

نقش راه‌های ارتباطی ولایت اردشیرخُره بر گسترش تجارت آن در دوران اسلامی

هادی دل آشوب*

سکینه دنیاری**

چکیده

تجارت پر رونق اردشیرخُره که با وسعت نسبتاً زیاد بیشتر سواحل بنادر تجاری خلیج فارس را در بر می‌گرفت احتیاج به شبکه منظمی از راه‌های ارتباطی و تجاری داشت. شبکه راه‌های کاروان‌رو از روزگاران قدیم از آسیای صغیر گرفته تا ماوراءالنهر، عموماً به کناره‌های شمالی و شرقی خلیج فارس (سواحل اردشیرخُره) منتهی می‌شد و محصولات ماوراء دریا برای مصرف و صدور به بنادر ولایت اردشیرخُره آورده و از آنجا به هندوستان چین و شرق آفریقا صادر می‌شد. اردشیرخُره بنا به موقعیت خاص جغرافیایی و قرار گرفتن در مسیر شاهراه‌های تجاری زمینی و دریایی یک قطب تجاری و حلقه‌ی ارتباط جهان شرق و غرب محسوب می‌گردید. ما در این مقاله به دنبال این هستیم تا با رویکردی تاریخی و توصیفی و با استفاده از روش کتابخانه‌ای ابتدا به بررسی راه‌های ارتباطی زمینی و دریایی ولایت اردشیرخُره پرداخته و سپس نقش این راهها را در رونق تجارت و آبادانی آن مورد تحلیل قرار دهیم و در ادامه نیز محصولات صادراتی و وارداتی اردشیرخُره مورد بررسی قرار می‌گیرد.

کلیدواژه‌ها: اردشیرخُره، خلیج فارس، سیراف، شیراز، گور، تاریخ تجارت.

* دانشجوی دکتری تاریخ ایران دوره اسلامی، دانشگاه خوارزمی تهران، hadidlashob@gmail.com

** کارشناس ارشد تاریخ ایران دوره اسلامی، دانشگاه شهید چمران اهواز (نویسنده مسئول)

sakinedonyari@yahoo.com

تاریخ دریافت: ۹۵/۱/۲۰ تاریخ پذیرش: ۹۵/۴/۳

۱. مقدمه

تجارت ولایت اردشیرخره (شاپورخره) که با وسعت نسبتاً زیاد بیشترین سواحل و پروتق‌ترین بنادر تجاری خلیج فارس را نیز در بر می‌گرفت. وابسته به یک شبکه منظمی از راه‌های ارتباطی و تجاری بود. راه‌سازی در یکی از طرق خیر محسوب می‌شد و بسیاری از افراد متمکن و خیرخواه راه‌سازی، بنای برکه و آب انبار و ساخت پل‌ها را در مسیر راه‌های کاروان‌رو جزء صدقات می‌دانستند و در محل‌هایی راه‌سازی می‌کردند که ساختن راه‌ها در آن‌جا دشوار و پرهزینه بود. در آن هنگام در شاهراه‌ها علامت‌هایی قرار می‌دادند تا مسافران و تجار راه را گم نکنند و همچنین در هر دو هزار ذرع مسافت ستونی از سنگ می‌ساختند تا مسافر دریابد که چه مسافتی را پیموده است. سفرها اعم از تجاری، تفریحی، زیارتی و ... به همراه کاروان صورت می‌گرفت. وسیله مسافرت در این زمان اسب، قاطر، شتر، الاغ و همچنین لوازمی چون محمل (کجاوه) محفه (تخت روان) برای علیلان و بیماران و اینگونه چیزها بود (فقیهی، ۱۳۵۷: ۶۴۰). پاره‌ای از مسافرین و تجار نیز پیاده طی طریق می‌کردند. گاهی برای وارد شدن به شهری یا خارج شدن از آن مجوز عبور لازم بود و گرنه از ورود و خروج ممانعت می‌شد. (مقدسی، ۱۳۶۱: ۱/ ۶۴۰). هدف اصلی در این مقاله بررسی نقش راه‌های ارتباطی زمینی و دریایی ولایت اردشیرخره در رونق تجارت و آبادانی این ولایت است. از این رو پرسش اصلی این است که راه‌های ارتباطی ولایت اردشیرخره چه نقشی بر رونق و تجارت آن داشته است؟ فرضیه پژوهش این است که آنچه اهمیت این ولایت را دو چندان می‌ساخت عبور راه‌های تجاری بین‌المللی و فرامنطقه‌ای چون راه زمینی ابریشم و راه دریایی ادویه بود. پیوند راه‌های منطقه‌ای به یکدیگر و کارایی آن در تاریخ به مرور جاده‌های مواصلاتی مردم آسیا را طولانی کرد و سرانجام در حدود سده‌ی دوم و یکم قبل از میلاد بزرگراهی پدید آورد که شرق و غرب جهان آن روز را در مراوده و تماس مداوم قرار داد. این راه‌ها که محور اقتصاد و تجارت و نقل و انتقال فرهنگ‌ها و تمدن بشری نیز به‌شمار می‌رفتند از دو سده‌ی پیش به عنوان جاده‌ی ابریشم شناخته شدند که البته، دانشمندان اروپایی بیشترین نظرشان درباره‌ی راه‌های زمینی میان چین و اروپا بود. (تکمیل همایون، ۱۳۷۶: ۱۵) اما راه دیگری نیز با عبور از دریا‌های چندگانه ارتباط چین و مشرق زمین را با غرب و اروپا برقرار کرده بود که این راه‌ها با نام راه ادویه شناخته شده و بنادر و جزائر ولایت اردشیرخره چون سیراف، نجیرم، کیش و ... از جایگاه‌های مهم میان دریایی آن محسوب می‌شدند. قرارگرفتن ولایت اردشیرخره در این مسیرها بی‌گمان بر اهمیت تجاری

آن بیش از پیش می‌افزود. شیراز در قرون نخستین اسلامی نقطه‌ی عطف راه‌های تجاری زمینی و سیراف به‌عنوان شکوفاترین بندر تجاری ایران نقطه‌ی عطف راه‌های دریایی محسوب می‌شد. هم‌چنانکه مبحث راه‌ها مورد عنایت خاص جغرافی‌دانان بوده اما ارقام و اعداد آن در بعد مسافت‌ها و گاهی شهرهای بین راهی، با یکدیگر تفاوت دارد که البته دلایلی چون رونق و نضج آبادی‌های تازه، تخریب راه‌ها، امنیت، شرایط آب و هوایی و مقتضیات خاص خود و ... می‌تواند علت چنین اختلافاتی باشد. در منابع جغرافیایی قرون نخستین چون مسالک و ممالک‌ها، البلدان، صوره‌لارض، و حتی کتابهای خراج و... به این شاهراه‌ها اشاره‌ی فراوان شده است.

این پژوهش از نوع پژوهش‌های تاریخی است و با تکیه بر منابع اصلی تاریخی و به روش کتابخانه‌ای با رویکردی تاریخی و توصیفی سامان یافته است. در خصوص پیشینه تحقیق باید گفت تاکنون کار تحقیقی مستقیمی در مورد ولایت اردشیرخره صورت نگرفته است اما پژوهش‌هایی که در مورد جغرافیای تاریخی سرزمین‌های اسلامی (لسترینج، ۱۳۶۸) جغرافیای تاریخی فارس (شواتس، ۱۳۷۴، مصطفوی، ۱۳۴۳، ابن خردادبه، ۱۳۷۰) تجارت خلیج فارس و سیراف انجام شده است به محدوده جغرافیای ولایت اردشیرخره و تجارت آن اشاراتی دارد اما تجارت و راه‌های این ولایت را مورد بررسی قرار نداده‌اند. از این رو در پژوهش حاضر راه‌های ارتباطی زمینی و دریایی ولایت اردشیر خوره مورد بررسی قرار می‌گیرد و نقشی که این راه‌ها در رونق تجارت و آبادانی آن داشته و نیز محصولات صادراتی و وارداتی اردشیرخره بررسی می‌شود.

۲. راه‌های تجاری زمینی (خشکی)

در سراسر ولایت اردشیرخره شبکه منظم و گسترده‌ای از راه‌های ارتباطی و تجاری قرار داشت، در این جا به اصلی‌ترین و مهمترین شاهراه‌های آن که بیشتر مورخین و جغرافی‌دانان نیز بر سر آن متفق القول هستند، اشاره خواهیم کرد.

۱.۲ شاهراه شیراز، گور، سیراف

این مسیر مهمترین شاهراه ولایت اردشیرخره محسوب می‌شد زیرا مسیر آن از سایر راه‌ها به دریا نزدیک‌تر بود و احتمالاً بیشتر مورد استفاده بود. به نظر می‌رسد که راه مذکور همان شاهراه سنگفرش دوره ساسانیان است که منابع تاریخی و جغرافیایی از آن یاد

کرده‌اند (مقدسی، ۱۳۶۱: ۱/ ۶۷۳-۶۷۴) و چنانچه پیداست تا سده‌ی چهارم هجری نیز همواره مورد استفاده قرار می‌گرفت. استخری در ذکر این مسیر و شهرها و روستاهای بین راهی و مسافت آن‌ها چنین نوشته است: «از شیراز تا کفره پنج فرسنگ، از کفره تا بخر پنج فرسنگ، و از بخر تا بنجمن پنج فرسنگ و از بنجمن تا جور شش فرسنگ و از آن جا تا خان آزادمرد شش فرسنگ - و این خان صحرائی باشد مقدار سه فرسنگ، و از خان تا دیه کیرند شش فرسنگ و از آن جا تا دیه می شش فرسنگ و از می تا سرعقبه شش فرسنگ و از بادرکان تا برکانه خان چهار فرسنگ و از آن جا تا سیراف هفت فرسنگ» (استخری، ۱۳۶۸: ۱۱۴).

چنانچه به نظر می‌رسد این شاهراه در مسیر خود به جز کوار و گور، همه از شهرها و روستاهای کم اهمیت و کوچک می‌گذشته است و چنانچه ذکر شد بیشتر بُعد مسافتی آن مدنظر بوده است زیرا بخش بزرگی از صادرات سیراف در دوره اسلامی شامل کالاهایی بود که از تمامی نواحی مختلف ایران به شیراز می‌آمد و از آن جا به سیراف منتقل می‌شد. با توجه به این اصل که راه‌های خوب و نزدیک و ایمن در رونق تجارت نقش بسزایی داشت، این مسیر بسیار پررونق بود و شاید در این ده منزلگاه هم تبادلات تجاری صورت می‌گرفت. بعید به نظر می‌رسد تاجری از گور در ۲۰ فرسخی شیراز بگذرد اما گلاب جوری و آب طلع (عرق شکوفه خرما) و آب قيصوم (عرق مشک چوپان) که شهرت جهانی داشت، نخرد. طول این مسیر از شیراز تا سیراف جمعاً شصت و یک فرسخ بود. لویی واندر برگ در بازدید و مطالعه‌ای که در زمستان سال ۱۳۳۸ شمسی از منطقه‌ی جنوب ایران داشته این جاده را نیز مورد تحقیق و مطالعه علمی و دقیق قرار داده و در طول مسیر آن از فیروزآباد تا سیراف از آبادی‌های کنارسیاه، دهرام، میان دشت، دژگاه و جم نام برده و در مورد طول مسافت و ویژگی‌های آن راه چنین می‌نویسد: «این راه به طول دویست و پنجاه کیلومتر بوده و فقط به وسیله قاطر می‌توان آن را پیمود... هنوز در برخی محل‌های آن سنگ‌فرش قدیمی که در صخره کوهستان تراشیده شده است وجود دارد و از وسط کوهستان‌ها گذشته و دره‌های کنارسیاه، وهرام، میان دشت و جم را قطع می‌کند... این جاده تا قرن دهم میلادی (چهارم هجری قمری) و تا هنگام سقوط بندرسیراف که ویرانه‌های آن نزدیک بندر طاهری واقع است راه تجاری بوده است.» (مصطفوی، ۱۳۴۳: ۱۰۴) راه‌های متعددی از ایالت‌های همجوار چون اصفهان، کرمان و خوزستان یا مناطق دورتر چون خراسان و آذربایجان و... به شیراز می‌رسید و بسیاری از تجار و تولید کنندگان که می‌خواستند کالاهای خود را به‌خارج صادر کنند از طریق این راه‌ها به شیراز می‌آمدند و از

آن جا راه سیراف را در پیش می گرفتند. برخی نیز کالاهای خود را در شیراز به تجار دیگر می فروختند و کالاهای رسیده از سیراف را خریداری می کردند. در بین راه‌ها نیز مسلماً محصولات و تولیدات هر شهر خرید و فروش می شد. در طول این مسیر جهت رونق تجارت و استراحت کاروان‌های تجاری، چهار کاروانسرای بزرگ ساخته شده بود.

۲.۲ شاهراه شیراز، گور، لاغر، سیراف

این مسیر از شیراز تا گور همان شاهراهی بود که ذکر آن رفت و از همان منزلگاه‌ها عبور می کرد اما در شهر گور چنانچه در فارسنامه ذکر شده است راهی به سمت خاور (شرق) از آن منشعب می شد و پس از هشت فرسخ راه به صمکان (صمیکان) می رسید. بعد از آن تا منزل ششم هیرک هفت فرسخ، منزل هفتم کارزین پنج فرسخ، منزل هشتم لاغر هشت فرسنگ، منزل نهم کران هشت فرسخ و از کران تا سیراف سی فرسخ راه بود که در این سی فرسخ آخر چهار منزلگاه وجود داشت. این راه مجموعاً هشتاد و شش فرسخ بود (ابن بلخی، ۱۳۳۶: ۱۶۳) و نزدیک به شانزده فرسخ از مسیر قبلی طولانی تر بود. اما در عوض از منزلگاه‌های معروف و پررونق و بزرگتری عبور می کرد و تجار در این مسیر می توانستند مبادلات بیشتری انجام دهند. اما با نابودی سیراف و از رونق افتادن این بندر و همچنین بروز ناامنی در منطقه کران که بیشتر مردمان آن دزد و راهزن بودند، مسیر این شاهراه به مرور زمان تغییر کرد و چنانچه حمدالله مستوفی ذکر کرده است راهی دیگر از شهر لاغر از آن منشعب شد و این راه جدید به فریاب می رسید (مستوفی، ۱۳۶۲: ۱۷۱) فریاب که یکی از منزلگاه‌های شاهراه دارابگرد- سیراف نیز محسوب می شد می بایست در این زمان بسیار پررونق تر از قبل شده باشد. این راه بعد از فریاب از طریق بیابان به بندر هزو که بندری آباد در مقابل جزیره کیش از سیف عماره بود، می رسید.

در این مسیر تجار می توانستند علاوه بر محصولات شهر گور، در شهر خوش آب و هوای صمیکان (صمکان) انواع محصولات کشاورزی و میوه‌جات چون نارنج و ترنج و جوز (بادام) و همچنین شراب خاص صمیکانی خرید کنند (همان: ۱۱۷) در جنوب صمیکان در شهر کارزین (کیرزین) انواع خرماها حاصل می شد؛ چنانچه «در کارزین جنسی از خرما می باشد که آن را جیلان گویند و آن را به اصفهان و عراق می برند» (استخری، ۱۳۶۸: ۱۳۴) در مشرق کارزین و در جنوب صمیکان هم شهر جهرم قرار داشت که انواع مرکبات و خرما و افکندنی‌های نیکو، بُرد و کرباس و زیلوه‌ها و سجاده‌های جهرمی از آن جا به سایر

شهرها می‌بردند (ابن بلخی، ۱۳۳۶: ۱۳۱) در شهر لاغر نیز خرما و پنبه و غله فراوان به دست می‌آمد (مستوفی، ۱۳۶۲: ۱۱۹).

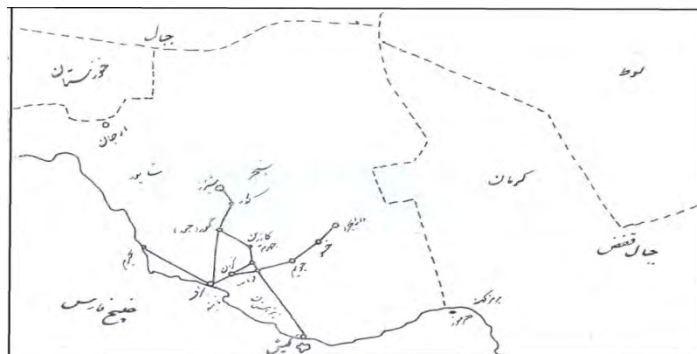
۳.۲ شاهراه شیراز، دارابگرد، سیراف

یکی از مهمترین شاهراه‌های ایالت فارس و ولایت اردشیرخَرّه که شرقی‌ترین آن نیز محسوب می‌شد راه مذکور بود. جغرافی‌نویسان به تفصیل کامل مسیر شیراز به دارابگرد را ذکر کرده‌اند. البته بر اثر گذشت زمان، اختلافات چندی در اسامی منزلگاه‌ها و مسافت‌ها به چشم می‌خورد. این راه از جنوب دریاچه ماهلویه (مهالو) می‌گذشت و به سروستان و سپس به فسا از شهرهای مهم فارس در قرن چهارم هجری و دومین شهر بزرگ ولایت دارابگرد می‌رسید. فسا دارای محصولات کشاورزی فراوان، بازارهای بسیار پررونق و همچنین پارچه‌ها و جامه‌های مشهور، فرش‌های عالی و پرده‌های ابریشمی و قلابدوزی بود. تاجران این شهر بسیار معروف و پرکار بودند. این شاهراه پس از عبور از فسا و منزلگاه‌هایی کم اهمیتی چون طمستان، فستکان، فسارود به دارابگرد می‌رسید. دارابگرد مرکز ولایت دارابگرد بود و بسیار آبادان و پر رونق و بازارهایی بسیار نیکو داشت. خرما، پارچه‌های نفیس، فرش‌های خوب و نمک هفت رنگ و مومیایی از محصولات و تولیدات عمده‌ی آن‌جا بود (مقدسی، ۱۳۶۱: ۱/ ۶۸۶؛ استخری، ۱۳۶۸: ۱۳۴-۱۳۵) این راه در دارابگرد به دو بخش تقسیم می‌شد که یکی از آن از طریق فرگ و طارم به بندر سورو (در نزدیکی بندرعباس کنونی) می‌رسید و راه دیگر که مد نظر ماست از دارابگرد به سمت ولایت اردشیرخَرّه و به مقصد سیراف می‌رسید. «از دارابگرد تا خسو یک مرحله، سپس تا کرب یک مرحله، سپس تا جویم ابواحمد^۱ یک مرحله، سپس تا کاریان یک مرحله، سپس تا پاراب یک مرحله، سپس تا کران یک مرحله و سپس تا سیراف یک مرحله است» (مقدسی، ۱۳۶۱: ۱/ ۶۷۴) چنانچه پیداست از دارابگرد تا سیراف هفت مرحله یعنی هفت روز راه بود. کل این مسیر از شیراز تا دارابگرد تا سیراف نزدیک به صد فرسخ مسافت داشت. بخشی از این راه یعنی از فسا تا دارابگرد و خسو خارج از محدوده‌ی ولایت اردشیرخَرّه بود اما از جویم ابواحمد تا پاراب که همان فریاب است تا مقصد سیراف دوباره وارد ولایت اردشیرخَرّه می‌شد. چنانچه دیدیم بیشتر راه‌های مهم ایالت فارس و ولایت اردشیرخَرّه به بندر تجاری سیراف ختم می‌شد و از همین رو، در این دوره از سیراف با عنوان جایگاه بازرگانان و بارانداز فارس (حدود العالم من المشرق الی

المغرب، ۱۳۶۲: ۱۳۱) و دروازه چین و خزانه پارس و خراسان یاد شده است (مقدسی، ۱۳۶۱: ۱/ ۶۳۶) یکی از شهرهای مهم دیگر این مسیر جویم ابواحمد بود و به این خاطر ابواحمد می‌گفتند تا با شهر جویم که در شمال شیراز قرار داشت اشتباه نشود (لسترنج، ۱۳۶۸: ۲۷۴) مقدسی درباره جویم می‌نویسد که «این شهر مادرشهر به‌شمار می‌آید و گستره‌ی روستاهایش ده فرسخ (فرسنگ) است» (مقدسی، ۱۳۶۱: ۱/ ۶۳۹) کرباس^۲، خرما و غله از محصولات جویم بود (ابن بلخی، ۱۳۳۶: ۱۳۲).

۴.۲ شاهراه شیراز، غندیجان، توج

شاهراه دیگری هم از شیراز منشعب می‌شد و در سمت باختری ولایت اردشیرخره^۳ به سوی سواحل سیف مظفر یعنی توج^۴ و نجیرم^۵ و جنابه (نام قدیم بندر گناوه در استان بوشهر) می‌رفت. این راه از اراضی ماصرم گذشته و به منزل دوم رودبال ستجان و پس از آن به جره^۶ می‌رسید که البته این منازل جزء ولایت شاپورخره^۷ و هم‌مرز با ولایت اردشیرخره^۸ بودند. تجار سپس با پیمودن چهار فرسخ راه به منزل چهارم که غندیجان از ولایت اردشیرخره^۹ بود می‌رسیدند (همان: ۱۶۳) غندیجان (هندیجان کنونی) همان شهری است که مقدسی آن را قصبه‌ی دشت بارین می‌داند (مقدسی، ۱۳۶۱: ۱/ ۶۴۳) و استخری از فرش‌ها و پرده‌های نیکوی آن سخن می‌راند (استخری، ۱۳۶۸: ۱۳۴) ابن حوقل نیز گلیم و پرده و انواع مُخَدَه (مقاعد) را از محصولات این شهر می‌داند که به همه‌جای دنیا می‌برند (ابن حوقل، ۱۹۷۹: ۲۶۱) از غندیجان تا منزل پنجم که رم‌الدیوان بود شش فرسنگ راه بود. بعد از آن با پیمودن شش فرسنگ دیگر به توج می‌رسیدند. توج شهر مرزی ولایت اردشیرخره^{۱۰} و آرجان محسوب می‌شد. توج شهری کوچک بود اما به سبب پوشاکی که از کتان می‌ساختند و آن را «توزی» می‌خواندند در دنیا نامبردار شده بود. این راه در نهایت به اعمال سیف و جنابه می‌رسید. مسافت این راه در مجموع سی و نه فرسخ و دارای هفت منزل بود. در غندیجان نیز راه دیگری از آن منشعب می‌شد و به سمت نجیرم می‌رفت. این راه پس از غندیجان تا منزل پنجم بوشتکان هفت فرسخ، منزل ششم بوشکانات پنج فرسخ، منزل هفتم دیه شنانا ده فرسخ، منزل هشتم ماندستان هشت فرسخ، منزل نهم آخرماندستان هفت فرسخ و تا منزل دهم نجیرم هشت فرسخ راه بود. این راه از شیراز تا نجیرم دارای ده منزل و شصت و پنج فرسخ راه بود (ابن بلخی، ۱۳۳۶: ۱۶۳) شهرهای این مسیر از غندیجان تا نجیرم بیشتر بیابانی و گرم و حاصلشان جز اندکی خرما و پنبه و غله به صورت دیم نبود.



نقشه شماره ۳: شاهراه های تجاری ولایت اردشیرخره

منبع: جغرافیای تاریخی سیراف، ص ۲۲۹

۳. راه های دریایی اردشیرخره

ولایت اردشیرخره بیشترین سواحل دریای پارس را در بر می‌گرفت و بنادر و جزایر پررونق آن بیشترین نقش تجاری را در حوزه‌ی دریای پارس و اقیانوس هند ایفا می‌کردند. نقطه‌ی نقل تجارت دریایی در این دوره سیراف بود و همانند شیراز که بیشترین راه‌های ارتباطی و تجاری زمینی به آن ختم می‌شد، سیراف نیز ارتباط تجاری گسترده‌ای با سایر بنادر دور و نزدیک در سرزمین‌های اسلامی و غیر اسلامی برقرار کرده بود و بیشترین راه‌های خشکی و دریایی به آن ختم و از آن منشعب می‌شد. تجار از تمامی ایالات کالاهای صادراتی خود به سیراف می‌آوردند و کالاهای وارداتی از اقصی نقاط دنیا را می‌خریدند. هر چند بنادر حائز اهمیت دیگری نیز در سواحل خلیج فارس فعالیت اقتصادی تجاری داشتند اما سیراف در این دوره خصوصاً در قرون سوم و چهارم هجری چنانچه در فصل تجارت دریایی بدان خواهیم پرداخت به شکوفاترین بندر تجاری ایران تبدیل شد.

۱.۳ راه‌های منتهی به بنادر و جزایر خلیج فارس

سیراف ارتباط تجاری گسترده‌ای با بندر بصره که بعد از زوال ابله در قرون نخستین اسلامی اهمیت تجاری ویژه‌ای یافته بود، برقرار کرده بود. کشتی‌ها از بندر بصره بعد از گذشتن از عبّادان (آبادان امروزی) به اولین منزلگاه خود یعنی مَهرِوبان می‌رسیدند. مَهرِوبان بندری مهم در غربی‌ترین نقطه‌ی ایالت فارس و جزء ولایت آرّجان به‌شمار می‌آمد و در قرن چهارم

شهری معمور بود. مَهرِوبان همچنین اولین لنگرگاه کشتی‌هایی محسوب می‌شد که از بصره عازم اقیانوس هند بودند و مقدسی آن را «انبار بصره» می‌نامد (مقدسی، ۱۳۶۱: ۱/ ۶۳۶) در فاصله یک روز راه از مَهرِوبان سینیز قرار داشت که به فاصله‌ی نیم فرسخی از دریا بود و به گفته‌ی استخری از مَهرِوبان بزرگتر بود (استخری، ۱۳۳۸: ۳۶) پارچه‌های معروف سینیزی که به اطراف و اکناف عالم فرستاده می‌شد از آن‌جا بود (مقدسی، ۱۳۶۱: ۱/ ۶۵۷) پس از سینیز کشتی‌ها به جَنابَه می‌رسیدند که پارچه‌های آن نیز همچون پارچه‌های «توزی» و «سینیزی» به پارچه‌های «جَنابی» معروف بود (شواتس، ۱۳۷۱: ۱۶۵) کشتی‌ها از آن پس وارد آب‌های ساحلی ولایت اردشیرخَره می‌شدند. جزیره خارک نیز لنگرگاه آنان محسوب می‌شد. کشتی‌ها پس از عبور از نجیرم به سیراف می‌رسیدند که آبادترین بندر تجاری آن روزگار محسوب می‌شد. کشتی‌ها در این بندر بارهای خود را تخلیه و اجناسی که توسط کشتی‌های سیرافی از شرق دور یعنی چین و سیلان و هند آمده بود را بارگیری می‌کردند و از همان مسیر که ذکر آن رفت به سمت بصره باز می‌گشتند (سیرافی، ۱۳۸۱: ۵۷) البته کشتی‌های بزرگ که قصد رفتن به شرق دور را داشتند به مسیر خود در اقیانوس هند ادامه می‌دادند. در مشرق سیراف بنادری چون حصن ابن عماره، هرمز و تیزه قرار داشتند. همچنین کشتی‌های سیرافی عرض دریا را طی می‌کردند و با بنادر سواحل جنوبی دریای پارس همچون بحرین و عمان و در رأس آن‌ها صحار که مقدسی آن را «درگاه چین و انبار خاور زمین» (مقدسی، ۱۳۶۱: ۱/ ۱۳۱) می‌شمارد ارتباط تجاری برقرار می‌کردند.

۲.۳ راه دریایی سیراف، هند، سیلان، چین

سلیمان سیرافی از تاجران معروف سیراف بود که سفرهای زیادی در اقیانوس هند و دریای چین انجام داده و کتابی نیز از وی تحت عنوان «اخبار الصین و الهند» در دست است که بیشترین مطالب آن حکایات این سفرهاست. کشتی‌هایی که از سیراف راه می‌افتادند پس از عبور از بنادر حصن ابن عماره، هرمز و جزائر بنی کاوان (قشم) و کیش و پس از پیمودن دوست فرسخ راه به اولین منزلگاه خود یعنی مسقط می‌رسیدند (سیرافی، ۱۳۸۱: ۵۷) کشتی‌ها سپس به دریای عمان و از آن‌جا به دریای سند می‌رفتند. ثارا توقفگاه بعدی در دریای سند قرار داشت. کشتی‌ها پس از هشت روز دریانوردی به شهر دِیْبُل می‌رسیدند. کشتی‌ها سپس در فاصله دو فرسخی وارد مصب رود مهران می‌شدند که از آن‌جا تا ابتدای سرزمین هند چهار روز راه بود. اولین توقفگاه در این سرزمین اوتکین نام داشت و در

دوفرسخی آن شهر مید واقع می‌شد. پس از آن کشتی‌ها به بنادر کولی، سندان، مُلی و بُلین می‌رسیدند که در جنوبی‌ترین نقطه‌ی شبه‌جزیره هند قرار داشت (ابن خردادبه، ۱۳۷۰: ۴۷) این سرزمین‌ها همه در دریای لاروی در سواحل غربی و جنوبی هند قرار داشت. یعقوبی درباره‌ی این مسیر دریایی می‌نویسد کشتی‌ها برای رسیدن به چین باید از هفت دریا بگذرند. وی ابتدای حرکت را از سیراف در دریای پارس می‌داند و سپس دریا‌های دیگر را به ترتیب لاروی، هرکند (سراندیب)، کله‌بار (کلاه بار)، کُدرنج، صنف و دریای هفتم را صنّجی یا چین می‌داند (یعقوبی، بی‌تا: ۱/ ۹۴) کشتی‌ها پس از عبور از دریای لاروی وارد دریای هرکند یا سراندیب (سیلان امروزی) می‌شدند که به فاصله یک روز از بُلین واقع می‌گردید. از آن پس کشتی‌ها در آب‌های شرقی اقیانوس هند به دریای کله می‌رسیدند که اولین توقفگاه آن جزیره کلب نام داشت و در آن معادن طلا یافت می‌شد (مقدسی، ۱۳۶۱: ۱/ ۱۹). سیرافی در این سرزمین از جزیره‌ای به نام رامی یاد کرده است که مردمان بدوی در آن می‌زیستند و عنبرهایی را که از دریا استخراج می‌کردند با آهن مبادله می‌کردند (سیرافی، ۱۳۸۱: ۵۸). پس از آن کشتی - ها به جزائر اَنگبالوس (جزیره ای در اقیانوس هند) و زابج (از جزائر اقیانوس هند) می‌رسیدند که در پانزده روزی سراندیب (سرینکالای کنونی) قرار داشت و در محدوده‌ی اندونزی امروزی واقع می‌شدند. کشتی‌ها پس از عبور از دریای کله یا کله‌بار (شبه جزیره مالزی) پس از ده روز دریانوردی به محلی به نام بتومه می‌رسیدند و در آنجا آب گوارا و آذوقه برای ادامه سفر برمی داشتند و دوباره با پیمودن ده روز راه به دریای کُدرنج می‌رسیدند (سیرافی، ۱۳۸۱: ۵۹) این دریا جزائر بسیاری درون خود جای داده و محصول اصلی آن کافور بود. در سایر جزائر این دریا مانند سوماتورا (پادشاهی مهراج) سنگ معدن قلع و در جزیره جاوه در نزدیکی آن تولید انواع ادویه و عطر و همچنین قلع و طلای فراوان به دست می‌آمد (سیرافی، ۱۳۸۱: ۱۰۸) دریای کُدرنج به دریای بزرگتری به نام صنف پیوسته بود که به‌طور تقریبی با سرزمین سیام در جنوب شرقی آسیا قابل انطباق است. در همین ناحیه سرزمین قُمار (کامبوج فعلی) قرار داشت که در آن عود و برنج مرغوب به عمل می‌آمد (سیرافی، ۱۳۸۱: ۱۱۰) از آن پس کشتی‌ها وارد دریای چین می‌شدند که اولین منزلگاه آن لُوقین نام داشت. کشتی‌ها پس از توقف در لُوقین به سمت بندر اصلی و بزرگ چین یعنی کانتون یا خانفو حرکت می‌کردند. طول این مسیر که مدت‌ها راه بازرگانی سیراف با چین بود پس از چندی تغییر یافت و کشتی‌هایی که از سیراف حرکت می‌کردند، دیگر به کانتون (Kanton) نمی‌رفتند بلکه در نیمه راه در جزیره کله (جزیره ای است در اقیانوس هند) توقف می‌کردند و در آنجا با

کشتی‌های چینی که از بنادر مذکور می‌آمدند به مبادله‌ی کالا می‌پرداختند که علت آن را نیز تغییر تحولات سیاسی و اجتماعی در سال ۲۶۴ هجری در چین ذکر کردیم که در پی آن بندر کانتون ویران شد و گروه زیادی از بازرگانان ایرانی و مسلمان هم کشته شدند؛ و البته رواج بی‌عدالتی در بین مردم و تجار نیز می‌توانست از دیگر دلایل آن باشد (مسعودی، ۱۳۵۶: ۱۳۷).



نقشه شماره ۴: بنادر و جزائر دریای هند

منبع: سلسله التواریخ، ص ۵۰



نقشه شماره ۵: مسیر دریایی سیراف به بندر کانتون

منبع: مجموعه مقالات کنگره بین‌المللی سیراف، ص ۲۸۷

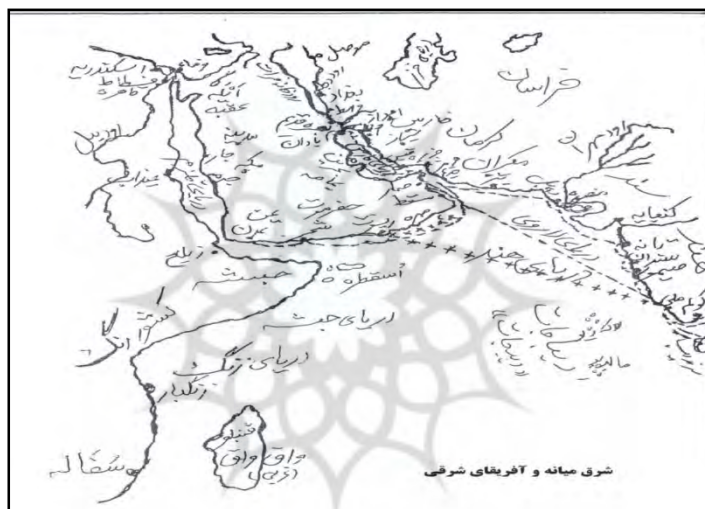
۳.۳ راه تجاری منتهی به دریای سرخ (دریای قُلزُم)

دریانوردان و تجار در سواحل ولایت اردشیرخرّه علاوه بر هند و چین در تجارت دریای سرخ نیز فعالانه شرکت داشتند. از منابع عربی و فارسی چنین برمی‌آید که ایرانیان بر تجارت سواحل عربستان تا بندر جدّه و دیگر بنادر دریای سرخ تسلط داشتند. استخری ذکر می‌کند که اساساً بازرگانی در شهر جدّه به دست ایرانیان بود و ایشان طبقه حاکم در این بندر بودند (استخری، ۱۳۶۸: ۲۱) همچنین سیرافی نیز اظهار داشته که بازرگانان سیرافی به جدّه در دریای سرخ سفر می‌کردند. این مسیر در حاشیه‌ی شبه جزیره عربستان کشیده می‌شد و اولین توقفگاهش شهر مسقط (Muscut) بود. توقفگاه بعدی بندر شحر در دویست فرسخی مسقط قرار می‌گرفت (سیرافی، ۱۳۸۱: ۱۳۶-۱۳۷) که از سرزمین‌های جنوب عربستان بود. پس از شحر کشتی‌ها با پیمودن صد فرسخ راه به لنگرگاه المکلا و سپس به عدن می‌رسیدند که در آنجا عنبر، عود، مُشک و کالاهای وارداتی از سند، هند، چین، زنگبار، فارس، بصره و جدّه و قُلزُم یافت می‌شد (ابن خرداد به، ۱۳۷۰: ۴۵) و در واقع یک بازار ترانزیتی در مسیر دریای شرق و غرب به شمار می‌رفت. پس از آن کشتی‌ها با گذر از تنگه‌ی باب المندب وارد دریای سرخ (قُلزُم) می‌شدند و پس از توقف در زبید راهی جدّه می‌شدند و در همان جا لنگر می‌انداختند و کالاهایی که می‌بایست به سمت مصر روند را به کشتی‌های قُلزُم منتقل می‌کردند؛ زیرا برای کشتی‌های غول‌پیکر سیرافی به دلیل سختی مسیر و فراوانی کوه‌ها پیشروی در آن دریا مقدور نبود. (سیرافی، ۱۳۸۱: ۱۳۷-۱۳۸).

۴.۳ راه منتهی به شرق آفریقا

مسعودی خط سیر سیرافی‌ها به سواحل شرقی آفریقا را خط مستقیمی از خلیج فارس به جزیره‌ی قُبلو (جزیره‌ای در تانزانیا) بندر عمده و مهم سواحل دریای زنگبار (بحرالزنج یا دریای زنگبار، دریایی واقع در بخش شرقی آفریقا) می‌داند. وی به مسافرت خود به سال ۳۰۴ هجری با کشتی‌های سیرافی از جزیره قُبلو تا عمان اشاره می‌کند. همچنین اضافه می‌کند که ناخدایان سیرافی به سرزمین سُفاله و واقواق که در انتهای دریای زنگبار بود نیز کشتی‌رانی می‌کردند (مسعودی، ۱۳۷۰: ۱۰۵) زنگبار از مراکز مهم تجاری برای مبادله کالا محسوب می‌شد و کالاهایی چون ساج، آبنوس، عاج و برده از این دیار آورده می‌شد (همان: ۱۰۵) چنانچه مقدسی در وصف زیبایی از خانه‌های سیرافی که چوب ساج زنگباری در آن به کار برده شده سخن می‌راند (مقدسی، ۱۳۶۱: ۲/ ۶۳۶) همچنین ناخدا بزرگ

بن شهریار رامهرمزی نیز از مسافرت شخصی به نام اسماعیلویه از عمان به سوی قُئبلو و سُفاله و بومیان آدمخوار آنجا و بازگشت او سخن می‌گوید که بیانگر تجارت مستقیم تا سُفاله در آخرین نقاط شرق آفریقا است (رامهرمزی، ۱۳۴۸: ۱۱) البته حورانی از دو مسیر سیرافیان به مقصد آفریقای شرقی سخن می‌گوید. یکی راه ساحلی که از سیراف به مسقط، عدن و سپس از کرانه آفریقا به طرف جنوب به سمت سواحل سومالی در آفریقای شرقی امتداد می‌یافت و دیگری راه دریایی که از سیراف به رأس الفُرتک و از آنجا مستقیماً به سومالی و آفریقای شرقی می‌رفت. این راه اگرچه خطرناک‌تر بود اما به علت کوتاه بودن منفعت بیشتری داشت (حورانی، ۱۳۳۸: ۱۱۰).



نقشه شماره ۶: شرق میانه و آفریقای شرقی

منبع: سلسله التواریخ، ص ۱۵۹

۴. محصولات و کالاهای تجاری

اردشیر خُره به سبب موقعیت خاص جغرافیایی و قرار گرفتن در مسیر آبادترین شاهراه‌های تجاری زمینی و دریایی که عمده مراکز بازرگانی جهان آن روز را به هم پیوند می‌داد رونق تجاری خاصی یافته بود به طوری که یک قطب تجاری و حلقه‌ی ارتباط جهان شرق و غرب محسوب می‌گردید. انواع و اقسام اجناس و محصولات و کالاهای متنوع از اقصی نقاط دنیا به آنجا وارد و همچنین از آنجا به دیگر نقاط صادر می‌گردید. برای پی بردن به

موقعیت و اهمیت جغرافیایی و تجاری اردشیرخره که بخش اعظم و مهم سواحل خلیج فارس را در بر می‌گرفت باید به این نکته توجه شود که شبکه راه‌های کاروان‌رو روزگاران قدیم از آسیای صغیر گرفته تا ماوراء النهر که شرح آن در کتب مسالک و ممالک به تفصیل آمده است، عموماً به کناره‌های شمالی و شرقی خلیج فارس (سواحل اردشیرخره) منتهی می‌شد و تجار از طریق این راه‌ها حتی محصولات ماوراء دریای خزر نظیر پوست روباه، خز، قاقم^۶، سمور و سنجاب را برای مصرف و صدور به بنادر ولایت اردشیرخره می‌آوردند، تا از آن‌جا به هندوستان چین و شرق آفریقا صادر کنند (شوشتری، ۱۳۶۹: ۱۱۷) در مقابل کالاهای آن کشورها را که از طریق دریا به اردشیرخره وارد شده بود خریداری می‌کردند و به نقاط داخلی ایران و کشورهای همجوار حمل می‌کردند. همچنین بین ولایت‌های ایالت فارس نیز تبادل تجاری و صادرات و واردات کالا رونق ویژه‌ای داشت به طوری که تجارت در این دیار رقابت خاصی را در بین این ولایت‌ها ایجاد کرده بود. چنانچه جغرافیدان مشهوری چون مقدسی بارها فارس را مرکز بازرگانی و شهرهایی چون سیراف را جای بازرگانان ذکر کرده است (مقدسی، ۱۳۶۱: ۱/ ۶۳۰).

۱.۴ کالاها و محصولات صادراتی

فن نساجی در ایالت فارس و به‌ویژه شهرهای اردشیرخره پیشرفت زیادی کرده بود. پارچه‌های این شهرها شهرت عالم‌گیر داشت و به‌نام شهری که در آن بافته شده بود معروف می‌گشت و به اقصی نقاط دنیا صادر می‌شد. دستگاه‌های بافندگی در شیراز پارچه‌های لطیف و متنوعی می‌ساخت که در تهیه بُرده (قبا) از آن استفاده می‌شد. همچنین پارچه‌هایی که امروزه به آن گارسی می‌گویند و پارچه‌های زری و پارچه‌های ساخته شده از ابریشم خام (خز) نیز در کارخانه‌های بافندگی شیراز تولید و صادر می‌شد (لسترینج، ۱۳۶۸: ۳۱۵) در این کارگاه‌های متعدد و گوناگون پیشه‌وران از کتان، پنبه، پشم و ابریشم، پارچه‌ها و ماهوت‌های زیبا و ظریف برای اغنیاء یا منسوجات خشن و کرباس برای قشر ضعیف تولید می‌کردند. این منسوجات به دست رنگرزان چیره دست با رنگ‌های طبیعی از برگ و پوست و ریشه‌ی درختان به شیوه‌ای زیبا رنگ آمیزی می‌شد (حسین نادری قره بابا و دیگران، ۱۳۸۸: ۹۱) در مشرق زمین که لباس مشخصه‌ی مقام و منزلت افراد بود پارچه‌های زربفت خاصی برای مصرف شخص سلطان در هر یک از شهرهای فارس ساخته می‌شد و روی آن پارچه‌ها نام و طغرای سلطان قلابدوزی می‌گردید. بهترین این پارچه‌ها از تَوَجَّح

صادر می‌گردید. پارچه‌های تَوَّجی که به تمام نقاط عالم صادر می‌گردید و به‌نام «توزی» معروف گشته بود. (مقدسی، ۱۳۶۱: ۱/ ۶۴۸) در جَنَّابَه و سینیز هم پارچه‌ها و دستمال‌هایی شبیه به قصب و همچنین کتان تولید و صادر می‌گردید که به «سینیزی» و «جَنَّابی» معروف بود.

در ابتدا این شهرها کتان را از ممالک دیگر چون مصر وارد می‌کردند اما به مرور زمان خود شروع به کشت کتان کردند. از میان منسوجات، پارچه‌های کتانی هم از نظر کمیت و هم کیفیت و ارزش مقام اول را دارا بود؛ چنانچه ابن حوقل می‌گوید: «هیچ یک از جامه‌های دنیا بدان شباهت ندارند» (ابن حوقل، ۱۹۷۹: ۲۶۱) در جَهْرُم (شهری در استان فارس) گلیم و جاجیم و همچنین پرده‌های بسیار زیبا و جانمازهای (سجاده) بسیار معروف که تحت عنوان «جَهْرُمی» در جهان اسلام شهرت خاصی یافته بود تولید و صادر می‌شد. جامه، شادروان و زیلوهای زیبا از دیگر تولیدات شهر جَهْرُم محسوب می‌گردید. در غُنْدِجان قصبه‌ی دشت بارین گلیم و پرده و انواع مُخَلَّه و همچنین طرازهای (جامه پادشاهان) قلابدوزی شده به طغرای پادشاه تولید می‌شد (همان: ۲۶۱) ابریشم خامی که از چین وارد می‌شد در این کارخانجات به پارچه‌ها و جامه‌های زیبا تبدیل می‌شد. در سیراف نیز انواع پارچه‌های کتانی، پنبه‌ای، پارچه‌های فُوطه (لُنگ)، دستمال حوله، پارچه‌های پشمی و فرش تهیه و تولید می‌شد. البته در شهرهای دیگر فارس همچون دارابگرد^۷ و فسا و کازرون نیز انواع این منسوجات ساخته و برای صادر کردن به اردشیرخَرّه وارد می‌شد. مثلاً در دارابگرد انواع پارچه‌های نخ‌ی عالی، متوسط و پست و همچنین قلابدوزی و فرش‌های خوب و حصیر ساخته می‌شد. صابی نیز در رسوم دارالخلافه از کارخانه‌های بافندگی جهرم و دارابگرد نام می‌برد (صابی، ۱۳۶۴: ۱۷) فسا به ساختن پارچه‌هایی که از موی بز ساخته می‌شد و پارچه‌های بافته شده از ابریشم خام و تهیه‌ی قالی و گلیم و سفره و دستمال و پرده‌های قلابدوزی مخصوصاً به رنگ‌های پرتاووسی آبی رنگ و سبز که در میان گلابتون بافته می‌شد شهرت داشت، موادی که برای رنگ کردن پارچه‌ها استعمال می‌شد و فرش‌های نمد و خیمه و خرگاه نیز از فسا صادر می‌گردید (لسترینج، ۱۳۳۸: ۳۱۵) از کازرون نیز که در ولایت شاپورخَرّه قرار داشت پارچه‌های کتانی بسیار ممتاز و به رنگ‌های مختلف و بسیار گران به اردشیرخَرّه وارد و به سایر نقاط دنیا صادر می‌گردید. کازرون را به‌سبب بافت پارچه‌های کتانی و توّزی و انواع دیگر پارچه‌ها دمیاط مصر می‌گفته‌اند زیرا دمیاط در آن زمان از مهمترین مراکز پارچه‌بافی بوده است (مقدسی، ۱۳۶۱: ۱/ ۶۵۹؛ فقیهی، ۱۳۵۷: ۷۷۲).

محصولات کشاورزی و فراورده‌های آن‌ها نیز از دیگر اقلام مهم صادراتی ولایت اردشیرخره به حساب می‌آمد. میوه‌های ولایت اردشیرخره مختلف و بیشتر آن‌ها مفید و ارزشمند بود. احتمالاً این میوه‌ها هم در چرخه‌ی تجارت وارد می‌گردیده است. چنانچه محصولات مناطق جنوبی مانند خرما، لیموترش، و انواع غلات و پنبه به مناطق شمالی صادر می‌گردیده است و میوه‌ها و محصولات مناطق شمالی نیز مانند انگور، سیب مرغوب استخر، به، برنج، زعفران، و... به مناطق جنوبی اردشیرخره و گاهی نیز جهت صادر کردن به سایر کشورها به آن دیار حمل می‌شده است (شواتس، ۱۳۷۱: ۲۰۴-۲۰۵).

ولایت اردشیرخره در هر زمان به تهیه اقسام عطرها و عرقیات نیز مشهور بوده است. گلابی از یک نوع گل سرخ در جور به دست می‌آمد که به «گلاب جوری» معروف بود و به اطراف و اکناف جهان از جمله به هندوستان، چین، خراسان و همچنین به مغرب، حجاز، شام و مصر و شمال آفریقا می‌بردند. از گور علاوه بر گلاب، عرق طلعه (عرق شکوفه‌ی خرما) و عرق قيصوم، عرق زعفران، عرق سوسن و عرق بید به دست می‌آمد. چنانچه استخری می‌گوید: «گلاب پارس از جور خیزد... زعفران و آب بید بهتر از آن کی به دیگر جای باشد و روغن‌ها کی سازند به از آن کسی به شهرهای دیگر» (استخری، ۱۳۶۸: ۱۳۳). در شهر کوار نیز که در نزدیکی شهر گور قرار داشت انواع عرق و گلاب مرغوب حاصل می‌شد. گاهی به همراه خراج هر شهر طرائف آن نیز برای خلفاء و سلطان می‌فرستادند؛ چنانچه به همراه خراج گور که بیست و هفت هزار درهم بود، تعداد هزارشیشه گلاب جوری که بهترین گلاب دنیا به شمار می‌رفت نیز برای آن‌ها فرستاده می‌شد (فقیهی، ۱۳۵۷: ۶۰۵) همچنین در شهر گور پارچه‌های مرغوبی نیز تولید می‌شد.

در فارس معادن نقره، آهن، سرب، مس، گوگرد و نفت و نظایر آن وجود داشت که مردم بدین لحاظ در تأمین بودند و ناگزیر نبودند که این مواد را از خارج تهیه کنند (ابن حوقل، ۱۹۷۹: ۲۶۲) به نظر می‌رسد که این معادن متعلق به حاکمان و جزء درآمدهای اختصاصی آنان بوده باشد اما با این حال به نظر می‌رسد که بیشتر تولیدات اقتصادی در دست تولیدکنندگان خصوصی و اصنافی از قبیل صنف مسگران، صنف آهنگران، صنف کفشگران، صنف زرگران و مانند آن‌ها بوده باشد و حاکمان به جای شرکت در فعالیت‌های اقتصادی بیشتر از طریق اخذ مالیات و خدمات و حقوق گمرکی از آن سود می‌بردند. هر چند که این مطلب نیز درباره‌ی همه حاکمان صدق نمی‌کند؛ چنانچه ذکر شد عضدالدوله‌ی دیلمی ملقب به فناخسرو در نیم فرسخی جنوب شیراز شهری به نام «کرد فناخسرو» ساخت و پیشه‌ورانی که از اکناف بلاد به فارس آورده بود را در آن جای داد و

سود بسیاری از آن حاصل می‌کرد. مصنوعات زیبای مسی، برنجی، نقره‌ای، طلائی در بیشتر شهرها ساخته می‌شد ولی وسایل آهنی شیراز در دیگر شهرهای فارس بسیار مشهور بودند (پطروشفسکی و دیگران، ۱۳۵۴: ۲۴۰) در زمینه شیشه‌گری باید گفت که ساختن ظروف بلوری از قبل از اسلام در ایران متداول بود اما از قرن چهارم هجری رونق خاصی یافت. مرکز عمده‌ی شیشه‌سازی شهرهای شیراز و همدان و ساوه بودند. همچنین انواع و اقسام شراب نیز در شیراز تولید می‌شد (مزارعی، ۱۳۴۰: ۲۶۶-۲۶۷).

همچنین علاوه بر سایر محصولات سیراف چون ترازو، فوطه، لؤلؤ و لنگ‌های کتانی، یک نوع خاک سرخ که به عربی آن را «الطین السیرافی یا الطین الختمه» می‌گفتند نیز به خارج صادر می‌شد. در خلافت عباسی از این نوع خاک که به آن طین الخاتم می‌گفتند برای مهر کردن نامه‌ها استفاده می‌شد. این خاک سرخ که از سیراف به سایر جاها می‌رفت برای رنگرزی پارچه‌ها، رنگ سازی به ویژه رنگ کردن آهن برای جلوگیری از زنگ خوردگی نیز استفاده می‌شد (افشارسیستانی، ۱۳۷۶: ۳۴۲) همچنین صید و صدور مروارید نیز در بخش‌های ساحلی اردشیرخره رونق خاصی داشت. مؤلف کتاب عرایس الجواهر می‌نویسد: «مهدی خلیفه را سه گوهر قیمتی بوده است که یکی را «ذَرّ یتیمه» می‌گفته‌اند به وزن سه مثقال از دریای خارک برآورند از حدود پارس» (عبدالله کاشانی، ۱۳۸۶: ۴۷) سیرافیان نیز در کار صید و تزئین مروارید بسیار معروف بوده‌اند. بازرگانان سیرافی همچنین کالاهایی مانند عاج، پوست پلنگ، کاسه لاک‌پشت، شاخ کرگدن، شمش مس، مفرغ، عود و... را از ممالکی چون آفریقای شرقی می‌خریدند و به ممالک دیگر چون چین و همچنین کالاهای چینی را به سایر ممالک جا به جا می‌کردند و از این راه سودهای فراوانی به دست می‌آوردند.

۲.۴ کالاهای وارداتی

کالاهای وارداتی به ولایت اردشیرخره را می‌توان به دو بخش کالاهای داخلی و خارجی تقسیم کرد. کالاهای داخلی از طریق راه‌های خشکی از ولایت‌های همجوار و همچنین ایالات دور و نزدیک به اردشیرخره سرازیر می‌شد. هر چند بخشی از این کالاها در ولایت اردشیرخره خریداری و مصرف می‌گردید اما چنانچه پیداست بخش اعظم آن جهت صادرات به سواحل حمل می‌شد، از کالاهای وارداتی ولایت‌ها و ایالات داخلی کشور می‌توان به اقلام زیر اشاره کرد. در ولایات دارابگرد و آرجان نوعی مومیاء به دست می‌آمد

که به خارج نیز فرستاده می‌شد اما مومیایی دارابگرد اشتهار عام داشت. به گفته دمشقی در نخبه الدهر مومیاء بر سه گونه است: کانی، گیاهی و جانوری که نمونه کانی آن فقط در یکی از روستاهای شیراز از شهرهای فارس به دست می‌آید و در جای دیگر یافت نمی‌شود (دمشقی، ۱۳۸۲: ۲۱) به احتمال زیاد منظور وی مومیایی دارابگرد بوده است و ظاهر این مومیایی چندان ارزشمند بوده که به قول مقدسی «کان مومیا دری آهنین دارد و مردی از آن نگهبانی می‌کند» (مقدسی، ۱۳۶۱: ۱/۶۳۸) از دیگر محصولات می‌توان به دوشاب آسکی آرچان که به آن دپس می‌گفتند، نمک‌های رنگارنگ، فرش‌های خوب، پرده‌های سوزنچرد (سوسنگرد) و حصیرهای دارابگرد، ده نوع عطر روغنی از شهر شاپور اعم از عطر بنفشه، عطر نیلوفر، عطر نرگس، عطر کارده، عطر سوسن، عطر زنبق، عطر مورد، عطر مرزنجوش، عطر بادرنگ، و عطر بهارنارنج که به کشورهای مشرق زمین فرستاده می‌شد اشاره کرد (استخری، ۱۳۶۸: ۱۳۳-۱۳۵؛ مقدسی، ۱۳۶۱: ۱/۶۵۷-۶۵۹؛ ابن حوقل، ۱۹۷۹: ۲۶۱) همچنین شکر، قند، نبات، دیبا، خز، خرما، دوشاب، لنگ، دستمال‌های ابریشمی و پرده‌های بصرایی از اهواز و اطراف آن وارد می‌گردید. از ممالک ماوراء دریای خزر پوست روباه، سمور، سنجاب وارد می‌شد. مرکبات، عطریات به‌ویژه عطر بنفشه و شاه اسپرم، جُل اسب، پالان استر و الاغ از شوش (شوشتری، ۱۳۶۹: ۱۱۷) و همچنین بسیاری اقلام و اجناس دیگر که ذکر اسامی آن که به تمام و کمال ممکن نشود و ملال و تطویل گردد و همه این کالاها و محصولات از طریق سیراف به اقصی نقاط دنیا چون بنادر چین و آفریقای شرقی و ... صادر می‌گردید.

اما کالاهایی که از کشورهای دیگر وارد می‌شد:

کالاهایی که از چین وارد می‌شد عبارتند بودند از: دست بافت‌های ابریشمی، مشک، کافور، کاغذ، ظرف چینی، مرکب، حریر، طاووس، زین اسب، نمد، دارچین، ریوند چینی (نوعی دارو)، سمور، سُفال‌های سبزرنگ، گیاهان دارویی و پشم (لوبون، ۱۳۵۸: ۶۹-۷۱) واردات هند: واردات هند را بر بهار می‌گفتند (لسترینج، ۱۳۶۸: ۳۱۴) و شامل: ادویه، عطر، دارو، چوب صندل، چوب، زنجبیل، آبنوس، عود، کافور، یاقوت (از سیلان)، بوقلمون (مرغ هندی)، ببر، پلنگ، فیل و پوست آن، نارگیل، فلفل سیاه، عاج، شاخ کرگدن، طلا و زیور آلات، عنبر و میخک، توتیا، نیزه، دار پرنیان، خیزران، لباس که بافته شده از الیاف گیاهی، لباس‌های پنبه‌ای، و سنگ سناده، موز، نیشکر و ... می‌شد (سیرافی، ۱۳۸۱: ۴۰-۵۸).

کالاهایی از مصر و آفریقای شرقی وارد می‌شد: روغن بلسان، کاغذ بردی، دیبای مصری، کتان، زبرجد، عاج، میخک، چوب ساج، برده، شاخ کرگدن، کاسه‌ی لاک‌پشت، شمش مس، طلا، صمغ، پوست فیل، پوست گورخر، پوست پلنگ، زرافه (مسعودی، ۱۳۷۰: ۲/ ۳۶۸-۳۶۹) در عدن نیز سربند، عقیق، پوست، برده انواع عطرها، مشک، زعفران، بقم (رنگ سرخ)، ساج، ساسم^۱، عاج، مروارید، دیبا، مهره، یاقوت، آبنوس، قند، نارگیل، سندروس، صبر (شیره گیاهی برای معالجه امراض معده و روده)، آهن، سرب، خیزران، سفال، صندل، بلور، فلفل، کندر، عنبر، مشروبات، پوست پلنگ و برده‌های حبشی خرید و فروش می‌شد.

۵. نتیجه‌گیری

اردشیرخَرّه به سبب موقعیت خاص جغرافیایی و قرار گرفتن در مسیر آبادترین شاهراه‌های تجاری زمینی و دریایی که عمده مراکز بازرگانی جهان آن روز را به هم پیوند می‌داد رونق تجاری خاصی یافته بود به طوری که یک قطب تجاری و حلقه‌ی ارتباط جهان شرق و غرب محسوب می‌گردید. انواع و اقسام اجناس و محصولات و کالاهای متنوع از اقصی نقاط دنیا به آنجا وارد و همچنین از آنجا به دیگر نقاط صادر می‌گردید. برای پی بردن به موقعیت و اهمیت جغرافیایی و تجاری اردشیرخَرّه که بخش اعظم و مهم سواحل خلیج فارس را در بر می‌گرفت باید به این نکته توجه شود که شبکه راه‌های کاروان‌رو روزگاران قدیم از آسیای صغیر گرفته تا ماوراء النهر که شرح آن در کتب مسالک و ممالک به تفصیل آمده است، عموماً به کناره‌های شمالی و شرقی خلیج فارس (سواحل اردشیرخَرّه) منتهی می‌شد و تجار از طریق این راه‌ها حتی محصولات ماوراء دریای خزر نظیر پوست روباه، خز، قاقم، سمور و سنجاب را برای مصرف و صدور به بنادر ولایت اردشیرخَرّه می‌آوردند تا از آنجا به هندوستان چین و شرق آفریقا صادر کنند. در مقابل کالاهای آن کشورها را که از طریق دریا به اردشیرخَرّه وارد شده بود خریداری می‌کردند و به نقاط داخلی ایران و کشورهای همجوار حمل می‌کردند. همچنین بین ولایت‌های ایالت فارس نیز تبادل تجاری و صادرات و واردات کالا رونق ویژه‌ای داشت به طوری که تجارت در این دیار رقابت خاصی را در بین این ولایت‌ها ایجاد کرده بود. چنانچه جغرافیدان مشهوری چون مقدسی بارها فارس را مرکز بازرگانی و شهرهایی چون سیراف را جای بازرگانان ذکر کرده است.

پی‌نوشت‌ها

۱. جویم از بخش‌های شهرستان لار (استان فارس) است که در ۷۲ کیلومتری جنوب خاوری شهر جهرم قرار دارد.
۲. **کریاس** نوعی پارچه درشت بافت و سنگین است که از الیاف پنبه، کتان یا کنف بافته می‌شود.
۳. توز یا توج که همچنین طاووس هم نامیده شده در فارس قدیم و از توابع شاپورخوره در ۳۲ فرسنگی شیراز و با فاصله ۱۲ فرسنگی از جنبه یا بندر گناوه فعلی و تقریباً در محلی بین کازرون فعلی و بندر گناوه واقع بوده است. امروزه محل دقیق این شهر معلوم نیست. یاقوت حموی در آنجا که از پارچه‌های توزی اطلاعاتی می‌دهد که دارای بعضی نکات تازه است «جامه‌هایی است نازک با بافت لطیف به غربال شباهت دارند اما دارای رنگ‌هایی زیبا و حاشیه دوزی طلا هستند. اهالی خراسان به خصوص به این جامه‌ها علاقه‌مند بودند و به همین علت مقدار زیادی از این جامه‌ها به آنجا صادر می‌شد.» نام این شهر در گزارش‌های مربوط به حرکت سفاین اسکندر مقدونی به صورت تائوکه هم آمده است. اصطخری نوشته است «توج شهری است بسیار گرم، در گودی جای دارد. خانه‌های آن از گل ساخته شده و شهر دارای نخل‌های فراوان است.» اصطخری از نظر وسعت آن را در ردیف شهر شاپور، اصطخر، کته، جور و نویندجان ذکر می‌کند (شواتس، ۱۳۷۱: ۹۸). جایگاه آن را برپایه گواهی‌های تاریخی در بخش سعدآباد شهرستان دشتستان استان بوشهر امروزین می‌دانند. عده‌ای نیز بر این باورند که شهر باستانی توز در نزدیکی روستای آباد، حدفاصل بین آباد و سمل در زیر خاک مدفون شده است. نام این شهر در نوشته‌های گذشتگان به ریخت‌های توز و توه نیز آمده است. در پارسی میانه این شهر توژک خوانده می‌شده است. آب و هوای این شهر را گرم و خود توج را دارای نخلستان‌های فراوان نوشته‌اند.
۴. بندر نجیرم از بنادر آباد باستانی ناحیه مندستان منطقه دشتی در میانه استان بوشهر جنوب ایران بوده است. ابن بلخی، لسترنج و نهچیری این بندر را در مصب رودخانه مند (رود سکان) و در ساحل شمالی خور زیارت می‌دانند. مقدسی نجیرم را در کنار دریا و دارای دو مسجد که شبستان یکی از آنها در سنگ‌کنده شده (شواتس، ۱۳۷۱: ۹۶). با بازاری در خارج از آبادی می‌داند و فاصله آن را تا شیراز (شصت فرسنگ) نزدیک به فاصله امروزی مصب رود مند نقل می‌کند. نهچیری، نجیرم را بندر ناحیه ماندستان و لسترنج آنرا غرب سیراف در دهانه رود سکان در اول سیف مظفر می‌داند (سعیدی نیا، ۱۳۸۳: ۹۶). رضا طاهری در کتاب از مروارید تا نفت می‌نویسد: «نجیرم به قول استخری و ابن حوقل در فاصله ۱۲ فرسنگی سیراف قرار داشته است. و براساس گفته‌ی ابن بلخی در ۶۵ فرسنگی شیراز (طاهری، ۱۳۹۰: ۷۰-۷۳). پس باید نجیرم را در حوالی بندر دیر امروزی جستجو کرد. پاول شواتس

آلمانی نجیرم را در حوالی بندر دیر می جوید. و برخی بندر نجیرم را مدفون شده در آبرفت های رود مند در کناره های زیارت می جویند. پس از زوال سیراف، ظاهراً باید سیاحان به این بندرگاه کوچک بیش تر رفت و آمد کرده باشند. مقدسی و یاقوت حموی توصیف مختصری از آن به دست می دهند

۵. تیز، تیس، با طبس امروز نام روستای کوچکی در ۹ کیلومتری شمال چاه بهار است. تاریخ نویسان و جغرافی دانان سده های نخستین اسلامی از تیس به مثابه بندر کوچک اما مهمی در کرانه های جنوبی ایران یاد کرده اند. طبق این منابع بندر تیز برای زمان کوتاهی یکی از مهمترین بنادر مکران در کرانه دریای عمان به شمار می رفته که بازرگانان از طریق آن به بنادر تجاری شمال آفریقا و هندوستان در تماس و ارتباط بوده اند. هرچند اهمیت تیس و ارتباطات تجاری و بین المللی آن قابل مقایسه با بنادر و جزایر بسیار معروف ایرانی خلیج فارس چون سیراف و کیش و هرمز نبوده است، اما جغرافی نویسان مسلمان از این بندر کوچک به مثابه تنها بندر تجاری در طول یک مسیر نسبتاً طولانی بین هرمز در دهانه خلیج فارس و بندر دیبل نزدیک دلتای مهران رود (رود سند) نام برده اند. اطلاعات تاریخی و جغرافیای داده شده به قلم تاریخ نویسان و جغرافی دانان سده های نخستین دوران اسلامی در مورد این بندر، همچون سایر مراکز سکونتی و تجارتی مکران بسیار کم و خالی از جزئیات است. کهنترین متن جغرافیایی فارسی شناخته شده یعنی حدودالعالم در مورد تیس اشاره دارد که «تیز نخستین شهری است که از حدود سند بر کران دریای اعظم نهاده، جای کم سیر [گرم سیر]» (نک: حدودالعالم من المشرق الی المغرب: ۱۳۶۲: ۱۲۴). امروزه تیس جزو مکران محسوب می شود، اما موقعیت آن در طول تاریخ بارها تغییر یافته و هر از گاهی تابع ولایتی دیگر می بوده است و هر تاریخ نویسی آن را به یک مملکت یا ولایت همچون سند و مکران و کرمان نسبت داده است. نویسنده گمنام حدودالعالم گفته است: «نخستین شهری است از حدود سند...» (همانجا) تقریباً در همان زمان مقدسی در مورد تیز گفته است که این شهر در کنار دریا واقع شده و دارای نخلستانهای زیاد و مسجد جامع زیبایی است. (مقدسی: ۱۳۶۱: ۷۰۴-۷۰۳). همین نویسنده از تیس و توران به صورت دو دروازه مهم و رود به پنج گور نام برده است (همانجا). این گواهی مقدسی در مورد تیس نشان دهنده اهمیت این بندر در آن زمان بوده است. مورخ و جغرافی دان دیگر ایرانی حمدالله مستوفی قزوینی نیز اشاراتی در مورد تیس دارد و آن را جزو شهرهای بزرگ و با اهمیت مکران می شمارد (مستوفی قزوینی: ۱۳۶۲: ۲۶۲).

۶. حیوان کوچکی است نظیر سمور.

۷. داراگرد نام یکی از پنج شهرستان ایالت پارس در ایران قدیم بوده است. به آن داراگرد و داراگرد نیز گفته می شده است.

۸. تخمی زرد رنگ و خوشبو برای روی نان.

کتاب‌نامه

- ابن بلخی (۱۳۶۳). *فارسنامه*، به سعی و اهتمام و تصحیح گای لسترینج و رینولد الن نیکلسون، ج ۲، تهران: دنیای کتاب
- ابن حوقل (۱۹۷۹). *صورة الارض*، بیروت: دارالمکتب الحیاه.
- ابن خردادبه، ابوالقاسم عبیدالله بن عبدالله (۱۳۷۰). *المسالك و الممالک*، ترجمه حسین قره‌چانلو، تهران: ناشر مترجم.
- استخری، ابن اسحاق ابراهیم بن محمد فارسی (۱۳۶۸). *مسالك و ممالک*، به‌اهتمام ایرج افشار سیستانی، تهران: علمی و فرهنگی.
- افشار سیستانی، ایرج (۱۳۷۶). *جغرافیای تاریخی دریای پارس*، تهران: پژوهشگاه فرهنگ و هنر اسلامی.
- پطروشفسکی، ایلیا پاولوویچ و دیگران (۱۳۵۴). *تاریخ ایران از دوران باستان تا پایان سده هجدهم میلادی*، ترجمه کریم کشاورز، تهران: پیام.
- تکمیل همایون، ناصر (۱۳۷۶). «نام و نشان جاده ابریشم»، *فصل‌نامه مطالعات آسیایی*، سال چهارم، شماره ۳.
- حدود العالم من المشرق الی المغرب*، (۱۳۶۲). به‌کوشش دکتر منوچهر ستوده، تهران: طهوری.
- حورانی، جرج (۱۳۳۸). *دریانوردی عرب در دریای هند در روزگار باستان و در سده‌های نخستین میانه*، ترجمه محمدمقدم، تهران: کتابخانه ابن سینا.
- دمشقی، محمد بن ابی طالب (۱۳۸۲). *نخبه الاهر فی عجائب البر و البحر*، ترجمه حمید طیبیان، تهران: اساطیر.
- رامهرمزی، بزرگ بن شهریار (۱۳۴۸). *عجایب الهند بره و بحر و جزایر*، ترجمه محمد ملک‌زاده، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
- سعیدی نیا، حبیب‌الله (۱۳۸۳). *تاریخ تحولات سیاسی اجتماعی دشتی در دوران قاجار و پهلوی*، بوشهر: موعود اسلام.
- سمسار، محمد حسن (۱۳۳۷). *جغرافیای تاریخی سیراف*، تهران: چاپخانه زیبا.
- سیرافی، سلیمان (۱۳۸۱). *سلسله التواریخ (اخبار الصين و الهند)*، با گردآوری و اضافات ابوزید حسن سیرافی، ترجمه حسین قره‌چانلو، تهران: انتشارات اساطیر با همکاری مرکز بین‌المللی گفتگوی تمدن‌ها.
- شواتس، پاول (۱۳۷۱). *جغرافیای تاریخی فارس*، ترجمه کی‌کاس جهانداری، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- شوشتری، محمد علی (۱۳۶۹). «منابع اقتصادی خلیج فارس»، *مجموعه مقالات سمینار خلیج فارس*، سال دوم، شماره ۲.
- صابی، ابوالحسن هلال بن محسن (۱۳۶۴). *رسوم دارالخلافه*، تصحیح و حواشی میخائیل عواد، ترجمه محمدرضا شفیعی کدکنی، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
- طاهری، رضا (۱۳۹۰). *از مروارید تا نفت: تاریخ خلیج فارس [از بندر سیراف تا کنگان و عسلویه]*، تهران: نشر نخستین.

هادی دل آشوب و سکینه دنیاری ۳۷

عبدالله کاشانی، ابوالقاسم (۱۳۸۶). *عرایس الجواهر و نغایس الاطایب*، به کوشش ایرج افشار، تهران: انتشارات المعی.

فقیهی، علی اصغر (۱۳۵۷). *آل بویه و اوضاع زمان ایشان با نموداری از زندگی مردم آن عصر*، گیلان: صبا. لسترنیج، گای (۱۳۳۸). *جغرافیای تاریخی سرزمین های خلافت شرقی*، ترجمه محمود عرفان، تهران: علمی و فرهنگی.

لوبون، گوستاو (۱۳۵۸). *تمدن اسلام و عرب*، ترجمه هاشم حسینی، تهران: کتابفروشی اسلامیة. مزارعی، عدنان (۱۳۴۰). *تاریخ اقتصادی، اجتماعی ایران و ایرانیان از آغاز تا صفویه*، تهران: دهخدا.

مستوفی قزوینی، حمدالله (۱۳۶۲). *نزه القلوب*، به اهتمام گای لسترنیج، تهران: دنیای کتاب. مسعودی، ابوالحسن علی بن حسین (۱۳۷۰). *اخبارالزمان*، ترجمه کریم زمانی، ج ۲، تهران: انتشارات اطلاعات.

مصطفوی، محمدتقی (۱۳۴۳). *اقلیم پارس*، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی. مقدسی، ابو عبدالله محمد بن احمد (۱۳۶۱). *احسن التقاسیم فی المعرفة الاقالیم*، ترجمه علی نقی منزوی، ج ۲، تهران: شرکت مولفان و مترجمان.

نادری قره بابا، حسین و دیگران (۱۳۸۸). *تجارت ایران در دوره ساسانیان*، تهران: انتشارات جهاد دانشگاهی تربیت معلم.

یعقوبی، ابن واضح، (بی تا). *البلدان، تاریخ یعقوبی*، المجلد الثاني، بیروت: دار بیروت.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی