

مطالعه دامنه مکانی و زمانی تجارت چینی آلات در بندر مهروبان*

علی بحرانی پور^۱

چکیده

مهروبان از بنادر باستانی سواحل خوزستان است که نقش ویژه‌ای در تجارت دریایی بین‌المللی داشته است. گذشته از اشاره‌های منابع تاریخی، شواهدی چون خرده سفالینه‌های موجود در سطح شهر مهروبان، از رواج فعالیت‌های تجاری دست‌کم از روزگار ساسانیان در این بندر خلیج فارس وجود دارد. در منابع تاریخی اسلامی در حد فاصل قرون ۳ تا قمری از مهروبان به عنوان بندری در زیر سایه رونق سیراف، و پس از زلزله و سقوط سیراف، به عنوان بندری در غرب خلیج فارس در حد فاصل عراق، خوزستان و فارس یاد شده است. اما یافته‌های باستان‌شناسی، خاصه خرده‌های انبوه چینی آلات یافته‌شده در بررسی سطحی منطقه باستان‌شناسی مهروبان توسط هیأت مشترک باستان‌شناسان و مورخان ژاپنی و ایرانی در اردیبهشت ۱۳۸۶ نشان از وسعت تجارتی دارد که تا سواحل چین در جریان بوده و از نظر زمانی تا قرن هشتم قمری ادامه داشته است. مقاله حاضر بر آن است تا به این پرسش پاسخ گوید که با توجه به مدارک تاریخی و باستان‌شناختی، دامنه مکانی و زمانی تجارت چینی آلات در بندر مهروبان تا کجا و چه زمانی بوده است؟ فرضیه تحقیق آن است که گرچه با سقوط خلافت عباسی در بغداد به‌دست مغولان راه‌های دریایی عراق به هند، و با ویرانی اصفهان به‌دست مغولان راه‌های پس‌کرانه‌ای منتهی به مهروبان به کلی تضعیف شد، از اواسط دوره ایلخانان مهروبان رونقی مجدد یافت، تا آنجا که تا قرن هشتم کتان نواحی پس‌کرانه‌ای را با چینی آلات مشرق‌زمین مبادله می‌کرد. واژگان کلیدی: تجارت چینی آلات، بندر مهروبان، چین، خلیج فارس.

A Historical-Archeological Study on Temporal and Local Range of Chinaware Trade in Mahruban Port

Ali Bahranipour²

Abstract

As an ancient port on Khuzestan's coast of Persian Gulf, Mahruban has had a special role in the international marine trade. Apart from a number of references in a few historical sources, there is some historical and archeological evidence such as the chinaware pieces of Mahruban which bear testimony to the currency of their trade, at least, since the Sassanid era. Islamic historical sources from 9th to 13th century consider Mahruban as a secondary port overshadowed by the flourishing port of Siraf. Even after the earthquake of Siraf which left it in ruins, Mahruban was simply called a little port on the western coast of the Persian Gulf, somewhere between Mesopotamia, and the two provinces of Khuzestan and Fars. Yet, the archeological remains especially the chinaware pieces detected by the Iranian-Japanese historians and archaeologists in an earth survey dowsing in Mahruban archaic site in may 2006 bore testimony to the expansion of the trade that geographically had reached China and temporally had survived until the 14th century. The present article tries to answer the following: Regarding the historical and archeological evidences, how much was the temporal and local range of chinaware trade in Mahruban port? The hypothesis upon which the research is based is that although with the fall of the Abbasid Caliphate and the collapse of Baghdad as their capital as well as the fall of Isfahan by the Mongol invasion both the sea route of Iraq to India via the Indian Ocean, and the inner Persia's roads toward Mahruban port were weakened, Mahruban flourished once more in the mid 14th century so that much cotton from the inner Persia was traded for chinaware from the Far East.

Keywords: Chinaware Trade, Mahruban Port, China, the Persian Gulf, the Indian Ocean.

۱. استادیار گروه تاریخ دانشگاه شهید چمران اهواز
۲. Assistant professor, Department of History, Shahid Chamran University of Ahvaz. E-mail: bahranipour@hotmail.com

* تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۱/۲/۱۹ تاریخ پذیرش: ۱۳۹۱/۶/۲۵

مقدمه

ایده مقاله حاضر در پیمایش میدانی و برداشت سطحی سفالینه‌ها و چینی‌آلات که توسط هیأت مشترک از پژوهشگران باستان‌شناسی و تاریخ از ژاپن و ایران (از جمله نگارنده) در اردیبهشت ۱۳۸۶ در قالب طرح تحقیقاتی بین‌المللی^۳ Blue wave انجام شد، شکل گرفت. این موضوع دارای پیشینه تحقیقاتی چندانی نیست. مقاله «گزارش مقدماتی و توصیفی کاوش لایه‌نگاری در بندر باستانی مهروبان (بندر دیلم - خلیج فارس)» در عمل پاسخی به پیشنهاد برای حفاری بندر مهروبان (بین بنادر دیلم و هندیجان) بود که البته پیش از آن و به ابتکار مؤلفان باستان‌شناس آن صورت گرفته بود.^۴ یافته‌های بررسی مهروبان نشان از تداوم واردات چینی‌آلات از راه دریای چین به مهروبان داشت که تا حدود قرن ۸ قمری (۱۴م) قابل پیگیری است.^۵ در ادامه تحقیقات قبلی مقاله حاضر در پی حدود و ثغور زمانی و مکانی تجارت چینی‌آلات در مهروبان است. بنابراین بررسی تناقض مطرح میان اطلاعات تاریخی و باستان‌شناختی در باب مهروبان، موضوع اصلی این مقاله است که هدف از آن ترسیم دامنه زمانی و مکانی تجارت چینی‌آلات در خلیج فارس خواهد بود. نکته مهم این است که در پی افول بندر سیراف در اواخر سده چهارم قمری و انتقال بخش مهمی از پایگاه‌های مبادلاتی به کیش و از آن پس به هرموز، مهروبان همچنان نقش مبادلاتی پیشین خود را حفظ کرد. عدم توجه در بررسی و کاوش‌های جدی باستان‌شناختی در بندر مهروبان سبب شده است تا از این بندرگاه تجاری شناخت درستی حاصل نشود؛ توجه دقیق به آن می‌تواند نقاط تاریکی از گستره زمانی و مکانی در تاریخ تجاری خلیج فارس را روشن نماید.

موقعیت مهروبان در راه‌های تجاری

مهروبان از قرون نخستین اسلامی از بنادر مهم واقع در راه‌های خلیج فارس به‌شمار می‌رفت. در قرون دوم و سوم قمری کشتی‌هایی که از بندر ابله یا سیراف به سمت هندوستان و سپس چین

3. Tsuyoshi Kogima and Secretarial Team, *Blue Wave: maritime Cross-cultural exchange in East Asia and the formation of Japanese traditional culture: Interdisciplinary approach focusing on Ningbo*, Tokyo: Graduate School of Humanities and Sociology the University of Tokyo July 2006.

۴. محمد اسماعیل اسمعیلی جلودار، حسین توفیقیان، بهنام قنبری، «گزارش مقدماتی و توصیفی کاوش لایه‌نگاری در بندر باستانی مهروبان (بندر دیلم - خلیج فارس)»، دومین همایش بین‌المللی خلیج فارس (تهران: دانشگاه تهران، آبان ۱۳۸۸)، ص ۱۷.
 ۵. این مسأله در دومین همایش دوسالانه بین‌المللی خلیج فارس در چکیده‌ای با این عنوان طرح شده است: علی بحرانی‌پور، «زوال تجاری بندر مهروبان: مطالعه تطبیقی روایات تاریخی و شواهد باستان‌شناختی (با تأکید بر چینی‌آلات)»، دومین همایش بین‌المللی خلیج فارس (تهران: دانشگاه تهران، آبان ۱۳۸۸)، ص ۲۲.

حرکت می‌کردند، در انتخاب دو مسیر آزاد بودند: یکی مسیر کرانه‌نوردی که سواحل ایران را پیموده و به شهرهای ساحلی هندوستان می‌رسید؛ مسیر دیگر، از ابله یا سیراف مستقیماً به پایگاه میان‌راهی صحار از شهرهای مهم عمان و از میان دریای هند به قصد کولم ملی در مالابار جنوبی کشتی‌رانی می‌کردند.^۶ در مسیر کرانه‌نوردی در قرون سوم و چهارم قمری تاجران و دریانوردان در حال رفت‌وآمد بودند. چنان‌که سلیمان سیرافی در سال ۲۳۷ قمری مسیر کرانه‌نوردی را این‌گونه پیمود: «بصره، ابله، عبادان، دورق‌الفرس، مهرویان، سینیز، جنابه، نجیرم سیراف، بنی‌عامره، هرموز، مکران، تیز، ساحل‌سند، دیبل و بروچ.»^۷ محمد بن یاقوت در اواسط قرن سوم قمری نیز پس از شورش با جامعه صوفیان از بغداد و دجله از راه دریا به مهرویان و ارجان و فارس گریخت.^۸ مسعودی نیز در سال ۳۰۴ قمری خود در سفری از سیراف تا هند مسیر کرانه‌نوردی را این‌گونه پیمود: «ابله، دورق، ماهرویان، سینیز، جنابه، سیراف، هرموز، عمان، مکران، سند، دیبل، بوض، چین.»^۹ شگفت است که وی در آن روزگار نامی از مهرویان نیاورده است. مدتی بعد ابن‌حوقل مسیر کرانه‌نوردی عراق تا هند را این‌گونه توصیف کرده است: «مهرویان، سینیز، توج، جنابه، سیراف، حصن‌ابن‌عمار، سورو، هرموز در منتهای خلیج فارس، منصوره، ملتان، مملکت سند و رود مهران، سرزمین هند، دیبل، کنبایت، سندان، صیمور.»^{۱۰} در اوایل قرن چهارم توقفگاه‌های راه شیراز به جنابه و مهرویان چنین بود: از شیراز تا 'خان شیر' بر 'رود سکان' شش فرسنگ، تا دشت ارژن چهار فرسنگ، تا تیره چهار فرسنگ، تا کازرون شش فرسنگ، تا دزب چهار فرسنگ، تا سر عقبه چهار فرسنگ، از سر گریوه تا توج چهار فرسنگ، و از توج تا جنابه دوازده فرسنگ. طول مسیر ۴۴ فرسنگ بود.^{۱۱} در قرن پنجم مسیر فوق تغییر کرد. بدین ترتیب که از شیراز تا ساحلیات جنابه و سینیز و

۶ محمدباقر وثوقی، تاریخ مهاجرت اقوام در خلیج فارس (ملوک هرموز) (شیراز: دانشنامه فارس، ۱۳۸۰)، ص ۷۲.

۷ سلیمان سیرافی، سلسله التواریخ، یا اخبار الصين و الهند، با گردآوری و اضافات ابوزید حسن سیرافی، ترجمه حسین قره‌چانلو (تهران: اساطیر، ۱۳۸۱)، ص ۴۴-۴۳.

۸ محمد بن عبدالملک بن ابراهیم الهمدانی، تکمله تاریخ طبری، ج ۱، تحقیق البرت یوسف کنعان (بیروت: مطبعه الکاتولیکیه، ۱۹۵۸)، ص ۷۸.

۹ مسعودی فواصل این راه را این‌گونه آورده است از خشبات بصره تا عمان سیصد فرسنگ، از عمان تا مسقط (محل آب شیرین برای کشتیبانان) پنجاه فرسنگ و از مسقط تا راس‌الجمجمه پنجاه فرسنگ (این محل آخر دریای فارس است). رک: علی‌بن‌حسین مسعودی، مروج الذهب، ج ۱، ترجمه ابوالقاسم پاینده (تهران: علمی و فرهنگی، ۱۳۷۰)، ص ۱۴۸-۱۴۷، ۱۰۷.

۱۰ ابن‌حوقل، صورة الارض، ترجمه جعفر شعار (تهران: بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۴۵)، ص ۳-۲.

۱۱ ابراهیم بن محمد اصطخری، المسالك والممالک، به تصحیح ایرج افشار (تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۴۷)، ص ۱۱۴.

مهروبان ۶۲ فرسنگ بود. از شیراز تا جزیرکان چهار فرسنگ، تا دشت ارژن شش فرسنگ، تا کازرون ده فرسنگ، تا خشت نه فرسنگ، تا توج هفت فرسنگ، تا دیه مالک چهار فرسنگ، تا جنابا ده فرسنگ، تا سینیز شش فرسنگ، و تا مهروبان شش فرسنگ بود.^{۱۲}

در قرن ششم ادریسی می‌نویسد که تمامی آب‌های خوزستان گرد آمده و در کنار دژ مهروبان به دریا می‌ریخت. این امر گویای کثرت منابع آبیاری و به احتمال مسیرهای رودخانه‌ای مؤثر در تجارت مهروبان است. نواحی واقع در طول ساحل از خانقاهی در نزدیکی این بندر تا سلیمانان در نزدیکی عبادان از سواحل شناخته‌شده برای دریانوردان و جهانگردانی چون وی بود. به‌ویژه که راهی از مهروبان به حصن ابن‌عمار، سیراف و نجیرم می‌رفت^{۱۳} که به احتمال تا هند و چین ادامه داشت.

یاقوت حموی در اوایل قرن هفتم هم از تداوم این مسیر در زمان خود سخن گفته، و می‌نویسد که مسیر مذکور از دجله از سمت بصره به جنوب، شهرکی به‌نام محرزه در کنار جزیره عبادان رودخانه «دجله» (اروند) به دو قسمت تقسیم می‌شد. یکی از این رودخانه‌ها (اروند) در سمت راست به سمت سواحل بحرین به دریا می‌ریخت و در این مسیر کشتی‌ها به بحرین و سرزمین‌های عربی (برالعرب) سفر می‌کردند. این سواحل در حاشیه جنوبی دریای پارس (خلیج فارس / دریای عمان) از قطر تا عمان امتداد داشت و شهر مهم مرباط در ظفار عمان از بندرگاه‌های مهم آن بود. راه کرانه‌رو رو به جنوب تا حضرموت و عدن امتداد داشت. شاخه دیگر رودخانه (بهمنشیرکنونی) در جهت شمال حرکت کرده و از فارس از کنار عبادان گذشته و به دریا می‌ریخت و از آنجا از طریق آب‌های ساحلی به مهروبان، جنابه، جزیره خارک، سینیز، بوشهر، نجیرم، سیراف، جزیره الآر، قلعه هزو و در نهایت به جزیره قیس بن عمیره (کیش) می‌رسید. سپس از هرموز (هرموز کهنه) که جزیره بزرگ جاسک (قشم) در مقابل آن قرار داشت، به سمت تیز در سواحل مکران می‌رفت.^{۱۴}

هنوز آثار کوه‌بری و راه‌های سنگچین گردنه‌ها، پل‌ها و راه‌ها در کوه‌های کهگیلویه واقع در

۱۲. ابن‌بلخی، *فارسانامه ابن‌بلخی*، تصحیح منصور رستگار فسایی (شیراز: بنیاد فارس‌شناسی، ۱۳۷۴)، ص ۳۸۵-۳۸۴؛ عبدالله خوفاقی حافظ ابرو، *جغرافیای حافظ ابرو*، ج ۲، تصحیح صادق سجادی (تهران: میراث مکتوب، ۱۳۷۵)، ص ۱۵۸.

۱۳. ابو عبد الله محمد بن محمد بن عبد الله بن ادريس الحمودي الشریف الادریسی، *نزهة المشتاق فی اختراق الآفاق*، ج ۱ (بیروت: عالم الکتب، ۱۹۹۲)، ص ۳۹۴ و ۴۰۳.

۱۴. یاقوت الحموی، *معجم البلدان*، تحقیق عبدالرحمن المرعشی، ج ۱ (بیروت: داراحیاء التراث العربی و موسسه التاريخ عربی، بی‌تا)، ص ۳۴۴-۳۴۳.

میانۀ راه مهربان و ارجان به اصفهان به چشم می خورد.^{۱۵} شواهد فوق نشان می دهد که مهربان دست کم تا قرن ۸ قمری (۱۴م) به عنوان توقفگاهی در مسیرهای خلیج فارس مطرح بوده است.

دامنه زمانی و مکانی دریانوردی و تجارت دریایی در مهربان

نام پارسی این بندر ماهی رویان، مهریان یا ماهی رویان بود. از آنجا که ماهی از مهم ترین محصولات صادراتی آنجا بود، شاید این نام برگرفته از سابقه و رونق ماهی گیری در آن نواحی است.^{۱۶} در دورۀ بهاءالدوله بویه مهربان دروازه شیراز و عراق به شمار می رفت^{۱۷} و چوب ساج از سقف ویرانه های قصرهای بغداد از طریق دجله و خلیج فارس و مهربان به شیراز می آمد. مهربان در قرن چهارم قمری از توابع فارس و انبار بصره به شمار می رفت.^{۱۸}

در حدود ۳۲۱ قمری ابوطاهر قرمطی در پی براندازی خلافت عباسی برآمد و این حوادث از بحرین تا کوفه و راه های دریایی را ناامن کرد. در آن روزگار قایق هایی موسوم به "طیار" برای مسافری در رودخانه ها به کار می رفتند.^{۱۹} بعید نیست که در رودخانه زهره در نزدیکی هندیجان و در همسایگی مهربان نیز از آنها استفاده می شد.

ناصر خسرو در سال ۴۴۳ قمری در دیدار از مهربان آنجا را شهری بزرگ بر لب دریا با بازاری بزرگ و سه کاروانسرای بزرگ و حصار محکم و عالی، و جایگاهی برای اخذ مالیات و حق گمرک از کشتی ها توصیف کرده است. او می نویسد که مسیر از مهربان به جانب جنوب بر کنار دریا به سمت توه (توج) و کازرون می رفته است.^{۲۰} علاوه بر ماهی گیری، مشک های عالی برای حمل شیر و خرما از مهم ترین صادرات مهربان بوده است.^{۲۱} روستای شاه عبدالله هنوز در زمینۀ ماهی گیری میراثخوار مهربان است. چنان که تا امروزه صید با گرگور در نقاط نیمه عمیق توسط لنج ها و نیز

۱۵. احمد اقتداری، *جغرافیای تاریخی و آثار باستانی خوزستان، کهگیلویه و ممسنی*، ج ۲ (تهران: موسسه فرهنگی آیات، ۱۳۷۵)، ص ۷۴۹.

۱۶. پاول شوارتس، *جغرافیای تاریخی فارس*، ترجمه کیکاووس جهاننداری (تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی، ۱۳۷۲)، ص ۱۶۴.

۱۷. عبدالرحمن ابن الجوزی، *المنتظم فی تاریخ الملوک و الامم*، ج ۸ (بیروت: دارصادر، ۱۳۵۸)، ص ۳۱.

۱۸. ابن حوقل، ص ۷: *ابوعبدالله مقدسی، احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم*، ج ۲، ترجمه علی نقی منزوی (تهران: شرکت مولفان

و مترجمان ایرانی، ۱۳۶۱)، ص ۶۳۶.

۱۹. محمد بن جریر الطبری، *تاریخ الامم و الملوک، تاریخ الطبری*، تحقیق محد ابوالفضل ابراهیم (بیروت: روائع التراث العربی،

۱۳۸۷ق) ج ۱۱، ص: ۲۸۱

۲۰. ناصر خسرو قبادیانی مروزی، *سفرنامه*، به کوشش محمد دبیر سیاقی (تهران: زوار، ۱۳۷۵)، ص ۱۶۳.

۲۱. شوارتس، ص ۱۶۲.

تورریزی به کمک قایق در آن ناحیه صورت می‌گیرد.

در روزگار ابن بلخی مهروبان شهری در کرانه دریا بود که موج دریا بر دیواره‌های آن می‌کوبید و در انحنایی ملایم در تورفتگی‌های ساحل خلیج فارس بود.^{۲۲} بنابراین محلی مناسب برای بادبان کشیدن کشتی‌ها به سمت دریا به شمار می‌رفت، تا آنجا که کشتی‌ها از طریق دریا از فارس به خوزستان می‌رفتند. همچنین مهروبان دست کم تا حدود ۷۴۰ قمری در مسیر دریایی بصره و خوزستان به سمت دریا واقع بود.^{۲۳}

برخی مورخان برآنند که ظهور قرمطیان در جنبه (گناوه) و توسعه آنان در سراسر خلیج فارس، و نیز موقعیت جنبه در مسیر مهروبان به سیراف، و اینکه خود در میانه بنادر فارس بود، موجب دگرگونی اوضاع مهروبان شد. ابوالفداء، ابوسعید جنبایی قرمطی را به غارت و کشتار حاجیان در آن شهر متهم کرده است. مردم آنجا مهاجرانی از نواحی گوناگون بودند و زمین آنجا شوره‌زاری بود که با زه‌کشی آب شیرین از چاه می‌کشیده‌اند. هورجنبه همانند سواحل بصره سواحل خطرناک برای کشتی‌رانی به‌ویژه در هنگام موج به شمار می‌رفت.^{۲۴} بنابراین راه‌ها به دلایل جغرافیایی به مهروبان منتقل شد. اقتداری سقوط مهروبان را ناشی از ناامنی راه مهروبان به شیراز و اصفهان، تحت تأثیر قرمطیان و خرمدینان (به احتمال تا قرن پنجم قمری) می‌داند. امروزه روستای شاه‌عبدالله بسیار به ویرانه‌های مهروبان نزدیک است و آن را از بقایای مهروبان دانسته‌اند.^{۲۵}

در جنگ و گریزهای ملک‌الرحیم واپسین حکمران آل بویه با طغرلبک سلجوقی در عراق، مهروبان همچنان اهمیت ارتباطی خود را از نظر سوق‌الجیشی حفظ کرد. برادر ملک‌الرحیم، ابوعلی، فرمانروای بصره، علیه وی سر به شورش برداشت، به «شط عثمان» رفت و در آنجا متحصن گشته، و خندقی حفر کرد. ملک رحیم بدان سو روی نهاد و با ابوعلی و همراهانش جنگ کرد و آنجا را تصرف کرد. ابوعلی با مادرش به عبادان (آبادان) رفتند؛ و از آنجا از راه آب به مهروبان رفته و از آب به خشکی پیاده شدند

۲۲. پیمایش میدانی و بررسی سطحی، نمونه‌برداری سفال از سایت باستانی مهروبان در ۱۱ اردیبهشت ۱۳۸۶ به همراه دکتر یاسوهیرو یوکائیچی (مورخ ژاپنی)، تاتسویا موری (سفال‌شناس موزه آیچی ژاپن) و حمید زارعی (باستان‌شناس اداره میراث فرهنگی بوشهر) و سیده زهرا زارعی (کارشناس ارشد تاریخ اسلام).

۲۳. ابوالفداء، ص ۳۲؛ ابن بلخی، ص ۳۵۸؛ حمدالله مستوفی قزوینی، *نزهة القلوب*. به تصحیح گی لسترنج (تهران: دنیای کتاب، ۱۳۶۲)، ص ۱۳۱؛ حافظ ابرو، ج ۲، ص ۱۳۹.

۲۴. مستوفی، ص ۱۸۱؛ ابن بلخی، ص ۳۵۸-۳۵۷؛ محمد زکریا قزوینی، *آثارالبلاد و اخبار العباد*، ج ۱، به تصحیح محمد شاه‌مرادی (تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۷۱)، ص ۴-۳؛ احمد بن ابی‌الخیر زرکوب شیرازی، *شیرازنامه*، به تصحیح بهمن کریمی (تهران: به سرمایه کتابخانه‌های احمدی و معرفت شیرازی، ۱۳۵۰)، ص ۲۱؛ ابوالفداء، ص ۳۶۳؛ پیمایش میدانی مهروبان در ۱۰ اردیبهشت ۱۳۸۶.

۲۵. اقتداری، ص ۷۵۰-۷۴۸.

و چارپایانی کرایه کرده و به ارجان عزیمت نمودند، به قصد اینکه از آنجا نزد سلطان طغرل بیک بروند. ملک‌الرحیم دیلمیان و لشکریان برادرش را که در بصره بودند، از آنجا بیرون رانده و دیگران را بجای آنها برقرار کرد. بدین ترتیب امنیت شکننده‌ای در سواحل خوزستان (از جمله مهربان) تا فارس برقرار بود که رفت و آمد لشکرهای سلجوقی و غارتگری‌های قرامطه، و مداخلات پنهان فاطمیان در منطقه قالب شورش بسیاسیری، امنیت را به هم می‌ریخت؛ امری که رونق مهربان را تحت تاثیر قرار می‌داد.^{۲۶}

ملوک کیش در اوایل قرن هفتم قمری (۱۳ م) که در صدد سلطه بر راه‌های تجاری عراق بودند به آن نواحی توجه کردند. در ۶۸۲ قمری سفیری که حامل نامه شاه سران‌دیب (سیلان) برای منصور سیف‌الدین قلاوون بود، با وجود دشمنی ممالیک با ایلخانان از مسیر جاسک، کیش، اندرابی، سیراف، بردستان، بوشهر، خارک، جنابه، مهربان، عبادان، محرز، ابله، بصره، واسط، بغداد و شام به مصر گذشت. این امر نشانه رونق مسیر مذکور حتی در شرایط دشمنی بود.^{۲۷}

چائو جو کوا مولف چینی سده‌های ۷ و ۶ قمری (۱۳ - ۱۲ م) ضمن برشمردن ممالک تابعه حکومت «تاشی» (اعراب: خلافت عباسی) از منطقه‌ای به نام «ما - لو - مو» یاد کرده و نام آنجا را در کنار شحر، اصفهان، بصره و کیش ذکر کرده است،^{۲۸} که به نظر نگارنده تصحیفی از نام مهربان باشد.

در قرون هفتم و هشتم قمری مهربان را جزو ایالت فارس به شمار می‌آوردند.^{۲۹} مهربان در زمان ابوالفداء شهر کوچکی بر ساحل خلیج فارس در دهانه رود طاب بود که بندرگاه ارجان به شمار می‌رفت. معلوم نیست که چرا در آثار البلاد و اخبار العباد زکریای قزوینی (۶۸۲ - ۶۰۰ قمری) در کتاب هفت کشور یا صور الاقالیم (تالیف ۷۴۸ قمری) با وجود ذکر بندر خلیج فارس و نواحی خوزستان،^{۳۰} و همچنین در سفرنامه ابن بطوطه (سفر به خلیج فارس در ۷۲۷، ۷۳۲ و ۷۴۸ قمری)^{۳۱} نامی از مهربان نیامده

۲۶. عزالدین محمد ابن‌الاثیر، *الکامل فی التاریخ*، ج ۸، تحقیق ابی‌الفداء عبدالله القاضی (بیروت: دارالکتب العلمیه، ۱۴۱۵)، ص ۳۰۹.
 ۲۷. برای اطلاعات بیشتر در این باره رجوع شود به تفصیلاتی منقول از *معجم البلدان* یاقوت حموی و *عقد الجمان فی تاریخ اهل الزمان* اثر بدرالدین عینی در کتاب در دست انتشار نگارنده: آبادان (مجموعه از ایران چه می دانم)، تهران: دفتر پژوهش‌های فرهنگی.
 ۲۸. البته مصححان کتاب (هیث و راکهیل) چنین استدلال کرده اند که در نگارش چینی این نام (Ma-lo-mo) خطائی رخ داده و جزء پایانی اش باید به صورت pa نوشته می‌شد. یعنی باید (Ma-lo-pa) نگاشته می‌شد که از نظر اینان، همان بندر مریاط در عمان است. اما نگارنده با توجه به ذکر نام اخیر در بخش‌های دیگر کتاب به همان شکل مذکور، این احتمال را ضعیف می‌داند. و با توجه به یافته‌های سلاذن‌ها و تاکید منابع تاریخی بر اهمیت تجاری مهربان، این نام را با بندر مورد بحث مربوط میدانم. ر.ک: Chau Ju-kua, *Chu-fan-chi: on the Chinese and Arab Trade in the twelfth and thirteenth Centuries*, Translation: Friedrish Hirth and w. w Rockhill, Taipei, (Taiwan literature House, 1964).p. 116.

۲۹. ابوالفداء، ص ۳۶۸؛ مستوفی، ص ۱۷۰ و ۱۹۵.

۳۰. هفت کشور یا صور الاقالیم، تصحیح منوچهر ستوده (تهران: بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۵۳) ص ۴۴ و ۶۱-۶۰.

۳۱. ابن بطوطه، ج ۱، ص ۱۳ - ۱۲.

است. گویی که وقفه‌ای در رونق این بندر در آن تاریخ رخ داده است که آنجا را از چشم سیاح تیزبین و مشتاقی چون ابن بطوطه، بندری کم ارزش یا حتی غیر قابل اعتنا تلقی کرده باشد. اما حمدالله مستوفی در *نزهة القلوب* (تالیف ۷۴۰ قمری) ضمن تکرار مطالب ابن بلخی، آنجا را از توابع ارجان و بنابراین جزو فارس انگاشته و می‌نویسد که بندر مهروبان مشرعاً (محل بادبان گشودن) مسافران راه دریایی فارس به خوزستان و نیز در میانه راه دریایی بصره و خوزستان به سمت دریا (شرق) بود.

در پیمایش میدانی ویرانه‌های مهروبان تکه‌های چینی آلات بسیاری از قرون سوم تا هشتم قمری (۱۴ - ۹م) یافته شد که نشانه سابقه و وسعت ارتباط تجاری آنجا با چین است. بنا به گزارش منابع تاریخی محصولات صادراتی از مهروبان خرما و بذر کتان بود که به همه‌جا صادر می‌شد و بزهایی که گاه تا ۸۰ رطل شیر می‌دادند نیز در آنجا پرورش می‌یافت. چنین دامی، که در بصره نیز پرورش می‌یافت، بزغاله‌هایی به وزن ۸۰ تا ۱۰۰ رطل به دنیا می‌آورد.^{۳۲} در قرن هشتم حمدالله مستوفی می‌نویسد که بذر کتان از آنجا به نواحی دیگر صادر می‌شد و محصولات مورد نیاز خود را بیشتر با کشتی‌ها از راه دریا وارد می‌کرد.^{۳۳}

حافظ ابرو (متوفی ۸۳۳ ق) در کتاب *جغرافیای خویش*، ضمن اقتباس از اطلاعات گذشتگان از جمله ابن بلخی و حمدالله مستوفی، از مهروبان به مثابه بندری یاد کرده است که عمده درآمدش را از کشتی‌ها داشته و تنها محصول بومی صادراتی‌اش خرما بوده که در کنار احشام مقداری از صادراتش را تشکیل می‌داد و در واقع راه دریایی فارس به سمت خلیج فارس و خوزستان از طریق بصره بوده است.^{۳۴} اگر فرض کنیم که نوشته‌های حافظ ابرو اصالت داشته و مربوط به زمانه‌اش باشد، می‌توان اشارات بس موجز منابع بعد را نیز جدی گرفت.

ابن ماجد در کتاب *الفوائد* که با ذکر جزئیات وسواس آمیز به وصف راه‌های دریایی بصره از مسیر خیران، خارک، ماشور (ماهشهر)، بهرکان تا بوشهر پرداخته است، با وجود ذکر نام بنادر همسایه مهروبان از جمله بهرکان (بین هندیجان و گناوه)،^{۳۵} یادی از مهروبان نکرده است.

محمد میرک حسینی در قرن ۱۱ قمری (۱۷ م) ماهیروان (مهروبان) را در فهرست گرمسیرها و

۳۲. مستوفی، ص ۱۸۹؛ ابن بلخی، ص ۳۵۸-۳۵۷؛ قزوینی، ج ۱، ص ۴-۳؛ زرکوب شیرازی، ص ۲۱؛ ابوالفداء، ص ۳۶۳؛ پیمایش

میدانی مهروبان در ۱۰ اردیبهشت ۱۳۸۶.

۳۳. مستوفی، ص ۱۳۱.

۳۴. حافظ ابرو، *جغرافیای حافظ ابرو*، تصحیح صادق سجادی (تهران: نشر میراث مکتوب، ۱۳۷۸)، ج ۲، ص ۱۳۹.

۳۵. شهاب الدین احمد ابن ماجد، *الفوائد فی اصول علم البحر و القواعد*، ترجمه و تصحیح احمد و امید اقتداری، تهران، انجمن

آثار و مفاخر فرهنگی، ۱۳۷۲، ص ۴۹۲.

بنادر فارس و در کنار هندجان و دیلم و حماد غزاله و معشور ذکر کرده است.^{۳۶} صاحب مختصر مفید (تالیف ۱۰۹۱ ق/ ۱۶۸۰ م) نیز مطالب فوق را تأیید کرده، اما تنها به نزهه القلوب حمدالله مستوفی و اطلاعاتش ارجاع داده است.^{۳۷}

نجم‌الملک (۱۳۲۶ - ۱۲۵۹ ق) جغرافیدان و مساح مشهور عهد ناصری با وجود آنکه سفرهای مطالعاتی دقیقی در میانه بصره تا خارک و بوشهر داشته است، نامی از مهربان نیاورده است.^{۳۸} سدیدالسلطنه نیز که مولف کتبی با جزئیات فراوان در باب خلیج فارس عهد قاجار است، چنان با نام مهربان بیگانه بود که به زحمت آنجا را از محمره (خرمشهر) بازشناخته است.^{۳۹} دلیل این امر ویرانی آنجا بوده است.

تا عهد قاجاریه آثاری از ویرانه‌های شهر مهربان باقی بود و جمعیت و امکانات آن به روستای مجاورش شاه‌عبدالله منتقل شده بود. آن را از توابع بیاهمیت فلاحیه (شادگان امروز) میانگاشتند، زیرا اهمیت بندری آن ناحیه به هندیان (هندیجان کنونی) منتقل شده بود، به گفته فسایی:

شهر ماه‌رویوان در روزگارهای پیش، شهری بود در کنار دریای فارس، به مسافت ۱۲ فرسخ در جانب جنوبی بهبهان و ۲۸ فرسخ در جانب میانه جنوب و مشرق فلاحی، سال‌هاست ویرانه گشته، جز بلندی و پستی در آن باقی نمانده است، آنچه را ازین شهر دریا فرا گرفته در وقت جزر دریا یعنی بازگشتن آب از ساحل، شالوده‌های مسجد و بازارها که از سنگ و ساروج ساخته‌اند، نمایان گشته، شناخته شود و شهری را از رودخانه زیدون کوه گیلویه، جدا کرده‌اند و چون به کوه و ماهور رسیده‌اند، قنات فراخی که گنجایش ده سنگ آسیاب‌گردان آب داشته، کنده، آب را گذرانیده، وارد صحرا و داخل این شهر نموده‌اند و اکنون شهرش منطمس و قناتش انباشته است. شاه عبد الله: نام مشهد امامزاده شاه عبد الله است که در شهر ماه‌رویوان ویرانه افتاده است و چند خانوار از خدمه در آن سکنی دارند.^{۴۰}

به‌طور کلی با استناد به مدارک تاریخی شاید بتوان روند سقوط اهمیت تجاری مهربان را چنین

۳۶. محمد میرک حسینی منشی، ریاض الفردوس خانی، تصحیح ایرج افشار و فرشته صرافان، (تهران: بنیاد موقوفات دکتر

محمود افشار یزیدی، ۱۳۸۵)، ص ۵۳

37. Mohammad Mofid Mostoufi, *Mohtsar-e Mofid*, Von Seyfeddin Njmabadi, (Weisbaden, Dr Ludwig Reichert verlag, 1991), p.350.

۳۸. عبدالغفار بن علی محمد نجم‌الملک، سفرنامه دوم نجم‌الدوله به خوزستان، تصحیح احمد کتایی، تهران: پژوهشگاه، ۱۳۸۶

صص ۱۰۸-۸۹

۳۹. محمد علی سدیدالسلطنه، اعلام الناس فی احوال بندر عباس، تصحیح احمد اقتداری و علی ستایش، (تهران: دنیای کتاب،

۱۳۶۳)، ص ۲۹۱

۴۰. حاج میرزا حسن حسینی فسائی، فارسنامه ناصری، ج ۲، تصحیح منصور رستگار فسائی، چ ۳ (تهران: امیرکبیر، ۱۳۸۲) ص ۱۴۱۵.

توصیف کرد: سنینز که در میان بنادر مهربان و جنبه قرار داشت^{۴۱} در قرن چهارم قمری از مهربان بزرگ‌تر بود و آنجا را تحت‌الشعاع قرار می‌داد؛ زیرا سنینز دارای بازاری طولانی در کنار خور بود که کشتی‌ها بدان وارد می‌شدند.^{۴۲} اما سنینز در قرن ۸ و ۹ قمری دیگر مبدل به شهری کوچک شده و بیشتر قسمت‌های آن به ویرانی افتاده بود. چنان‌که در اوایل قرن ۷ قمری جنابا (جنبه/ گناوه) شهری کوچک در کرانه فارس به شمار می‌رفت^{۴۳} و ابوالفدا آن را روستا برشمرده است. در قرن ۸ قمری جنبه مانند سنینز همچنان شهری کوچک بود که بیشتر قسمت‌های آن ویران بوده است.^{۴۴} گرچه در اوایل قرن هفتم چون گناوه در مسیر مهربان به سیراف بود تا حدودی مسافران به آن وارد می‌شدند.^{۴۵} با استناد به شواهد مذکور و سکوت نسبی منابع تاریخی در باب اوضاع مهربان، تنها به استناد منابع تاریخی چنین به نظر می‌آید که شاید چنین سرنوشتی نیز مهربان را که در فاصله اندکی از دو بندر مذکور قرار داشت را دربر گرفته بود.

تداوم تجارت مهربان و چین بر اساس شواهد باستان‌شناختی

ابن بطوطه همانند یاقوت حموی کانتون (چین کلان) را از مراکز ساخت چینی‌آلات معرفی کرده است. یکی از بازارهای بزرگ و زیبای آنجا به کوزه‌گران اختصاص داشت که تولیدات خود را به سایر نقاط چین، هند و یمن صادر می‌کردند. در بازار یکی از شهرهای ایالت مانجی به نام 'تین‌جو' ظروف و به‌ویژه کاسه‌های سفالین بزرگ و کوچک زیبایی ساخته می‌شد که بنا به گزارش مارکوپولو از طریق زیتون در نزدیکی کانتون به تمام دنیا صادر می‌شد. این ظروف چنان ارزان بود که هر کاسه عالی از آن به یک گروسوی و تیزی به فروش می‌رسید.^{۴۶} واردات سفال و چینی‌آلات از چین به ایران از عهد سامانیان در طی حفاری‌های نیشابور به ثبت رسیده است و غالباً محدود به انواع سالدُن‌ها (سفالینه‌های غذاخوری یا آب‌خوری به رنگ سبز زیتونی) بود که تا عهد ایلخانان جریان داشت. از حدود قرن هفتم قمری (۱۳م) چینی‌آلات سفید

۴۱. حافظ ابرو، ج ۲، ص ۱۳۹.

۴۲. ابن حوقل، ص ۷؛ مقدسی، ج ۲، ص ۶۳۵.

۴۳. حموی، ج ۲، ص ۱۶۶ - ۱۶۵.

۴۴. ابوالفدا، ص ۳۲ و ۳۷۱.

۴۵. حافظ ابرو، ج ۲، ص ۱۳۸.

۴۶. ابن بطوطه، سفرنامه ابن بطوطه، ج ۲، ترجمه محمدعلی موحد (تهران: آگه، ۱۳۷۶). ص ۷۴۲-۷۴۱؛ مارکوپولو، سفرنامه مارکوپولو، ترجمه منصور سجادی و آنجلادی جوانی رومانو (تهران: گویش، ۱۳۶۳)، ص ۲۸۶؛ خواجه رشیدالدین فضل‌الله همدانی، جامع‌التواریخ، ج ۲، به تصحیح محمد روشن و مصطفی موسوی (تهران: البرز، ۱۳۷۳)، ص ۹۱۰؛ الحموی، ج ۳، ص ۲۱۵؛

و سپس آبی و سفید چینی در ایران ظاهر شدند. نمونه‌ای از این سفال‌ها در موزه ایران باستان در تهران و موزه مجموعه شیخ صفی‌الدین اردبیلی در اردبیل نگهداری می‌شود.^{۴۷}

طی پیمایش میدانی و بررسی لایه سطحی آثار باستانی و تکه سفال‌های چینی در سایت‌های باستانی هرموز، میناب، قشم، لافت، حریره در جزیره کیش، سیراف و مهرובان نتایج جالبی به دست آمد.^{۴۸} برخی از اطلاعات منتشر نشده آن پیمایش، حکایت از تداوم صدور چینی‌آلات از طریق راه ادویه از قرن پنجم قمری (۱۱۱م) تا پس از قرن هشتم قمری (۱۴م) حتی در بنداری از جمله بندر مهروبان است که دوران اوج خود را از دست داده بودند. عجیب‌تر آنکه طیف زمانی سفال‌های یافت‌شده در بندر اخیر کامل‌تر از مناطق تجاری پر رونقی چون حریره و هرموز بوده است. گرچه در هرموز و کیش تکه‌های چینی‌آلات بسیار بیشتری از دوره مغول به چشم می‌خورد. چنان‌که در جدول ذیل آمده است، طبق تشخیص تاتسویا موری (باستان‌شناس ژاپنی) در مهروبان تکه‌سفال‌هایی چینی از قرن سوم (۹م) تا اوایل قرن هشتم قمری (۱۴م) به این ترتیب به دست آمد: سفالینه‌هایی مربوط به قرن سوم از کوره‌های 'گنگی' در استان هاینان، کوره‌های 'خینگ' و 'دینگ' در استان هبی (هوپی)، کوره 'یوئه' در استان ژجیانگ؛ سفالینه‌هایی از قرن پنجم قمری (۱۱م)، کوره 'جین ژنگ' در استان جیانگ‌سی؛ سفالینه‌هایی از قرون پنجم تا هشتم قمری (۱۴-۱۱م) از کوره‌های فوجیان؛ چینی‌آلات و سفالینه‌هایی از قرون ششم و هفتم قمری (۱۳ و ۱۲م) از کوره 'جینگ دژن' در استان جیانگ‌سی و کوره 'دهوا' در استان فوجیان؛ همچنین از قرون سوم تا هفتم قمری (۹ تا ۱۱م)، سفالینه‌هایی از استان ژجیانگ، از قرون ششم تا هشتم قمری (۱۴-۱۲م) سفالینه‌هایی از استان ژجیانگ یا گوانگ‌دونگ، سفالینه‌هایی از اواخر قرن ششم قمری (۱۲م) و نیز از اواخر قرن هفتم قمری (۱۳م) تا اوایل هشتم قمری (۱۴م) از کوره 'لونگ گوان' در استان

۴۷. قابی آبی و سفید به شماره ۸۴۸۶ از قرن ۵۸ ق / ۱۴م در موزه شیخ صفی‌الدین اردبیلی نگهداری می‌شود. سفالینه‌های مشابه دیگری به شماره‌های ۸۳۰۸، ۸۴۸۲ و مقمه آبی و سفیدی به شماره ۸۴۸۳ در موزه ایران باستان نگهداری می‌شوند که همگی متعلق به سلسله یوان (مغولان چین) است. طی پیمایش میدانی و همکاری در طرح تحقیقاتی blue wave سفالینه‌های گردآوری شده در اداره میراث فرهنگی بوشهر نگهداری می‌شود.

۴۸. در این پیمایش نگارنده و سیده زهرا زارعی (کارشناس ارشد تاریخ) به عنوان همکاران ایرانی گروه تحقیقاتی دکتر یاسوهیرو یوکائیچی (مغول‌شناس) و تاتسویا موری (باستان‌شناس و متخصص ژاپنی چینی‌آلات)، نمایندگان علمی طرح تحقیقاتی Blue wave (درباره مناسبات تجاری و فرهنگی شرق و غرب در حوزه اقیانوس هند، دانشگاه توکیو) و با همفکری و همکاری حمید زارعی باستان‌شناس ارشد اداره میراث فرهنگی بوشهر، حضور داشته‌اند.

Tsuyoshi Kogima and Secretarial Team, Blue Wave: maritime Cross-cultural exchange in East Asia and the formation of Japanese traditional culture: Interdisciplinary approach focusing on Ningbo, Graduate School of Humanities and Sociology the University of Tokyo July 2006.

ژجیانگ؛ سفالینه‌هایی از اوایل قرن هشتم قمری (۱۴م) تنها در مهروبان یافت شد که نشانه توسعه تجارت چینی‌آلات از جنوب و شرق چین به سمت جنوب ایران است.^{۴۹} چنین بستری موجب شد که بعدها صدور چینی‌آلات موسوم به آبی و سفید در عهد صفوی به ایران اوج گرفت.^{۵۰} شواهد باستان‌شناختی و مواد فرهنگی نشان می‌دهد که بر خلاف مطالب منابع تاریخی که مهروبان را در قرن هشتم بندری کوچک و بی‌اهمیت توصیف کرده‌اند که تنها به صدور خرما و احشام و تجارت سایر کالاها فقط در سطح محلی (فارس و خوزستان و عراق) می‌پرداخت، با توجه به سلادن‌های چینی موجود، باید آنجا را بندری بین‌المللی توصیف کرد که کالاهای گران‌قیمتی چون سرامیک و سلادن را از نواحی دوردستی چون شرق دور (بنادر شرقی و جنوبی چین) وارد می‌کرده، و بدین منظور انباشت سرمایه قابل توجهی در آنجا صورت می‌گرفته است. با توجه به حجم عظیم سلادن‌ها و تداوم واردات آنها در طول سده‌های ۸ - ۳ قمری (۱۴ - ۹ م) بازار و انبارهای قابل توجهی برای مبادله یا انبار کردن موقت این کالاها داشته است.

شاید بتوان تضاد میان نوشته‌های تاریخی و یافته‌های باستان‌شناختی را این‌گونه توجیه کرد که در قرن چهارم بر اثر فعالیت‌های قرامطه و نیز چند دهه پس از ۷۴۰ قمری (به دلیل نابسامانی سیاسی در منطقه) وقفه‌هایی در فعالیت‌های مبادلاتی بندر مهروبان (خاصه در پسرکرانه‌های منتهی به فارس از راه اَرّجان) صورت گرفته باشد. حتی وقفه اخیر آن را به تدریج، در طول دوره صفوی، به بندری محلی و نه بین‌المللی، سوق داد و گرنه بقایایی از سلادن‌های آبی و سفید سلسله چینی مینگ باقی می‌ماند و پس از آن چنان محو شد که در عهد قاجاریه شناسایی ویرانه‌های آن حتی برای اهل فن دشوار شد. اخیراً گزارش لایه‌نگاری و گمانه‌زنی سایت مهروبان به طور غیررسمی به دست نگارنده رسید^{۵۱} که حاکی از آن بود که گاه‌نگاری پیشنهادی اولیه هیئت کاوش به سرپرستی دکتر محمد اسماعیل اسمعیلی جلودار تاریخ ۱۳۰۰ - ۲۰۰ میلادی را برای حیات بندر مشخص کرده (جدول‌های ۱ و ۲ مقایسه شوند) و جالب‌تر آنکه یک وقفه را در تداوم لوکوس‌ها (لایه‌های نشاندنده تداوم حیات فرهنگی) بین سال‌های ۴۸۰ - ۳۳۰ قمری (۱۱۵۰ - ۹۰۰ م) نشان می‌دهد؛ که با توجه به نوشته‌های منابع به نظر می‌رسد که مربوط به روزگار حملات قرامطه و غارتگری‌های بسیاسیری باشد.

۴۹. پیمایش میدانی سایت‌های باستانی میناب، هرموز، قشم، لافت، حریره در جزیره کیش، سیراف و مهروبان از ۶ تا ۱۱ اردیبهشت ۱۳۸۶ به همراه یاسوهیرو یوکائیچی، تاتسویا موری و سیده زهرا زارعی.

50. Yolande Crow. *Persia and China: Safavid Blue and White ceramics 1501-1738* (London: la Borie, 2002), p14.

۵۱. اطلاعاتی به ویژه جدول گاه‌نگاری مربوط به گزارش مذکور را برای تکمیل این مقاله، محمد اسماعیل اسمعیلی جلودار در اختیار نگارنده نهاده است.

۱. جدول فراوانی و ادوار زمانی مربوط به سالانهای برداشت شده در مهربان

شماره ردیف قطعه سالانها برداشت شده	استان محل تولید	سبک و کوره محل تولید	زمان تولید
۱ - ۴	هائنان Henan	گونگ یی Gong Yi	۳/م۹
۵	هبی Hebei	خینگ Xing	۳/م۹
۶	هبی Hebei	دینگ Ding	۳/م۹
۷ - ۸	ژجیانگ Zhejiang	یوئه Yue	۳/م۹
۹ - ۱۵	ژجیانگ Zhejiang	یوئه Yue	۱۱ - ۵/م۹ - ۳
۱۶ - ۲۲	جیانگ سی Xi - Jiang	جینگ - د دن Jingde zen	۱۱/م۵
۲۳ - ۳۴	فوجیان Fujian		اواخر قرن ۱۱/م۵ - اوایل ۱۲/م۶
۳۴ - ۳۸	فوجیان Fujian		اواخر قرن ۱۳/م۷ - اوایل ۱۴/م۸
۳۹ - ۴۰	جیانگ سی Jiang xi	جینگ - د دن Jingde zen	۱۳ - ۱۲/م۷ - ۷/م۶
۴۱	فوجیان Fujian	دهوا De hua	اواخر ۱۳/م۷ - اوایل ۱۴/م۸
۴۲ - ۵۱	ژجیانگ Zhejiang		۱۱ - ۵/م۹ - ۳
۵۳ - ۵۶	ژجیانگ (گوانگدونگ) Guandong		۱۴ - ۱۲/م۸ - ۸/م۶
۵۷	ژجیانگ	لونگ گوان Long guan	اواخر ۱۲/م۶ - ۱۳/م۷
۵۷ - ۷۳	ژجیانگ	لونگ گوان Long guan	اواخر ۱۳/م۷ - اوایل ۱۴/م۸
۷۴ - ۸۲	ژجیانگ	لونگ گوان Long guan	اوایل ۱۴/م۸
۸۳ - ۱۱۰	ژجیانگ	لونگ گوان Long guan	اوایل ۱۴/م۸
۱۱۱ - ۱۲۱	ژجیانگ	لونگ گوان Long guan	اوایل ۱۴/م۸
۱۲۲ - ۱۳۲	ژجیانگ	لونگ گوان Long guan	اوایل ۱۴/م۸

۲. جدول گاهنگاری کاوش لایه‌نگاری بندر مهروبان در ترانسه B توسط دکتر اسمعیلی جلودار، حسن توفیقیان و بهنام قنبری^{۵۲}

LOC	LAYER	LEVEL
100	L1	IIC 900-1300AD 330-730AH
101	L2	
102	L3	
103	L4	
104		
105	L5	
106	L6	
107	L7	
108	L8	IIB 900-1150AD/ 330-480AH
109	L9	
110	L10	IIA 650-850AD/ 50-240AH
111		
112		
113		
114		
115		
116		
117		
118	L11	I 200-600AD
119		
120	L12	O
121		
122		
123		
124	L14	

جدول گاهنگاری پیشنهادی اولیه

کاوش لایه نگاری بندر باستانی

ماهروبان در ترانسه B



۳. نمودار فراوانی ظروف چینی از نوع

سلادن حاصل از برداشت سطحی از

سایت مهروبان (قرن ۸ - ۳ ق): محور

عمودی: فراوانی تعداد قطعه های سفال یافته

شده طی بررسی سطحی سال ۱۳۸۶؛ محور

افقی: تاریخ بر حسب سده قمری

۵۲. برگرفته از گزارش سخنرانی شده و منتشر نشده: محمد اسماعیل اسمعیلی جلودار، حسن توفیقیان و بهنام قنبری، گزارش

مقدماتی و توصیفی کاوش لایه نگاری در بندر باستانی مهروبان، بندر دیلم، خلیج فارس، دومین همایش بین‌المللی خلیج فارس

(تهران: دانشگاه تهران، آبان ۱۳۸۸).

نتیجه گیری

وجود تکه چینی‌آلات و سلاذن‌هایی مربوط به قرون ۳ تا ۸ قمری (۱۴ - ۹م) در مهربان برخلاف نوشته‌های جغرافیایی اسلامی درباره سقوط مهربان در اواخر قرن چهارم، تداوم تجارت در این شهر با شرق دور را نشان می‌دهد.^{۵۳} تداوم تجارت مهربان به عنوان بندری وارداتی که حجم واردات آن با توجه به مندرجات جدول و نمودار طرح شده در این مقاله، در قرن هشتم قمری در اوج بوده، امر مهمی است که در تاریخ تجاری راه‌های تجاری جنوبی ایران نقش مهمی داشته است. حجم سفالینه‌های یافته‌شده در سایت مهربان تداوم سکونت جمعیت قابل ملاحظه، و بازار محلی پر رونق برای این واردات خارجی را به تصویر می‌کشد. اما راه‌حل تضاد میان اطلاعات منابع تاریخی و باستان‌شناختی درباره تاریخ سقوط مهربان آن است که قایل باشیم که اهمیت تجاری مهربان از عهد قرامطه (قرن ۴ ق) رو به زوال رفته بود؛ با وجود این همچنان تا قرن هشتم به عنوان بندر مبادلاتی کوچک اما بین‌المللی و پراهمیت، واردات کالاهایی چون سلاذن از استان‌های شرقی و جنوبی چین را در حجمی گسترده هنوز برعهده داشت. حجم واردات مذکور در اوایل قرن هشتم قمری دوباره اوج گرفته و امیدی را برای احیای مهربان به وجود آورد. دلایل این امر را در گزارش منتشرشده حفاری سایت مهربان و اطلاعات نوینی باید جستجو کرد که نیازمند توجه بیشتر در حوزه باستان‌شناسی است. گرچه با کمال تأسف، فعالیت‌های عمرانی سال‌های اخیر برای احداث اسکله مهربان آن هم دقیقاً بر روی این سایت باستانی، آثارش را با خطر تخریب کامل مواجه ساخته است.

کتابنامه

- ابن ماجد، شهاب‌الدین احمد. *الفوائد فی اصول علم البحر و القواعد*. ترجمه و تصحیح احمد و امید اقتداری. تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی، ۱۳۷۲.
- ابن الاثیر، عزالدین محمد. *الکامل فی التاریخ*. تحقیق ابی‌الفدا عبدالله القاضی. بیروت: دارالکتب العلمیه، ۱۴۱۵.
- ابن الجوزی، عبدالرحمن بن علی بن محمد. *المنتظم فی تاریخ الملوک و الامم*. بیروت: دارصادر، ۱۳۵۸.
- ابن بطوطه، *سفرنامه ابن بطوطه*. چ ۶. ترجمه محمدعلی موحد. تهران: آگه، ۱۳۷۶.
- ابن بلخی، *فارسنامه ابن بلخی*. به تصحیح منصور رستگار فسایی. شیراز: بنیاد فارس‌شناسی، ۱۳۷۴.
- ابن حوقل. *صوره الارض*. ترجمه جعفر شعار. تهران: بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۴۵.
- الادریسی، ابو عبد الله محمد بن محمد بن عبد الله بن ادريس الحمودی. *نزهة المشتاق فی اختراق الآفاق*. المجلد الاول. بیروت: عالم الکتب، ۱۹۹۲.
- اسمعیلی جلودار، محمد اسماعیل و حسین توفیقیان و بهنام قنبری. «گزارش مقدماتی و توصیفی کاوش

- لایه‌نگاری در بندر باستانی مهروبان (بندر دیلم - خلیج فارس). دومین همایش بین‌المللی خلیج فارس. دانشگاه تهران. آبان ۱۳۸۸. ص ۱۷.
- اصطخری، ابراهیم بن محمد. المسالك و الممالک. به تصحیح ایرج افشار. تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۴۷.
- اقتداری، احمد. جغرافیای تاریخی و آثار باستانی خوزستان، کهگیلویه و ممسنی. ج ۲. تهران: موسسه فرهنگی آیات، ۱۳۷۵.
- بحرانی‌پور، علی. «زوال تجاری بندر مهروبان: مطالعه تطبیقی روایات تاریخی و شواهد باستان‌شناختی (با تأکید بر چینی‌آلات)». دومین همایش بین‌المللی خلیج فارس. دانشگاه تهران: آبان ۱۳۸۸. ص ۲۲.
- حافظ ابرو. جغرافیای حافظ ابرو. تصحیح صادق سجادی. تهران: نشر میراث مکتوب، ۱۳۷۸.
- حافظ ابرو، عبدالله خوافی. جغرافیای حافظ ابرو. به تصحیح صادق سجادی. تهران: میراث مکتوب، ۱۳۷۵.
- حسینی فسائی، حاج میرزا حسن. فارسنامه ناصری. ج ۲. تصحیح منصور رستگار فسائی. تهران: امیرکبیر، ۱۳۸۲.
- حسینی منشی، محمد میرک. ریاض الفردوس خانی. تصحیح ایرج افشار و فرشته صرافان. تهران: بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار یزدی، ۱۳۸۵.
- الحموی، یاقوت. معجم البلدان. تحقیق عبدالرحمن المرعشی. بیروت: دار احیاء التراث العربی و موسسه التاريخ عربی، بی‌تا.
- زرکوب شیرازی، احمد بن ابی‌الخیر. شیرازنامه. به تصحیح بهمن کریمی. تهران: به سرمایه کتابخانه‌های احمدی و معرفت شیرازی، ۱۳۵۰.
- سدید السلطنه، محمد علی. اعلام الناس فی احوال بندر عباس. تصحیح احمد اقتداری و علی ستایش. تهران: دنیای کتاب، ۱۳۶۳.
- سیرافی، سلیمان. سلسله التواریخ، یا اخبار الصین و الهند. با گردآوری و اضافات ابوزید حسن سیرافی. ترجمه حسین قره‌چانلو. تهران: اساطیر، ۱۳۸۱.
- شوارتس، پاول. جغرافیای تاریخی فارس. ترجمه کیکاووس جهان‌داری. تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی، ۱۳۷۲.
- الطبری، محمد بن جریر. تاریخ الامم و الملوک. تاریخ الطبری. تحقیق محمد ابوالفضل ابراهیم. بیروت: روائع التراث العربی، ۱۳۸۷ق.
- فیتز جرالده، ادوارد. تاریخ فرهنگ چین. ترجمه اسماعیل دولت‌شاهی. تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۶۷.
- قزوینی، محمدزکریا. آثار البلاد و اخبار العباد. به تصحیح محمد شاه‌مرادی. تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۷۱.
- مارکوپولو. سفرنامه مارکوپولو. ترجمه منصور سجادی و آنجلادی جوانی رومانو. تهران: گویش، ۱۳۶۳.
- مستوفی قزوینی، حمدالله. نزه القلوب. به تصحیح گی لسترنج. تهران: دنیای کتاب، ۱۳۶۲.
- مسعودی، علی بن حسین. مروج الذهب. ترجمه ابوالقاسم پاینده. تهران: علمی و فرهنگی، ۱۳۷۰.
- مقدسی، ابوعبدالله. احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم. ترجمه علی نقی منزوی. تهران: شرکت مولفان و مترجمان ایرانی، ۱۳۶۱.
- ناصر خسرو قبادیانی مروزی. سفرنامه. به کوشش محمد دبیر سیاقی. تهران: زوار، ۱۳۷۵.
- نجم‌الملک، عبدالغفار بن علی محمد. سفرنامه دوم نجم‌الدوله به خوزستان. تصحیح احمد کتابی. تهران:

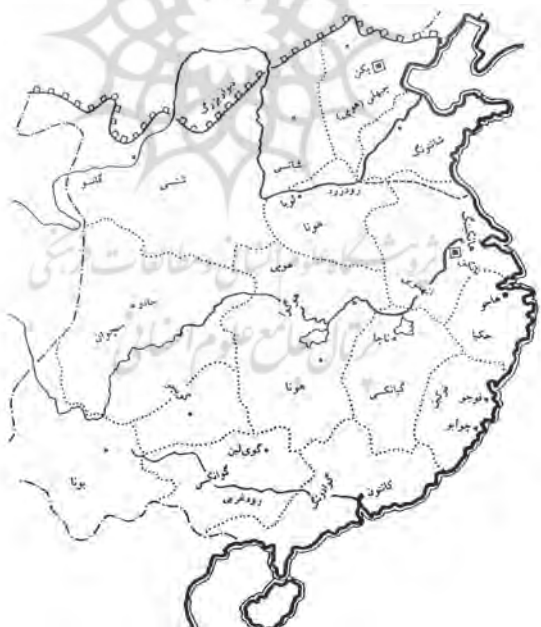
پژوهشگاه، ۱۳۸۶.

و ثوقی، محمدباقر. تاریخ مهاجرت اقوام در خلیج فارس (ملوک هرموز). شیراز: دانشنامه فارس، ۱۳۸۰.
هفت کشور یا صور الاقالیم. تصحیح منوچهر ستوده. تهران: بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۵۳.
همدانی، خواجه رشیدالدین فضل الله. جامع التواریخ. به تصحیح محمد روشن و مصطفی موسوی. تهران: البرز، ۱۳۷۳.
الهمدانی، محمدبن عبدالملک بن ابراهیم. تکمله تاریخ طبری. تحقیق البرت یوسف کنعان. بیروت: مطبعه
الکاتولیکیه، ۱۹۵۸.

Crow. Yolande, *Persia and China: Safavid Blue and White ceramics 1501-1738*:
London: la Borie, 2002.

Kogima.Tsuyoshi and Secretarial Team, *Blue Wave: maritime Cross-cultural exchange
in East Asia and the formation of Japanese traditional Culture: Interdisciplinary
approach focusing on Ningbo*. Tokyo: Graduate School of Humanities and Sociology
the University of Tokyo, 2006.

Mostoufi. Mohammad Mofid. Mohtsar-e Mofid, Von Seyfeddin Njmabadi. Weisbaden,
Dr Ludwig Reichert verlag, 1991. p.350.



۱. نقشه ایالات چینی که هر یک کمابیش صاحب سبکی در تولید چینی آلات بودند
(فیتز جرالده، ص ۷۷۸)



۲. بازمانده ویرانه‌های مهروبان در ساحل خلیج فارس، آثاری از بقایای ساختمان‌های ساحلی از سنگ و ساروج که انبوهی از خرده سفال و چینی‌آلات در میان آن یافته می‌شود (عکس از نگارنده، ۷ اردیبهشت ۱۳۸۶)



۳. ویرانه‌های بندر مهروبان که در زیر تلی از ماسه و بقایای صدف و اسکلت جانوران دریایی مدفون شده است (عکس از نگارنده، ۷ اردیبهشت ۱۳۸۶)



۴. سفالینه‌های ساسانی و اوایل دوره اسلامی در کنار صدف‌های ساحلی مهروبان (عکس از نگارنده، ۷ اردیبهشت ۱۳۸۶)



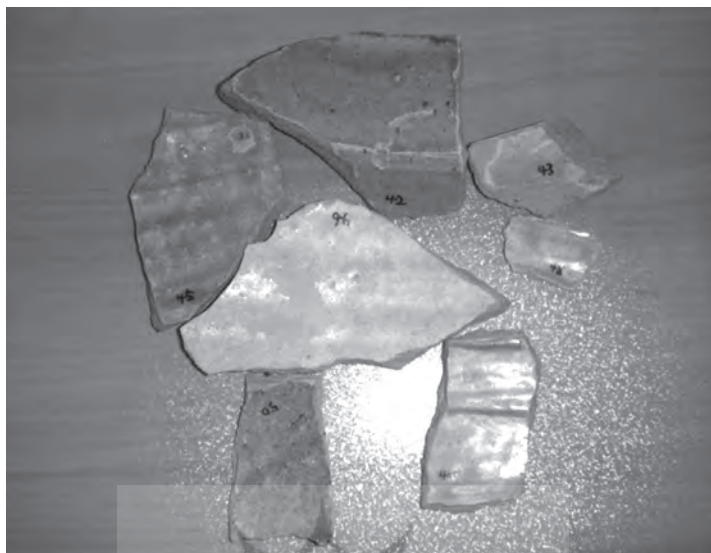
۵. بازار سیراف، نمونه‌ای تقریباً معاصر با مهروبان (عکس از نگارنده، ۷ اردیبهشت ۱۳۸۶)



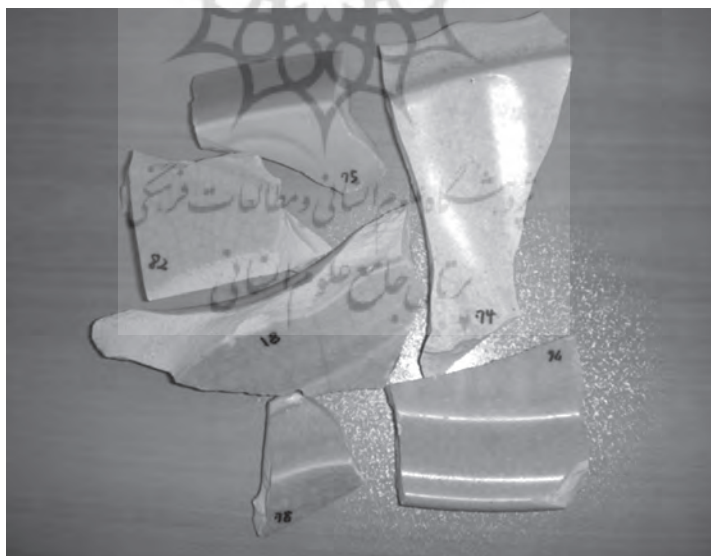
۶. نمونه‌هایی از ظروف چینی مربوط به سلسلهٔ سونگ با تصویر دو طوطی در میان گیاهان، موزه نینگ بو (عکس از یاسوهیرو یوکائیچی ۲۰۰۶/۱/۱۸)



۷. سلادن‌های چینی که تا قرن ۱۱ قمری (۱۶م) به ایران وارد می‌شدند، بخش اسلامی موزه ملی (عکس از نگارنده ۱۴ خرداد ۱۳۸۵)



۸. سلادن‌های ژجیانگ Zhejiang قرون ۹ تا ۱۱ میلادی (۵ - ۳ق) مهروبان، محل نگهداری: سازمان میراث فرهنگی بوشهر (عکس از حمید زارعی)



۹. سلادن‌های استان ژجیانگ، کوره و سبک لونگ گوان Long guan اوایل قرن ۱۴م / ۸ ق (عکس از حمید زارعی)



۱۰. سفالینه‌های قرون اولیه اسلامی (۵ - ۳ق/۱۱ - ۹م)؛ عکس از حمید زارعی



۱۱. سفالینه‌های اواخر دوره ساسانی و اوایل دوره اسلامی؛ عکس از حمید زارعی