالت گذشته بازگردانند اما سیراف دیگر هیچگاه به اهمیت و اعتبار پیشین خود نرسید و تدریجاً متروک شد (طاهری، ۱۳۸۰: ۱۸۶). البته با کمی کنکاش در متون اولیه به نظر می‌رسد که سیراف پس از این زلزله توانست بعد از مدتی دوباره رونق و شکوفایی خود را به دست بیاورد چرا که اگر سیراف در همان زلزله اول به کل ویران و متروک شده بود مقدسی و دیگر جغرافی‌نویسان بعد از او به این امر اشاره می‌کردند؛ در حالیکه نوشته‌های آن‌ها همراه با شواهد بررسی‌های باستان‌شناسی زیر آب نشان می‌دهد که صرفاً به هنگام بازدید یاقوت از سیراف در آغاز سده هفتم هجری بخشی از بندر سیراف از میان رفته بود. از نوشته‌های یاقوت مبنی بر نبودن لنگرگاه و کمی فاصله بین دریا و کوه چنین بر می‌آید که قسمت بزرگی از شهر سیراف در زمان یاقوت ویران شده بود. اما اینکه این حادثه در چه زمانی رخ داده است روشن نیست، زیرا هیچ یک از جغرافی‌نویسان از آن یاد نکرده‌اند. سبب آن هم روشن است، زیرا آغاز قرن ششم هجری، سیراف ارزش و اهمیت خود را به عنوان بندر بازرگانی خلیج فارس از دست داده بود و حوادثی که در آن می‌گذشت از نظر مورخین و جغرافی‌نویسان دور بود. ویرانی و متروک شدن سیراف می‌بایستی بعد از فارس‌نامه ابن بلخی (۵۱۰-۵۰۲) روی داده باشد، نه هنگام زلزله سال ۳۶۷ هجری. شاید سبب این متروک شدن زلزله دیگری بوده است که در سده ششم هجری (یعنی زمانی بین نگارش فارس‌نامه ابن بلخی و دیدار یاقوت از سیراف) رخ داده است (توفیقیان، ۱۳۹۲: ۶).

با وقوع زلزله ویرانگر در سال ۳۶۷ هجری مردم سیراف تا حد زیادی شروع به مهاجرت به مناطق اطراف و از جمله جزایر

۲۶). بعد از انجام دو فصل بررسی‌های زیر آب، توفیقیان، که سرپرستی کاوش‌های زیر آب در جزیره سیراف را بر عهده داشت معتقد است که هیچ نوع اثر معماری در داخل آب وجود ندارد و فرضیه گستردگی سیراف تا آب‌های اطراف و واژگونی و تخریب بخش بزرگی از سیراف به وسیله امواج و زلزله قابل اثبات نیست؛ چنانکه مطالعات خشکی نیز اثبات‌کننده این فرضیه نیست (توفیقیان، ۱۳۹۳: ۲۷).

سخن پایانی

بندر مهم و تاریخی سیراف که از دوره ساسانی تا قرن پنجم هجری یکی از آبادترین و پررونق‌ترین بنادر زمان خود محسوب می‌شد، سرانجام دچار زوال و ویرانی شد به گونه‌ای که در برهه‌ای از تاریخ حتی نام آن از حافظه تاریخی مردمان ایران زمین و سایر بلاد نیز پاک گردید. علل این زوال و فروپاشی نمی‌تواند تنها در مسئله‌ای همچون وقوع زلزله شدید سال ۳۶۷ هجری نهفته باشد، با توجه به مطالب گفته شده به خوبی می‌توان فهمید که موجبات این افول و ویرانی در حوادث گوناگونی همچون افول نهاد خلافت و تقسیم قدرت میان عراق و مصر، فروپاشی و اضمحلال حکومت آل بویه به عنوان مهم‌ترین حامیان این بندر تجاری، آشوب‌های ناشی از سقوط آل بویه و کمبود پول و نقدینگی که در اثر عدم وجود ثبات و امنیت به وجود آمده بود، علم شدن جزیره کیش بوسیله سلاجقه در مقابل سیراف و بسیاری دیگر از موارد این چنینی نهفته بود، و زلزله‌های ویرانگر سیراف تنها به مثابه تیر خلاصی بر پیکر نیمه جان این بندر باستانی بودند. آنچه مسلم است این است که این زوال و ویرانی به یکباره رخ نداده است و سیراف بعد از زلزله اول به مدت چند قرن دیگر به حیات خود ادامه داده و سعی در بازسازی و احیای خود داشته است، اما ظاهراً شرایط محیطی و تغییرات سیاسی صورت گرفته به گونه‌ای بوده است که به ناچار پس از گذشت سالیان مردمان سیراف مجبور به پذیرش آن‌ها شده و برای گذران زندگی به مناطق اطراف مهاجرت نموده‌اند.

مشارکت تنی چند از باستان‌شناسان زیر آب خارج از کشور صورت گرفت، بررسی دقیق‌تری در خصوص سازه‌های ساحلی سیراف و شواهد موجود از هر گونه تخریب احتمالی انجام شد. در بخش دیگری از این پژوهش میدانی و طی عملیات غواصی، سواحل سیراف از خط ساحلی تا عمق سی متری مورد بررسی و شناسایی زیر آب قرار گرفت. نتایج حاصله نشان‌دهنده تخریب تدریجی سازه‌های ساحلی سیراف بوسیله امواج خروشان دریا بود. علاوه بر دلایل و شواهد قابل استناد در این خصوص، بررسی‌های زیر آب نیز نشان‌دهنده عدم تخریب بناهای بندر تاریخی سیراف در ابعاد وسیع در درون آب بود. حتی توپوگرافی کف دریا و عمق زیاد آب‌های مجاور سیراف نیز تاییدکننده این مطلب بود (توفیقیان، ۱۳۹۲: ۳).

مطالعات باستان‌شناسی زیر آب برای تعیین تأثیر زلزله بر روی بندر تاریخی سیراف بر دو بخش خشکی و دریا، در بخش نخست، به بررسی سازه‌های معماری ساحلی و دیوار ساحلی پرداخته متمرکز بود (توفیقیان، ۱۳۹۱: ۲۰-۱) و تأثیرات دریا و تخریب‌های ایجاد شده را ارزیابی می‌نمود. در بخش دوم، گروه باستان‌شناسان غواص با استفاده از تجهیزات جستجو و غواصی در زیر آب، به بررسی و شناسایی زیر آب اقدام نموده و تلاش نمود تا ضمن ثبت و ضبط آثار احتمالی موجود، ارتباط بین دریا و ساحل و تخریب‌های احتمالی بندر تاریخی سیراف در درون آب را از خط ساحلی تا عمق پانزده متری و در مواردی تا سی متری ارزیابی کند (توفیقیان، ۱۳۹۳: ۲۵) (تصویر ۵).

آنچه از عملیات غواصی در زیر آب و بررسی و شناسایی باستان‌شناسی زیر آب حاصل شد، پراکندگی قطعات کوچک و متوسط سنگ‌های آهنکی و گاهی لنگرهای سنگی بود که بدون هیچگونه انسجام و ارتباط منطقی با یکدیگر در بستر دریا و به فاصله‌های مختلف به چشم می‌خورد. در این پژوهش میدانی زیر آب هیچگونه معماری یکپارچه یا آوار معماری که نشان‌دهنده غرق شدن بخش‌هایی از سیراف و واژگونی آن به دلیل وقوع زلزله و یا سونامی یا دیگر عوامل مخرب طبیعی باشد به چشم نخورد. پراکندگی اندک قطعات سنگ‌های آهنکی، بر اثر امواج دریا و بعد از تخریب سازه‌های ساحلی و تکه تکه شدن آن‌ها به دلیل برخورد امواج سهمگین اتفاق افتاده بود (توفیقیان، ۱۳۹۳:

منابع

الف) فارسی

- ابن بلخی، ۱۹۲۱، *فارسانامه*، به سعی و تصحیح لسترنج و نیکلسون، لندن: دارالفنون کمبریج.
- ابن حوقل، ۱۳۶۶، *صورة الارض (سفرنامه ابن حوقل)*، ترجمه و توضیح جعفر شعار، تهران: انتشارات امیرکبیر.
- ابن خلدون، عبدالرحمان، ۱۳۷۴، *مقدمه ابن خلدون*، جلد اول، ترجمه محمد پروین گنابادی، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- اسدپور، حمید، ۱۳۸۴، «جایگاه و اهمیت سیراف در درک گفتن اسلامی و دیاسپورای ایرانی»، در: *مجموعه مقالات کنگره بین‌المللی سیراف (جلد اول)*، به اهتمام عبدالکریم مشایخی و غلامحسین نظامی، بوشهر: انتشارات بوشهر، صص ۱۳۱-۱۲۱.
- اسماعیلی جلودار، اسماعیل، ۱۳۸۸، *گزارش گمانه زنی به منظور لایه نگاری در بندر باستانی سیراف*، مرکز اسناد پژوهشکده باستان‌شناسی (منتشر نشده).
- اصطخری، ابواسحق ابراهیم، ۱۳۷۳، *مسالك و ممالک*، ترجمه محمد بن اسعد تستری، به کوشش ایرج افشار، تهران: بنیاد موقوفات محمود افشار یزدی.
- افشار، ایرج، ۱۳۷۶، *جغرافیای تاریخی دریای پارس*، تهران: سازمان تبلیغات اسلامی.
- اقبال، عباس، ۱۳۲۴، «جغرافیای بلاد و نواحی سیراف قدیم»، *مجله یادگار*، شماره ۱۴، صص ۱۸-۷.
- الادریسی، ابی‌عبدالله محمد بن عبدالله بن ادريس، ۱۹۸۹، *نزه‌المشتاق فی‌اختراق‌الافات*، جلد ۱، بیروت: عالم‌الکتب.
- بحرانی‌پور، علی و سیده زهرا زارعی، ۱۳۸۷، «افول تجاری بندر سیراف و پیامدهای مهاجرت بازرگانان سیرافی»، *مجله تاریخ روابط خارجی*، شماره ۳۶، صص ۴۸-۲۰.
- بختیاری، حسین، ۱۳۵۴، «کاوش‌های باستان‌شناسی در سیراف»، در: *گزارش چهارمین مجمع سالانه کاوش‌ها و پژوهش‌های باستان‌شناسی در ایران*، تهران: انتشارات مرکز باستان‌شناسی ایران، صص ۱۰۸-۱۰۰.
- بویل، جی. آ.، ۱۳۶۸، *تاریخ ایران کمبریج از سلوکیان تا فروپاشی دولت ساسانی*، ترجمه حسن انوشه، تهران: انتشارات امیرکبیر.
- پاشازانوس، حمیدرضا و فرج‌الله احمدی، ۱۳۹۴، «سیراف، تجارت دریایی ایران و چین در اواخر دوره ساسانی و اوایل قرون اسلامی»، *مجله پژوهش‌های ایران‌شناسی*، سال پنجم، شماره ۱، صص ۶۴-۴۹.
- پزار، موریس، ۱۳۸۴، *ماموریت در بندر بوشهر (گزارش حفاری‌ها و مطالعات باستان‌شناسی)*، ترجمه سید ضیاء مصلح، توضیحات و تعلیقات غلامحسین نظامی، بوشهر: انتشارات شروع.
- توفیقیان، حسین، ۱۳۹۱، *گزارش باستان‌شناسی زیرآب سواحل سیراف*، مرکز اسناد پژوهشکده باستان‌شناسی (منتشر نشده).
- _____، ۱۳۹۲، «مطالعه دیوار ساحلی بندر تاریخی سیراف و تعیین محدوده واقعی شهر در بخش ساحلی»، *همایش ملی باستان‌شناسی ایران، دستاوردها، فرصت‌ها، آسیب‌ها*، به کوشش حسن هاشمی زرج‌آباد و سید محمدحسین قریشی، دانشکده هنر دانشگاه بیرجند، صص ۲۲-۱.
- _____، ۱۳۹۳، «تحلیل معماری بندر باستانی سیراف در بخش ساحلی با تکیه بر مطالعات باستان‌شناسی زیرآب»، *مجله مطالعات باستان‌شناسی*، دوره ۶، شماره ۱، بهار و تابستان، صص ۳۸-۲۱.
- ثانوی، وحید، ۱۳۹۴، «بررسی مبادلات تجاری و بازرگانی سیراف با شرق دور»، *مجله پژوهش‌نامه تاریخ*، شماره ۳۹، صص ۴۴-۲۵.
- ثعالبی، عبدالملک بن محمد، ۱۳۶۸، *تاریخ ثعالبی*، ترجمه محمد فضائلی، تهران: انتشارات نشر نقره.

مصطفوی، محمد تقی، ۱۳۵۷، اقلیم پارس، آثار تاریخ و اماکن باستانی فارس، تهران: نشر اشاره.

حموی، یاقوت، ۱۴۱۰، معجم البلدان، ج ۱، بیروت: دارالکتب العلمیه.

معصومی، غلامرضا، ۱۳۸۳، سیراف (بندر طاهری)، تهران: انتشارات انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.

رانین، اسماعیل، ۱۳۵۰، دریانوردی ایرانیان، ج ۱، تهران: انتشارات جاوید.

مقدسی، محمد بن احمد، ۱۳۶۱، احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم، ترجمه علی نقی منزوی، تهران: شرکت مولفان و مترجمان ایران.

زارعی، حمید، ۱۳۸۲، گمانه‌زنی بندر سیراف، مرکز اسناد پژوهشکده باستان‌شناسی (منتشر نشده).

مکی، محمد کاظم، ۱۳۸۳، تمدن اسلامی در عصر عباسیان، ترجمه محمد سپهری، تهران: انتشارات سمت.

سرفراز، علی اکبر، ۱۳۸۴، «سیراف»، در: مجموعه مقالات کنگره بین المللی سیراف (جلد اول)، به اهتمام عبدالکریم مشایخی و غلامحسین نظامی، بوشهر: انتشارات بوشهر، صص ۶۴-۵۲.

وایتهاوس، دیوید و اندرو ویلیامسن، ۱۳۵۵، بازرگانی دریایی ساسانیان، ترجمه اسدالله ملکیان، تهران: کشتی‌رانی آریا.

سمسار، محمدحسن، ۱۳۵۲، جغرافیای تاریخی سیراف، تهران: انجمن آثار ملی.

ونوفی، محمدباقر، ۱۳۸۰، تاریخ مهاجرت اقوام در خلیج فارس (ملوک هرموز)، شیراز: دانش نام فارس (بنیاد فارس‌شناسی).

سیرافی، ابوزید حسن، ۱۳۸۱، سلسله‌التواریخ یا اخبارالصین و الهند، ترجمه حسن قره‌چانلو، تهران: انتشارات اساطیر با همکاری مرکز بین‌المللی گفتگوی تمدن‌ها.

_____، ۱۳۸۳، «پس از یک هزاره باز هم سیراف»، مجله نامه انجمن تاریخ، شماره ۱۶، صص ۲۰-۵.

شفیعی، بهرام، ۱۳۹۲، «سیراف، بندری کهن»، مجله رشد آموزش تاریخ، شماره ۵۱، صص ۴۸-۴۲.

_____، ۱۳۸۴، تاریخ خلیج فارس و کشورهای همجوار، تهران: انتشارات سمت.

شواتس، پاول، ۱۳۸۸، جغرافیای تاریخی خلیج فارس، ترجمه کیکاوس جهان‌داری، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.

ویلسون، آرنولد، ۱۳۸۴، خلیج فارس، ترجمه محمد سعیدی، تهران: بنگاه ترجمه و نشر.

طاهری، محمود، ۱۳۸۰، سفرهای دریایی مسلمین در اقیانوس هند، مشهد: شرکت به‌نشر.

هولی، دونالد، ۱۳۷۷، دریای پارس و سرزمین‌های متصل، ترجمه حسن زنگنه، قم: انتشارات همسایه.

لسترنج، گای، ۱۳۶۴، جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی، ترجمه محمود عرفان، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.

یحیایی، داوود، ۱۳۸۷، «بازرگانی دریایی سیراف در سده‌های نخستین اسلامی»، مجله تاریخ و تمدن اسلامی، بهار و تابستان، شماره ۷، صص ۸۹-۱۱۲.

مسعودی، ۱۳۵۶، مروج الذهب، ترجمه ابوالقاسم پاینده، جلد اول، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.

(ب) غیرفارسی

Curtin, P.D., 1984, *Cross-Cultural Trade in World History*, Cambridge: Cambridge University Press.

Khakzad, S., 2012, "Siraf Archaeological Report", *Sasanica Archaeology*, Vol. 5, pp. 1-8.

Stein, M.A., 1934, *Archaeological Reconnaissance in India and South Western Iran*, London.

Sun, L., 2004, “萨珊银币在 中国的分布及其功能 [Distribution of Sassanian Silver Coins and their Functions in China]”, *The Chinese Journal of Archaeology*, Vol. 1, pp. 35-54.

Thierry, F., 1993, “Sur les monnaies sassanides trouvées en Chine”, In: *Circulation des monnaies, des marchandises et des biens, Res Orientales*, Vol. 5, Gyselen, R., Bures-sur-Yvette, pp. 89-139.

Whitehouse, D., 1968, “Excavations at Siraf, First Interim Report”, *IRAN*, Vol. VI, pp. 1-23.

Whitehouse, D., 1969, “Excavations at Sīrāf: Second Interim Report”, *IRAN*, Vol. VII, pp. 39-62.

—————, 1970, “Excavations at Siraf, Third Interim Report”, *IRAN*, Vol. VIII, pp. 1-18.

—————, 1971, “Excavations at Siraf, Fourth Interim Report”, *IRAN*, Vol. IX, pp. 1-17.

—————, 1972, “Excavations at Siraf, Fifth Interim Report”, *IRAN*, Vol. X, pp. 63-88.

—————, 1974, “Excavations at Siraf, Sixth Interim Report”, *IRAN*, Vol. XII, pp. 1-30.

تصاویر



تصویر ۱: نمایی از بندر سیراف امروزی (www.google.com)



تصویر ۲: تصویر ماهواره‌ای خلیج فارس و موقعیت سیراف (توفیقیان، ۱۳۹۲: ۱۳)



نقشه ۱: موقعیت سیراف در حاشیه خلیج فارس (معصومی، ۱۳۸۳: ۳۶)



تصویر ۳: نمای عمومی سایت E سیراف، دید از شمال شرق (Whitehouse, 1969: 21)



تصویر ۴: خیابان‌های سیراف (Whitehouse, 1969: 20)



تصویر ۵: باستان‌شناسی زیر آب و ثبت مشاهدات بر روی صفحه مخصوص (توفیقیان، ۱۳۹۲: ۱۹)

