

# جایگاه جزیره کیش در تجارت دریایی عصر ملوک محلی بنی قیصر

محمدجعفر چمنکار\*

دریافت مقاله: ۹۱/۸/۹

پذیرش: ۹۱/۹/۲۵

## چکیده

جزیره کیش، با حاکمیت ملوک محلی بنی قیصر، مرکز بازرگانی خلیج فارس در قرون ۷ و ۸ هجری محسوب می‌گشت و تحولات آن همواره بر مناطق پیرامونی و ماورای منطقه‌ای تأثیرگذار بود. هدف از این نوشتار بررسی دگرگونی‌های اقتصادی کیش و جایگاه ممتاز آن در بازرگانی دریایی امرای بنی قیصر و پس از انحطاط آنهاست. استحکام بنیه اقتصادی سبب گردید تا پس از فروپاشی حکومت امرای بنی قیصر و قدرت‌گیری و توسعه نفوذ سیاسی و نظامی اتابکان فارس و گسترش توان‌مندی دولت نوظهور هرمز، جزیره کیش دچار رکود و فترت نگردد. بر این اساس جزیره کیش اهمیت اقتصادی خود را که در دوران حکومت ملوک بنی قیصر کسب نموده بود، پس از فروپاشی آنان و ظهور امیران قدرت‌مند هرمز نیز حفظ نموده و تأثیرگذاری آن بر فعل و انفعالات تجاری ایران داخلی، سرحدات شمالی و جنوبی خلیج فارس و سرزمین‌های دور دست استمرار یافته است.

**کلیدواژه:** جزیره کیش، خلیج فارس، تحولات اقتصادی، ملوک بنی قیصر.

## مقدمه

جزیره کیش با مساحت ۹۰ کیلومتر مربع و با ۱۵ کیلومتر طول در محور شرقی و غربی و هفت کیلومتر عرض در محور شمالی و جنوبی از دوران باستان، بخشی از قلمرو حکومت‌های ایران بوده و در سیاست‌های نظامی و اقتصادی آنان جایگاه ویژه‌ای داشته است. کیش در دوران هخامنشی یکی از مراکز عمده صید مروارید خلیج فارس به شمار می‌رفت و آن را بندر تجاری مروارید بین‌النهرین و هندوستان می‌دانستند. براساس سفرنامه نیارخوس، دریا سالار اسکندر مقدونی، جزیره کیش یا اراکتا دارای بوستان‌ها و نخلستان‌های فراوان بوده است. پارتیان به‌خصوص، در زمان مهرداد اول (۱۷۱-۱۳۸ق.م) بر این جزیره استیلا یافتند و آن را به پایگاه اصلی خود در منطقه خلیج فارس تبدیل کردند.

کیش در دوره ساسانیان نیز اهمیت تجاری خویش را حفظ نمود. این جزیره در مسیر دو راه تجاری مهم قرار داشت که هر دو از ابله شروع می‌شدند و یکی به رود سند و دیگری به بندر عدن و باب‌المنذب منتهی می‌شد. کیش از زمان ساسانیان از لحاظ اداری بخشی از توابع کوره اردشیر خوره ایالت پارس یا پاژکسبان نیمروز جنوبی گردید. در سال ۲۳ق، در دوران خلافت عمر، کیش به تصرف اعراب درآمد. این منطقه تا پیش از شکل‌گیری دولت‌های ملی گرامتقارن، توسط فرستادگان خلفای اموی و عباسی اداره می‌گشت. مقارن با حکومت صفاریان و، به خصوص آل بویه، عناصر ایرانی حاکمیت سیاسی و اقتصادی خود را بر کیش اعاده نمودند. دوران شکوفایی جزیره کیش از قرن چهارم هجری و پس از فروپاشی اقتصادی بندر تاریخی سیراف آغاز گردید. سیاست تبدیل کیش به محور بازرگانی خلیج فارس در زمان ملک قاورد و توران شاه سلجوقی، این فرآیند را تشدید نمود. کیش تحت حاکمیت امرای محلی بنی قیصر تا سال ۵۸۳

ق، بخشی از قلمرو حکومت سلاجقه کرمان محسوب می‌گشت. در دوره اتابکان فارس مرکز والی خلیج فارس و جزایر و بنادر در کیش قرار داشت. همزمان با تشکیل امپراتوری مغول، جزیره کیش در اوج رونق و شکوفایی بود و بنا به نوشته‌های مورخان متعدد که همگی از آبادانی آن سخن گفته‌اند، نام آن همواره با اسامی ولایات معتبر بغداد، شیراز، بحرین، عمان، هند و چین آورده شده و پیوسته پیشوند «دولتخانه» برای آن استفاده می‌شده است. مجموعه‌ای از کاوش‌های باستان‌شناسی جدید نیز مطالب متون قدیمی را تأیید نموده است. کیش در متون کهن به نام‌های «گیس»، «کیان» و «قیس بن عماره» نیز خوانده شده است. تا کنون به صورت خاص تحولات اقتصادی خلیج فارس و جزیره کیش در دوره مغول مورد پژوهش قرار نگرفته است. در این نوشتار با تکیه بر منابع دست اول، «ضمن بررسی بازرگانی دریایی سعی شده است به این موضوع پرداخته شود که جزیره کیش، پس از فروپاشی سلسله محلی قیصره و قدرت‌گیری ملوک هرمز، نیز جایگاه ممتاز خود را در منطقه خلیج فارس و ماورای آن حفظ نموده است.» شناخت این موضوع به روشن شدن بخش عمده‌ای از فعل و انفعالات اقتصادی سرحدات جنوبی ایران در قرون هفتم و هشتم هجری یاری خواهد رساند. درخصوص این تحول تاریخ و صاف اطلاعات ذی‌قیمتی دارد. و صاف متذکر می‌شود کتابی به نام تاریخ بنی قیصر، درباره امیران بنی قیصر کیش، نوشته سعدالدین ارشد وجود داشته که اکنون اطلاعی در مورد آن ظاهراً در دست نیست. کتاب ابن بلخی به نام صفت دریاها، که در سال‌های آغازین قرن ششم هجری نگاشته شده، نیز بر جای نمانده است. در مقابل کتاب تاریخ یمن به نام المستبصر نوشته شده دربردارنده اطلاعات پرارزشی درخصوص نواحی جنوبی ایران است. با این حال منابع تاریخ محلی

کرمان در این خصوص جایگاه خاصی دارند. آنچه‌آن که می‌توان گفت مباحث تاریخ دریایی ایران در قرن هفتم و هشتم هجری به مقدار زیادی متکی به تواریخ محلی کرمان است. *تاریخ شاه‌ی قراختاییان* و *سمط‌العلی مسائل کیش و هرمز را منعکس ساخته* اند و مباحث آنها را با کمک *تاریخ الجایتو*، نوشته ابوالقاسم کاشانی، و نیز *مجمع‌الانساب شهبانکاره‌ای* می‌توان تکمیل کرد.

### الف) شکل‌گیری قدرت سیاسی ملوک بنی قیصر

آل قیصر ابتدا در بندر سیراف به تکاپوهای محدود بازرگانی می‌پرداختند، سپس با مهاجرت به جزیره کیش آن را به بندر تجاری خلیج فارس تبدیل نمودند؛ «چون بنی قیصر صاحب دستگاهی شدند، گروهی را در کنف حمایت خود گرفتند. پس آن چنان قدرتی یافتند که کس را یارای مقاومت با آنها نبود.» (وصاف، ۱۳۷۲: ۱۰۲) ابن مجاور تاریخ مهاجرت

۱. در مورد به قدرت رسیدن ملوک بنی قیصر، دو روایت افسانه‌ای و نیمه تاریخی عام در میان آثار برجای مانده این دوره از جمله تاریخ وصاف وجود دارد: الف) در روزگاران گذشته، در جزیره سیراف، ناخدایی به نام قیصر زندگی می‌کرد که دارای سه پسر بود. پسر بزرگ او قیس نام داشت. بعد از مرگ پدر، پسران در اندک‌زمانی، میراث پدر را تمام کردند. مادر خود را در سیراف گذاشته و خود برای زندگی به جزیره‌ای در نزدیکی آن رفتند. در آنجا از شاخ و برگ درختان برای خود خانه‌ای ساختند و ماهیگیری می‌کردند. در آن هنگام، ناخدایی از سیراف عازم هند بود. رسم بر این بود که ناخدایان از همه ساکنان، کالایی به امانت می‌گرفتند تا در مقصد برای او بفروشدند. ناخدا وقتی به خانه قیصر مراجعه کرد، مادر قیس چیزی برای فروش نداشت. به اصرار، گربه خود را به ناخدا داد. ناخدا وقتی به هندوستان رسید، چون کالاهای زیادی با خود آورده بود، بسیار مورد توجه قرار گرفت. پادشاه هند برای او مجلس باشکوهی ترتیب داد. در آن روزگار، موش‌ها در هند بسیار فراوان بودند، به طوری که در هنگام غذا خوردن، در بالای سر مهمانان، چند نفر ایستاده و موش‌ها را فراری می‌دادند. ناخدا وقتی وضع را اینچنین دید، گربه پیرزن را آورد. با حضور گربه، موش‌ها فراری شدند. بزرگان هند که تا آن هنگام گربه‌ای ندیده بودند، به پاس این خدمت مادر قیس، پادشاه فراوان برای او فرستادند. پس از بازگشت ناخدا به سیراف، مادر قیس با همه ثروت به دست آورده، به نزد پسران کوچ کرد. با این ثروت، خانواده بنی قیصر معروف شدند و جزیره به نام قیس نام‌گذاری شد، که بعدها این نام به «کیش» تغییر کرد. ب) قیصر از ناخدایان یکی از جزیره‌های جنوب بود. پس از مرگ قیصر، خانواده او به تدریج فقیر و بی‌چیز شدند. پسر بزرگ قیصر، به نام قیس، به همراه دو برادرش برای به دست آوردن کاری پُر درآمد، به جزیره کیش رفتند و در آنجا ابتدا ماهیگیری را در پیش گرفتند. پس از مدتی، عده‌ای را دور

سیرافی‌ها به کیش و آغاز فرآیند شکوفایی این جزیره را سال ۵۰۴ ق/۱۱۱۰ م می‌داند. (ابن‌مجاور، ۱۹۵۴: ۲۸۷) ملوک بنی قیصر با تابعیت و خراج‌گزاری به حکومت سلاجقه کرمان و اتابکان فارس به عنوان فرمان‌داران جزایر خلیج فارس و قسمت دریا محسوب می‌گشتند. در روزگار اتابک سنقر سلغوری (۵۵۸-۵۴۳ق) حکومت سواحل نیز بر آنان تفویض گشت (اقبال، ۱۳۲۸: ۳۲)، بدین ترتیب، امیران کیش با استیلا بر مناطق غربی خلیج فارس و جزایر و بنادر آن به اوج قدرت اقتصادی و نظامی دست یافتند، «و نام قیصر والا شد. ارباب جهازات مسلوب و امتعه مغضوب معلوم گردانیدند که سالب و غاصب بنی قیصرند، در مقاومت ایشان متردد و متلول شدند و روز به روز شجاعت و استیلاء تضاعف پذیرفت و قواعد تمکن ایشان اختلال نگرفت و در جبال مکانت ایشان انتکاث راه نیافت.» (وصاف، ۱۳۳۸: ۱۷۴) دستیابی تدریجی به مجموعه‌ای از ناوگان نظامی و تجاری عاملی مهم در این فرایند بوده است. ادریسی در *نزهة المشتاق فی اختراق الآفاق*، تألیف اواسط قرن ششم هجری، از ناوگان پنجاه فروندی امیر کیش سخن می‌گوید که در هر یک صدها ملوان وجود داشتند. (الادریسی، ۱۴۰۹: ۱۵۶)

### ب) فروپاشی سیراف

فروپاشی اقتصادی بندر سیراف نقش تعیین‌کننده‌ای در تبدیل جزیره کیش به یک مرکز تجاری عمده، در منطقه خلیج فارس و دریای عمان، ایفا نمود. بندر باستانی سیراف از دوره ساسانی تا اواخر دوره سلجوقی مهم‌ترین بندر ایران در آب‌های جنوبی

خود جمع کردند و پس از کمی زد و خورد، جزیره را تحت فرمان خود درآوردند. قیس و دارودسته‌اش، تصمیم گرفتند برای به دست آوردن پول بیشتر، راهزنی کنند. آن هم نه راهزنی روی خشکی، بلکه آنها در دریاها به کشتی‌ها حمله می‌بردند و اموالشان را غارت می‌کردند. به این ترتیب، جزیره کیش به دست دزدان دریایی افتاد.

این جزیره توجهی کرد و آن را فرضه سواحل ساخت، چه در آغاز دولت آل بویه بزرگ‌ترین فرضه جزایر فارس، سیراف بود.» (وصاف، ۱۳۷۲: ۱۰۱) با ظهور کیش به عنوان یکی از قطب‌های اقتصادی، زوال سیراف تشدید گشت. «سیراف در قدیم شهری بزرگ بودست و آبادان و پرنعمت و مشرع بوزی‌ها و مالی بسیار از آنجا خاستی و بعد از آن امیر کیش مستولی شدند و جزیره قیس و دیگر جزایر به دست گرفتند و آن دخل کی سیراف را می بود بریده گشت و به دست ایشان افتاد.» (ابن بلخی، ۱۳۶۳: ۱۸۰) امرای کیش تلاش فراوانی را برای جلوگیری از پهلوگیری کشتی‌های بازرگانی در سیراف انجام دادند. «هیچ بازرگانی به سیراف کشتی نیارست آورد از بهر ایمنی راه به کرمان، مهربان یا دورق و بصره و بر راه سیراف جز چرم و زرافه و اسباب کی پارسیان را به کار آید نیاوردند و از این سبب خراب شد.» (همان: ۱۳۷)

حمدالله مستوفی نیز با تأکید بر رکود سیراف می‌نویسد: «سیراف در قدیم شهری بزرگ بود و پر نعمت و مشرع سفر بحر در روزگار دیالمه مشرع سفر بحر از آنجا به قیس افتاد.» (مستوفی قزوینی، ۱۹۱۳: ۱۱۷) یکی از مهم‌ترین نتایج افول «سیراف»، مهاجرت گروه‌های اجتماعی قدرت‌مند این بخش به نواحی دیگر بود؛ این گروه‌ها و رهبرانشان به دنبال شرایط مناسب و امنیت لازم برای تداوم امور بازرگانی خود بودند. بر این اساس مهاجرت مردم «سیراف» به سمت مناطق امن و، از آن جمله، سواحل عمان و دریای سرخ و مهم‌تر از آنها جزیره «کیش» در همین راستا صورت پذیرفت.

### ج) تحولات اقتصادی جزیره کیش در عصر

#### ملوک بنی قیصر

##### ۱. تجارت، شیلات و زراعت:

فرآیند انحطاط اقتصادی سیراف سبب گردید

کشور محسوب می‌شده است. سیراف معبر چین و هند و انبار فارس و خراسان به‌شمار می‌رفت. سلیمان سیرافی نیز به تجارت سیراف با چین اشاره دارد و می‌نویسد: «سیراف پایانه‌ای برای راه‌های کاروان‌رو متصل به شیراز و سایر مراکز داخل ایران بود. سیراف یکی از نمونه‌های منحصر به فرد معماری در زمان شکوفایی خود بوده و حتی در آن ساختمان‌های چند طبقه نیز ساخته شده است. بندر سیراف (شیلاو) که در عصر دیالمه بزرگ‌ترین بندر در تمامی خلیج فارس و دریای عمان محسوب می‌گردید و گه‌گاه برخی امیران آل‌بویه مانند سلطان ابوشجاع عضدالدوله فنا خسرو به سیراف نزول کرده و در آنجا خیمه و خرگاه برپای می‌داشتند. (معصومی، ۱۳۵۲: ۲۷-۲۴). در نتیجه پاره‌ای عوامل نابودکننده مانند زلزله‌های پیاپی (امبرنسرمان، ملویل، ۱۳۷۰: ۴۱)، انحراف مسیرهای تجاری از خلیج فارس به دریای سرخ و، در نتیجه، تقابلات مابین خلفا و آل بویه با فاطمیان مصر (امیرابراهیمی، بی‌تا: ۶۵) و مهاجرت نفوس آن به جزیره کیش (اقبال، ۱۳۲۸: ۳۲) و سرزمین عمان (ابن‌حوقل، ۱۹۳۸: ۲/۶۳۶) به مرور از عصر روتق خود دور گشته و مقارن با حکومت ایلخانان به قریه‌ای کوچک و بندری حاشیه‌ای مبدل گردید اما بندرگاهی برای لنگر انداختن و پهلو گرفتن کشتی‌ها نداشته و سفاین ناچار به منطقه خلیج نابند در نزدیکی آن می‌رفتند. «سیراف از گرمی دروازه جهنم است. آب را از راه دور به آنجا می‌برند، کاریزی باریک و نیمه گوارا، اندکی میوه نیز دارند. شهر در میان کوه و دریاست و دو طرف دیگرش زمین خشک است و چند نخل در نزدیکی دارد.» (همان: ۶۳۷) عادل‌الدین توران شاه (۴۹۰-۴۷۷ ق) پادشاه سلجوقی کرمان فرمان داد که جزیره کیش به جای بندر سیراف مرکز بارگیری خلیج فارس گردد. (سعدی، ۱۳۶۳: ۹۵) «ملک توران شاه عمادالدین چغری بیک، که مملکت کرمان در تحت تصرف او بود، به

تا جزیره کیش به مهم‌ترین بندر تجارتي منطقه تبدیل شود. وجود آب آشامیدنی و قنات‌ها و کاریزهایی با قدمت چند هزار ساله، تجارت مروارید، حضور گسترده دریانوردان و بازرگانان، موقعیت جغرافیایی خاص، وضعیت طبیعی مناسب جهت لنگر انداختن کشتی و بارگیری و باراندازی، قرار گرفتن در مسیر راه‌های تجاری به سرزمین‌های دوردست در خاور، یعنی چین و آسیای شرقی و در باختر همچون آفریقای شرقی و امکان زراعت محدود، این روند را تسهیل نمود. به نوشته یاقوت حموی که اثر خود را مابین سال‌های ۶۱۵ تا ۶۲۱ ق نگاشته و هشت بار به کیش مسافرت رفت و برگشت داشته و از این لحاظ از برجسته‌ترین تألیفات در ارتباط با تحولات این جزیره مقارن با زوال خوارزمشاهیان و تشکیل دولت مغول می‌باشد. کیش شهری آباد با ساختمان‌های زیبا و عمارات عالی بود که اطراف آن را باغات فراوان احاطه نموده، چند آب انبار بزرگ برای ذخیره‌سازی آب باران وجود داشت. پنج بازار بزرگ، با دکا کین بسیار، معاملات کالاهای گوناگون را تسهیل می‌کرد. مردم به صید مروارید می‌پرداختند و جمعیت زیادی در آن سکونت داشته است. (یاقوت حموی، ۱۳۲۳: ۴/۴۲۲) کیش لنگرگاه کشتی‌هایی بود که از سواحل دوردست بلاد عرب، اقیانوس هند، آسیای شرقی، چین و آفریقای شرقی با هدف داد و ستد انواع کالا به خلیج فارس و دریای عمان مراجعت می‌کردند.

«مجلوبات هند و سند و اقصی چین و ترکستان در معرض فرض آن عرض می‌کنند و غرائب و طرائف و نقایس و تنایف مصر و شام و منتهی فیروان در رشد من یرید آن رونق می‌یابد و وجوه مکاسب و مراتب در برار و بحار و نظام و زینت بقاع و امتقاع به وجود آن در خیر حصول می‌آید.» (فضل‌اله شیرازی، ۱۳۳۸: ۱۷۰) آب‌های پیرامون جزیره کیش به صورت سنتی یکی از عمده‌ترین

ذخیره‌گاه‌های مروارید در منطقه خاورمیانه بود و مرواریدهای نفیس آن شهرت جهانی داشت. (العمری، ۱۴۲۳: ۳۴۵-۵؛ البغدادی، ۱۴۱۲: ۱۱۳۹؛ الادریسی، ۱۴۰۹: ۳۹) صید مروارید از مشاغل عمده‌ای بود که به وسیله جزیره‌نشینان انجام می‌گرفت. مرکز عمده غوص مروارید در آب‌های آرام و راکد خلیج-فارس، بین کیش تا بحرین قرار داشت. صید مروارید در ماه‌های بهار انجام می‌شد و بازرگانان فارس و بحرین و قطیف برای خرید آن به این جزیره می‌آمدند. مروارید کیش آن چنان با ارزش بود که بیشتر آن به وسیله بازرگانان پیش‌خرید می‌گشت. (ابن بطوطه، ۱۳۵۹: ۳۰۷) به نوشته حمدالله مستوفی «در خلیج فارس لؤلؤی بزرگ می‌باشد که هیچ دریا را نیست.» (مستوفی قزوینی، ۱۹۱۳: ۲۴۳) صیادان مروارید به دو دسته تقسیم می‌شدند، کسانی که به قعر دریا رفته و صدف‌های محتوی مروارید را جمع‌آوری می‌کردند، غیص نامیده می‌شدند و افرادی که در کشتی‌ها مانده و غیص و سبدهای صدف را بالا می‌کشیدند به سیب معروف بودند. عمل صید از صبح تا ظهر و از بعد از ظهر تا غروب ادامه می‌یافت. هنگام شب نیز صدف‌ها را شکافته و مروارید آن را بیرون می‌آوردند. ابو عبدالله ادریسی در نزهة المشتاق، به شرح این روش سنتی صید مروارید در خلیج فارس پرداخته است. (الادریسی، ۱۴۰۹: ۳۹)

مرواریدها به انواع غلطان با رنگ سفید متمایل به سرخ، نباتی که خشن یا درشت بود، قوله و بدله با رنگ سفید متمایل به سبز و کبود، بطنالهند، تنبول، کاوکی، ناعم، ناعمه (خرده مروارید)، بوکه و خاکی دسته‌بندی و ارزش‌گذاری می‌شد و به فروش می‌رسید. (نوری‌زاده بوشهری، بی‌تا: ۱۱۳-۱۱۱) کلیه مرواریدهایی که صید می‌گردید خمس آن متعلق به سلطان بود. (ابن بطوطه، ۱۳۵۹: ۳۰۷) مروارید همواره از خزاین گران‌بها و هدایا یا غنائمی بود که از جزیره

کیش به دست می‌آمد، چنان‌که در حملات قطب الدین تهمتن امیر هرمز به کیش «از صفت‌های مروارید غلطان و جواهر و سنگ پاره و زرطلی و نقره و مرصینه و مرواریدهایی که به سال بسیار به خون جگر از دل دریا حاصل شده بود همه بغارتیدند.» (شبانکاره‌ای، ۱۳۷۶: ۲۱۹)

طایفه‌ای از اعراب بنی سفاف از غواصان عمده مروارید در جزیره کیش بودند. (ابن بطوطه، ۱۳۵۹: ۳۰۶)

زراعت با وجود اینکه همواره عوامل محدودکننده‌ای چون گرمای فراوان، رطوبت بالا و کمبود آب آن را با مشکل روبه‌رو می‌ساخت، در کیش انجام می‌گرفت که در این میان نخلستان‌ها با تولید انواع خرما حایز اهمیت بیشتری بودند. (مستوفی قزوینی، ۱۹۱۳: ۱۳۶)

در اطراف خانه‌های ساکنان جزیره باغاتی وجود داشت که در آن درختان نخل، مرکبات و غلات و صیفی‌جات کشت می‌شد. (ابن بطوطه، ۱۳۵۹: ۳۰۶)

در کیش تاکستان‌های وسیعی نیز وجود داشته است؛ «قیس جزیره‌ای است در وسط دریا، میان عمان و فارس، جایی خوش منظر و زیبا و پر از بوستان و نخلستانی است که دشت فارس از آنجا دیده می‌شود.» (باقوت‌حموی، ۱۳۶۲: ۱۵۴)

آب آشامیدنی مردم عمدتاً در فصل زمستان از باران تأمین می‌گشت که «در مصانع جمع شود.» (مستوفی قزوینی، ۱۹۱۳: ۱۳۶)

این آب انبارها به صورت عمومی مورد استفاده قرار می‌گرفت اما ثروت‌مندان و خواص جزیره دارای ذخیره‌گاه‌های شخصی بودند. «خوردن اهل آن از ابار است و خواص و اصحاب ثروت را حوض‌ها نیز معد است جهت ادخار آب.» (قزوینی، ۱۳۷۱: ۳۱۶)

بنیامین تودلایی، سیاح معروف اسپانیایی، نیز به این موضوع اشاره نموده است. (التطیلی، ۲۰۰۲: ۱۷۹)

ماهگیری نیز به مانند سایر سواحل خلیج فارس و دریای عمان بخش لاینفک از زندگی مردم کیش بود. (اشپولر، ۱۳۷۶: ۴۰۸)

جمعیت کیش که در نتیجه کثرت حضور بازرگانان

و دلالتان کالا از اقصی نقاط جهان حاصل گشته بود، نیازمندی ساکنان جزیره را برای تأمین مواد غذایی افزایش می‌داد، چنان‌که بخشی از مایحتاج مردم و دریانوردان که به سفرهای دور و دراز می‌رفتند از سایر مناطق از جمله سیراف (شیلاف) وارد می‌گردید. «کیش شهری است بر جزیره‌ای در آب، از شهر شیلاف طعام آورند و به آن زندگی کنند وطن را بسپارند.» (همدانی، ۱۳۷۵: ۴۷۴)

ابن مجاور در کتاب *صفه بلاد الیمین و مکه و بعض الحجاز مشهور به تاریخ المستبصر* که در سال ۶۲۶ ق نگاشته شده است می‌نویسد: «گیس (کیش) شهری است بزرگ و حصاری دور آن کشیده شده بازرگانان انواع پارچه‌های ابریشمی و کتانی و حبوبات به این جزیره وارد می‌کنند و در مقابل مروارید خریداری می‌نمایند. در این جزیره نخلستان و خرما فراوان وجود دارد. خانه‌ها عموماً دارای چند طبقه است اهالی آنجا از منسوجات بافت مراکش لباس می‌پوشند و گوشه دستار خود را آویزان می‌کنند.» (ابن مجاور، ۱۹۵۴: ۲۸۷)

سعدی در جریان سیاحت خود که از حدود ۶۲۰ تا ۶۵۵ ق به طول انجامید، به جزیره کیش گذر نمود. او درباره رونق و شکوفایی آن می‌نویسد: «بازرگانی را شنیدم که صدو پنجاه شتر بار داشت و چهل بنده خدمتکار، شبی در جزیره کیش مرا به حجره خویش در آورد. همه شب نیارمید از سخن‌های پریشان گفتن که فلان انبازم به ترکستان و فلان بضاعت به هندوستان است و این قباله فلان زمین است و فلان چیز را فلان زمین. گاه گفتی خاطر اسکندریه دارم که هوایی خوش است باز گفت نه که دریای مغرب مشوش است. سعدیا سفری دیگرم در پیش است اگر آن کرده شود بقیه عمر خویش به گوشه بنشینم. گفتم آن کدام سفر است؟ گفت: گوگرد پارسی خواهیم بردن به چین که شنیدم قیمتی عظیم دارد و از آنجا کاسه چینی به روم آرم و دیبای

رومی به هند و فولاد هندی به حلب و آبگینه حلبی به یمن و برد یمانی به پارس ...» (سعدی، ۱۳۶۳: ۱۰۹) بدین درجه از پیشرفت و رونق تجاری بود که ابن بلخی جزیره کیش را مرکز و اصلی‌ترین جزایر خلیج فارس دانسته است. (ابن بلخی، ۱۳۶۳: ۱۴۱) بنیامین تودلایی ضمن برشمردن کالاهای تجاری مورد معامله در کیش چون حریر و ابریشم، کنان، غلات، حبوبات و بقولات، عطریات واحجار کریمه، آن را مرکز عمده بازرگانی منطقه می‌داند که مقصد اصلی خریداران و فروشندگان است. او نخستین نویسنده‌ای است که به نقش واسطه‌ای مردم کیش نیز توجه کرده است. بر این اساس در کنار تجار ثروت‌مند عمده، گروهی از مردم ضمن خرید کالا از بازرگانان اصلی، با خرده فروشی و انتقال آن به مناطق ساحلی و پسابندر امرار معاش می‌نمودند. (التطیلی، ۲۰۰۲: ۱۷۹)

## ۲. توسعه خطوط مواصلاتی:

مجموعه گسترده‌ای از شاهراه‌های اصلی بازرگانی و شبکه وسیعی از راه‌های فرعی، کیش را با ایران داخلی، پایتخت ایلخانی و ماورای مرزهای دولت مغول مرتبط می‌ساخت. بخش عمده‌ای از این ساختار مواصلاتی در ادوار پیشین نیز حایز اهمیت فراوان بود. نزدیک‌ترین بندر و خشکی به کیش، مناطق گرز و جاشک در مسافت ۱۹ کیلومتری آن بود. (محمودیان، ۱۳۷۷: ۳) در نتیجه، این جزیره در فاصله اندکی از خشکی ایران در آب‌های خلیج فارس قرار داشت و این امر به تسهیل روابط تجاری با ایران داخلی کمک می‌کرد. راه‌های متعددی به بنادر و مراکز بارگیری و باراندازی کالا در مقابل کیش ختم می‌گردید. شعبات جاده ابریشم در مسیرهای جنوب غربی - شمال شرقی، راه جنوبی - شمالی، شمالی جنوبی - جنوب غربی، راه‌های شرقی جنوبی - جنوبی شمال غربی، کیش و جزایر و بنادر و سواحل خلیج فارس و دریای عمان را به

سایر نقاط ایران و جهان خارج مرتبط می‌ساخت. مجموعه این راه‌ها می‌توانست سواحل جنوب و جنوب شرقی ایران را از طریق اصفهان، کاشان و قم به ری، از مراکز عمده تجاری بر سر جاده ابریشم، متصل سازد. افغانستان و دره سند از طریق سیستان و بلوچستان و دریای عمان و خلیج فارس به خوزستان و جنوب بین‌النهرین مرتبط می‌شد. (ابن فقیه، ۱۳۴۹: ۱۶۲) مبدأ این راه‌ها از نواحی شمال افغانستان و خراسان شرقی شروع می‌گشت. راهی از بلخ به هرات و از هرات به زرنج و از زرنج به نرماشیر و بم و از بم به شهر هرمز (هرمز کهنه ساحلی) می‌رسید و از آنجا از طریق دریا به سواحل کیش متصل می‌شد و سپس به خوزستان و عراق منتهی می‌گشت.

راه دیگری از بدخشان یا بلخ به سمت پروان و از پروان به کابل و از کابل به قندهار می‌رفت. در قندهار راه دو شاخه می‌شد: یکی از قندهار به سمت زرنج و بم و دیگری از قندهار به دهانه رود سند می‌رفت و یا از طریق بمپور به بندر تیز (چابهار) به دریای عمان و خلیج فارس می‌رسید و از آنجا به جزیره کیش می‌رفت.

راه دیگری از راه اصلی جاده ابریشم از مرو، هرات و یا نیشابور به سمت جنوب ادامه می‌یافت و به قائن و طبس می‌رسید و از این دو شهر به زرنج و کرمان و شیراز به بندر سیراف، جنابه، و سورو (مجاور بندرعباس) می‌رسید و از آنجا از طریق کیش تا ایالت فارس، خوزستان و بین‌النهرین ادامه می‌یافت. به نوشته معجم البلدان، کیش با بندر جاسک نیز از طریق راه‌های زمینی و دریایی در ارتباط نزدیک بود. این بندر به علت آنکه از سه طرف با آب‌های ساحلی احاطه می‌گشت، مکانی مناسب برای دسترسی بازرگانان کیش به مناطق داخلی ایران بود. «از کیش تا جاسک سه روز راه است. در آنجا آبادی‌ها و ساختمان‌هایی وجود دارد

جنوب و سیراف می‌رفت. پس از افول سیراف کاروان‌ها راهی دیگر را که در نیمه این جاده منشعب می‌گردید و به سمت جنوب شرقی می‌رفت، انتخاب کردند که به بنادر مقابل جزیره کیش منتهی می‌شد. راه غربی به سوی خلیج فارس جاده شیراز به ریشهر را طی می‌کرد و پس از عبور از کازرون و دریز به توج می‌رسید و از آنجا به بندر جنبه و بعد کیش می‌رفت. (همان: ۲۷۷)

راه جهرم به لار و کارزین به فال نیز از طرق دستیابی شیراز به سواحل کیش بود. در قرن هفتم، جاده کاروانی از شیراز به شهر لاغر و سپس به لنگرگاه هزو، در چهار فرسخی جزیره کیش، امتداد می‌یافت. هزو در نتیجه بهره‌مندی از ارتباط با کیش دارای ساختمان‌های معظم اداری، تجاری و قلعه‌ای بزرگ بود. (یاقوت حموی، ۱۳۲۳: ۴۰۶/۵) یاقوت حموی در *معجم البلدان* راه دریایی که به این منطقه می‌رسید را تشریح نموده است: «دریای فارس رو به جنوب پس از مهربان به جنبه می‌رسد و برابر آن در میان دریا جزیره خارک و سپس کرانه ایرانی سینیز و بوشهر و نجیرم و سیراف و سپس جزیره لار می‌گذرد و به دژ هزو در برابر جزیره قیس می‌رسد.» (یاقوت حموی، ۱۳۲۳: ۹۵/۲)

شهر پسابندر شیراز به مانند دالان و گذرگاهی برای ورود و خروج کاروانیان از جنوب به قلب ایران و بالعکس بود.

صنایع دستی و تولیدات زراعی منطقه فارس چون ترنج، نارنج، لیمو، خرما، موسوم به گیلانی، گل نرگس، پنبه، کتان و قماش‌های کرباسین کازرون، اسب و دام‌های دشتستان، پادزهر، خرمره و انواع خرما، خشک‌بار و به خصوص کشمش ناحیه شبانکاره، از طریق جزیره کیش به بازارهای مصرف منطقه خلیج فارس و ماورای آن منتقل می‌گردید. (مقدسی، ۱۴۱۱: ۶۴۸) به نوشته یاقوت حموی میوه‌جات شبانکاره (ایدج) به جزیره کیش صادر می‌

که زیستگاه سپاهیان پادشاه جزیره کیش است که مردمانی شکبیا و کارشناس در جنگ‌های دریایی و کشتی‌سازی و دریانوردی و هنرهای دیگر هستند که در دیگران یافت نمی‌شود.» (یاقوت حموی، ۱۳۲۳: ۲/۹۵) راه‌های گوناگونی نیز سواحل جنوب ایران را به ایالت فارس و شیراز و کوره‌های آن متصل می‌ساخت. ولایت فارس براساس تقسیم‌بندی‌های سستی که ریشه در ساختار اداری عصر باستان ایران داشت، به پنج کوره یا بخش بزرگ اردشیر خوره، شاپور خوره، ولایت اصطخر، کوره دارابجرد و شبانکاره یا قباد تقسیم می‌گردید.

جزایر و بنادر عمده خلیج فارس و دریای عمان عمدتاً در کوره اردشیر خوره و بخش‌هایی از آن نیز در کوره شاپور خوره قرار داشت.

کوره اردشیر خوره از شیراز به سوی مناطق جنوبی تا کرانه خلیج فارس امتداد داشت، جزایر خارک تا قشم نیز در این محدوده قرار می‌گرفت. بخش‌های ساحلی کوره اردشیر خوره را سیف یعنی کناره می‌گفتند که شامل سیف عماره در شرق جزیره کیش، سیف زهیر در ساحل جنوبی ایراهستان (نواحی جنوب شرقی فارس، لارستان) و حوالی بندر سیراف و سیف مظفر در شمال نجیرم (بندر کوچکی میان میان سیراف و شبه جزیره بوشهر) می‌گشت. (اقبال، ۱۳۶۵: ۷-۲۷۶)

«اعمال سیف ناحیتی بر کنار دریا همه گرمسیر و بیشتر عرب مقام دادند و آب و هوایش سخت مخالف بود و بعضی از این ولایات به سیف ابی زهیر و بعضی به سیف عماره منسوب است و حاصلشان جز غله و خرما نبود.» (لسترنج، ۱۳۷۷: ۱۱۶) بیشتر خطوط بازرگانی از شیراز منشعب می‌گشت. شرقی‌ترین راه از شیراز آغاز و به سروستان، فسا، داربگرد، فرگ و طارم می‌رفت و در آنجا در جهت جنوب به شهر سورو (شهر) در مجاورت هرمز و سپس کیش می‌رسید. راه دیگر به طرف



گردید. (یاقوت حموی، ۱۳۲۳: ۱/ ۲۸۷)

تبریز و سلطانیه مراکز قدرت ایلخانان که مبدأ و مقصد بسیاری از کاروان‌های تجاری از اقصی نقاط جهان بود، از سه طریق با جزیره کیش و خلیج فارس و دریای عمان مرتبط می‌گشت:

۱. راه کیش به بصره که از معابر جبال کردستان گذشته به مراغه می‌آمد و از آنجا به پایتخت می‌رسید.

۲. راه کیش به سیراف و سپس شیراز و اصفهان و کاشان و قم و ری و قزوین.

۳. راه کیش به هرمز و کرمان و یزد و کاشان که در این محل به راه دوم متصل می‌گشت. (اقبال، ۱۳۶۵: ۵۷۰)

هر ساله کاروان‌های بزرگ با پیمودن بیش از ۲۵۰ فرسنگ راه در طول ۷۰ روز، مابین جزیره کیش و تبریز و سلطانیه در حرکت بودند و کالاهای گوناگونی چون پارچه‌های گران‌بها، ادویه‌جات هند و جنوب شرقی آسیا، مروارید و یاقوت خلیج فارس و مالابار و سیلان، الماس و زمرد هند، شال و منسوجات کشمیر، پارچه‌های زربفت و اطلسی شوشتر، موصل، یزد و کرمان، گلاب و عطریات شیراز و اصفهان و انواع دیگر مصنوعات کمیاب هندوچین را عرضه می‌کردند. (مستوفی قزوینی، ۱۹۱۳: ۱۸۶)

### ۳. تجارت خارجی:

الف) هندوستان: در تجارت دریایی کیش عصر ایلخانی طیف وسیعی از بازرگانان و شرکای خارجی از هندوستان، چین، جنوب شرقی آسیا و آفریقای شرقی نقش آفرین بودند.

هندوستان شریک سنتی و عمده بازرگانان نواحی خلیج فارس و دریای عمان محسوب می‌گشت. هند از دیرباز بخش عمده‌ای از مایحتاج این منطقه چون جو و گندم، ارزن، برنج، روغن، داروهای گیاهی، ادویه‌جات، میوه‌جات، حیوانات

کمیاب، احجار کریمه، مشک و عنبر، یاقوت و الماس، عود، عنبر و کافور را تأمین می‌نمود. (گمنام، ۱۴۲۳: ۸۰) چوب ساج (ساگ هندی به معنای سبزه) از اقلام عمده صادراتی هند به کیش بود و از آن برای قاب‌بندی و روکش بدنه کشتی‌ها استفاده می‌شد. علت استفاده از این چوب با رنگ قهوه‌ای طلایی تا قهوه‌ای پر رنگ با خط‌های سیاه روغنی بودن آن بود که در مقابل پوسیدگی و کرم‌خوردگی بسیار مقاومت داشت.

در میان هدایایی که ملک علاءالدین از هند برای خواجه رشیدالدین فضل‌الله به بنادر خلیج فارس فرستاده بود، پیشکش‌هایی چون اقمشه، جواهر، عطریات، حیوانات کمیاب، مریبات، عقاقیر، مفترشات، ادهان معطر، اوانی طلا و چینی، ماکولات و خشک‌بار، چوب‌های کمیاب یا اخشاب، عاج و انواع داروهای ترکیبی از دارچین، جوز هندی، میخک، هل، کبابه چینی و فوفل وجود داشت. (براون، ۱۳۷۱: ۲۰۷) دریانوردان هندی از طریق کیش و بندر تیس، هرمز، عمان، عدن و بصره با خلیج فارس و دریای عمان در ارتباط بودند.

کشتی‌های مسلمانان و دریانوردان کیش نیز به دلیل و سند، تهانه و کهمبات و سوپاره و میسور در گجرات، کولم در مدرس، راس کماری و مالیبار (مالابار) در بنگال و کامروب (قامرون) در آسام آمد و رفت داشتند. (التکریتی، ۱۹۶۶: ۲۱؛ المنجم، ۱۴۰۸: ۱۱۹)

«هند اقلیمی است بزرگ حدی با چین دارد و حدی با سند، شهرهای بزرگ در آن تته و مکران و قندهار و دیبل و ساوندی و مندل و کنباهه.» (همدانی، ۱۳۷۵: ۴۸۹)

به گفته ابن بطوطه تجار هندی اکثریت تجارت منطقه عمانات را در اختیار داشتند، پارچه و برنج از هند به قلّهات عمان وارد می‌شد و مردم آن از تجارت با هند گذاران می‌کردند. (ابن بطوطه، ۱۳۵۹: ۲۹۷)

ب) چین: تجارت بازرگانان کیش با چین و مناطق شرقی آسیا از طریق جاده ابریشم در دوره ملوک بنی قیصر در رونق کامل بود. داد و ستد در این شاهراه و بخش دریایی آن، عاملی بسیار مهم در توسعه تمدن‌های چین، هند، اروپا، اعراب و ایران بود. (Elisseeff, 2001: 1-2) جاده ابریشم دریایی در زمان امپراتور وودی<sup>۲</sup> (۱۴۰-۸۷ ق. م) از سلسله هان<sup>۳</sup> رونق گرفت. مراکز اصلی آن از استان شاندونگ<sup>۴</sup> و گوان ژو<sup>۵</sup> در چین شمالی آغاز و به آسیای جنوب شرقی، هند، عربستان، خلیج فارس و ایران و حتی اروپا منتهی می‌گردید. در این مسیر بازرگانی که بخشی از جاده ابریشم دریایی را شامل می‌گشت، کالاهای مناطق انسولند یعنی اندونزی، فلپین و مالزی و توابع آن از طریق کشتی‌های چینی داد و ستد گشته به خلیج فارس ارسال می‌گشت. (گروسه، ۱۳۷۹: ۵۱۳) کشتی‌های چینی با استفاده از مجاری آبی حاصل از رودخانه دجله و بندرگاه بصره گاه تا بغداد پیش می‌رفتند و کالاهایی از قبیل ابریشم خالص، منسوجات ابریشمی و حریر و اطلس و منسوجات زربفت از حدود چین و مقادیر بسیاری فلفل، زنجبیل، هل، دارچین، جوز هندی و منسوجات پنبه‌ای هند و مروارید و الماس اقیانوس هند را داد و ستد می‌کردند. (همان: ۵۱۴)

بازرگانان چینی امتعه‌هایی گوناگون از عطر و گلاب، سنگ‌های قیمتی، خشکبار و صیفی‌جات و کالاهای تجملی گران‌بها را از کیش به مناطق دوردست هند و شرق آسیا منتقل کرده و به فروش می‌رساندند. (امیر ابراهیمی، بی‌تا: ۶۸)

در نتیجه پیوندهای اقتصادی ما بین خلیج-فارس و چین بازرگانان ایرانی بسیاری در سواحل و

هندی به کیش بود و علاوه بر آن نقش واسطه‌ای ممتازی را ایفا می‌نمود. «عمان جایگاهی است که بازرگانان به هنگام رفتن به کیش، هرمز، هند، یمن، مقدیشو، زنگ و حبشه به آنجا می‌آیند.» (انصاری دمشقی، ۱۳۵۷: ۲۴۹) بازرگانان هندی در عدن و یمن نیز به طور گسترده‌ای در فعالیت اقتصادی دریایی شراکت داشتند.

«کشتی‌های بزرگ هندی که از کنایت و تانه و کولم و کالکوت و مندرایبه و شالبات و منجبرور و ماکنور و هنور و سنداپور و سایر بنادر هند حرکت می‌کنند و به بندر عدن می‌آیند و بازرگانان هندی در این شهر سکونت دارند.» (ابن بطوطه، ۱۳۵۹: ۲۷۱)

کرمان و بنادر سواحل مکران و دریای عمان به خصوص تیس در تبادل کالاهای هندی با جزیره کیش در ارتباط تنگاتنگی بودند. قلقشندی در کتاب صبح الاعشی فی صنایع الانشاء راه دریایی کیش به هندوستان را توصیف نموده است. (القلقشندی، ۱۴۰۷: ۵/۸۳) از هند فیل، ادویه‌جات، جواهرات، مروارید، پارچه‌های زربفت، عاج و مواد غذایی به کیش حمل و سپس به سراسر ایران منتقل می‌گشت. کیش از عمده‌ترین صادر کنندگان اسب اصیل به هندوستان بود که به‌ویژه در قهستان پرورش می‌یافت. (اشپولر، ۱۳۷۶: ۴۳۳) مارکوپولو از تجارت و مبادله محصولات میان ایران و بازرگانان هندوستان از طریق خلیج فارس سخن گفته است. (مارکوپولو، ۱۳۵۰: ۳۰۰)

بازرگانان کیش با عبور از هندوستان با سرزمین سران‌دیب نیز به دادوستد می‌پرداختند. (السیرافی، ۱۹۹۹: ۸۱) در نتیجه توان‌مندی اقتصادی کیش، امرای هندوستان برای تجارت با بازرگانان این خطه ارزش فراوانی قائل بودند. «جزیره کیش لنگرگاه کشتی‌های هند و فارس است. امیران آنجا به تعداد زیاد کشتی و قایق‌هاشان نزد حکام هندوستان اعتبار و شکوه بسیار دارند.» (یاقوت حموی، ۱۳۲۳: ۴/۴۲۲)

2. wudi
3. Han dynasty
4. shandong province
5. guangzhou

شناخت انواع کالاهای تجاری و مراکز تولید و صادرات آن در جهان از جمله منطقه خلیج فارس و جزیره کیش توجه دارد. او از مال‌التجاره متنوع صادراتی و وارداتی کیش از جمله گلاب و عطریات، شنگرف، نقره آلات، گیاهان دارویی و رنگرزی از جمله روناس، منسوجات گران قیمت، مروارید و اسبان اصیل سخن رانده است. (Chau ju kua, 1967: 133-134) او همچنین پرورش کندر و عود تولید شده در جنوب خلیج فارس (عمان) که چینی‌ها به آن گیاه روکسیانگ<sup>۱۲</sup> می‌گفتند، و چگونگی ارسال آن به چین را توصیف نموده است. (kauz, 2010: 131)

فخرالدین، پسر جمال‌الدین، حاکم محلی کیش نیز به عنوان سفیر و، با هدف پرداخت خراج و گسترش پیوندهای تجاری، به حضور چینگ زونگ،<sup>۱۳</sup> امیر مغول چین رسید و چندین سال در آنجا اقامت نمود. او در سفر بازگشت در میسر جاده ابریشم دریایی، به علت در هم شکستن کشتی خود درگذشت. (yi yiliang, 2010: 5-6)

ایلخانان از نیمه دوم قرن ۱۳ م به بازرگانان اروپایی، به‌خصوص تجار ایتالیایی، اجازه دادند از قلمرو آنها عبور کرده و برای داد و ستد به هند و چین بروند. آنان از راه آسیای صغیر، ترابوزان، تبریز، کاشان، یزد و کرمان به جزیره کیش و هرمز می‌رسیدند و از آنجا به هند و ماوراء هند و چین رهسپار می‌گشتند.

(ج) آفریقا: ارتباط سرزمین‌های دوردست آفریقای شرقی، زنگبار و حبشه با خلیج فارس که ریشه در ادوار کهن گذشته داشت در عصر ایلخانی نیز استمرار یافت. (ابن‌الاثیر، ۱۳۵۳: ۶۵/۲۲) چوب‌های زنگباری که در ساخت سقف خانه‌ها و بدنه کشتی‌ها از آن به وفور استفاده می‌شد، نمادی مشخص از

بنادر این کشور از جمله بندر تیسنا، هانگ چئو از منطقه چو کیانگ و بندر تزی یونان و زیتون زندگی کرده و این حلقه ارتباطی را تکمیل و استمرار می‌بخشیدند. (گروسه، ۱۳۷۹: ۵۱۳)

ادوریک دوپوردنون ایتالیایی (۷۳۲-۶۶۴ ق) در جریان مسافرت دریایی خود مسیر حرکت تجار از خلیج فارس تا چین را توصیف کرده است، او در بصره سوار بر کشتی گردیده از جزیره هرمز و کیش گذشت و از راه معمول بازرگانی به سوی هند پیش رفت، از تانا نزدیک بمبئی عبور کرد و پس از گذر از سواحل مالابار که سرزمین اصلی ادویه و مملکت فلفل بود، به سیلان، جاوه و چمپا رسید و، سرانجام، به چین وارد گشت. (همان: ۵۱۹)

مارکوپولو نیز با پیمودن جاده ابریشم دریایی و گذر از جزیره کیش به سواحل ایران و هرمز رسید و سپس از طریق کرمان و یزد به ایران داخلی مسافرت نمود. (مارکوپولو، ۱۳۵۰: ۵۱۰)

آثار برجای مانده از چائو-جو-کوا<sup>۶</sup> (۱۱۷۰-۱۲۲۸م) نقش مهمی را در شناخت بیشتر روابط کیش و چین در دوران ملوک بنی قیصر ایفا نموده است. او بازرس گمرکی در شهر گوان ژو چین در اواخر سلسله سونگ بود<sup>۷</sup> که بین ۹۶۰ تا ۱۲۷۹ م بر چین فرمان راندند. وی کتابی دو جلدی به نام ژوفان ژئی<sup>۸</sup> یا شرح ملل بیگانه<sup>۹</sup>، که با عنوان سوابق ملل خارجی<sup>۱۰</sup> نیز خوانده می‌شود، نگاشت. جلد نخست کتاب که در ۱۲۲۵م و مقارن با حکومت سلطان جلال‌الدین خوارزم شاه در ایران و امپراتور لی زونگ<sup>۱۱</sup> در چین نگاشته شده است، به مسائل اسکندریه و مصر می‌پردازد. جلد دوم عمدتاً به

6. chau ju-kua
7. Song dynasty
8. zhu fan zhi
9. description barbarous peoples
10. records of foreign peoples
11. Li zong

12. ruxiang
13. cheng zong

حضور بازرگانان آفریقایی در سراسر نواحی جنوبی ایران بود. (ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۵) زنگبار طی قرون متمادی یکی از مبادی تأمین برده بود که از طریق اقیانوس هند به منطقه خلیج فارس و جزیره کیش منتقل شده و خرید و فروش می‌گشتند. (Oliver, 1975: 192; Bagley, 1197: 174).

ناوگان بازرگانان ایرانی نیز در سراسر سواحل آفریقای شرقی به داد و ستد عطریات، احجار کریمه، طلا و نقره، عاج آلات و ادویه جات مشغول بودند (zamani, 1974: 174) تجارت برده سیاه نیز از اقلام عمده داد و ستد میان دو منطقه بود (Gwyn, 2003: ix; Bethwel, 1974: 104).

مصری‌ها نیز با تجار کیش در ارتباط نزدیکی بودند. (الهروری، ۱۴۲۳: ۴۱؛ الاستبصار، ۱۹۸۶: ۱۱۰) مصر از مراکز اصلی سنگ‌های گران قیمت از جمله زمرد به شمار می‌رفت. (الهاشمی العباسی الصفدی، ۱۴۲۴: ۱۸۹) با این وجود به علت اختلافات مابین ایلخانان و مملوکان مصر و، همچنین برخی بلایای طبیعی چون خشکسالی و قحطی گسترده در سال‌های ۵-۶۹۴ هجری که مردم مصر را به مردارخواری وادار کرد و تلفات وسیع انسانی بر جای گذارد، و زلزله ویرانگر در ۷۰۳ ق، این مناسبات با فراز و نشیب‌های متعدد همراه بود. (همان: ۱۷۲، ۱۸۸) دریانوردان با عزیمت به دریای عرب و سپس دریای قلزم یا سرخ از طریق بنادر عدن و قطیف در ساحل شرقی عربستان به مصر می‌رسیدند. مجموعه‌ای از تولیدات زراعی، ابزارآلات، منسوجات به خصوص پنبه‌ای مرغوب و سنگ‌های قیمتی و فلزات کمیاب مصر همواره تجار کیش را به داد و ستد با این خطه ترغیب می‌کرد. (القاشانی، ۱۳۴۸: ۲۲۷؛ عجایب الاقالیم، ۱۳۷۶: ۱۳۹؛ الارزقی، ۱۴۱۳: ۲/۲۳۳) تجار کیش در مشرق آفریقا تا سواحل موزامبیک مظهر بازرگانی، ثروت و اقتدار اقتصادی بودند و در آن حدود اجتماعات

انسانی (کلنی) پایداری تأسیس کردند که روند داد و ستد میان آسیا و آفریقا را تسهیل می‌نمود. (محیط طباطبایی، ۱۳۶۷: ۱۶۹) در این زمان، هندوستان یکی از مناطق واسطه‌ای دادوستدگران خلیج فارس با سرزمین‌های موسوم به سواحلی آفریقا به شمار می‌رفت که محدوده وسیعی از سواحل فلسطین در کرانه‌های مدیترانه، دره نیل، ناحیه جنوبی تونس به سوی منطقه صحرا، کمر بند ساوانا در بخش ساحلی سودان صحرای جنوبی و آفریقای شرقی بوده است. (yajima, 1996: 319) کشتی‌های تجاری بازرگانان کیش و سایر مناطق خلیج فارس و دریای عمان موسوم به سوین یا ماداراتیس، با پیمودن بیش از ۳۵۰۰ کیلومتر، از مسقط در عمان به مومباسا در کنیا رسیده و داد و ستد انواع کالا از جمله طلا و عاج آلات می‌پرداختند. (op.cit: 321-325) شناخت دقیق زمان و نوع وزش بادهای موسمی از مهم‌ترین عوامل رانش این کشتی‌ها بود. (kamioka and yajima, 1979: 17-24) منطقه کیلوا کیسیوانی<sup>۱۴</sup> (در تانزانیای امروزی)، مقارن با قدرت‌گیری ملوک بنی قیصر کیش، از بنادر اصلی تجارت با اقیانوس هند و خلیج فارس بود. طلا، عاج، آهن، مس و نارگیل از صادرات و پارچه آلات، جواهرات هندی و اشیای چینی از واردات آنان بود. (Hirst, 2012: 1; Craig and Others, 2009: 122) مجموعه‌ای از سکه‌های دوره ایلخانی و سلغریان، در مناطق گوناگون شرق آفریقا به ویژه مافیا، کیلوا و اونگوجا - در محدوده سومالی و تانزانیای فعلی - کشف شده است که عمدتاً ناشی از تجارت بازرگانان کیش در عصر ملوک بنی قیصر با آفریقا بوده است. (عرب احمدی، ۱۳۸۷: ۱۳۱)

(د) تحولات اقتصادی کیش پس از سقوط ملوک بنی قیصر: سیاست توسعه ارضی اتابکان فارس و رقابت تجاری با ملوک هرمز، به تدریج، به فروپاشی قدرت

سیاسی امیران بنی قیصر منجر گردید. افزایش توان مندی اقتصادی جزیره کیش که در سایه تجارت شکوفای خلیج فارس و دریای عمان حاصل گشته بود، موجب گردید تا اتابکان سلغوری که جزایر فارس را بخشی از سرحدات بحری خود می دانستند، به منظور کسب خراج و مالیات افزون‌تر، نظارت مستقیم خود را بر آن توسعه دهند. (خطیبی، ۱۳۴۳: ۸۰)

رقابت تجاری امرای قیصر با ملوک هرمز که به صورت روزافزونی در حال توسعه قدرت نظامی و اقتصادی خود بودند، در فروپاشی جزیره کیش نقش مهمی داشت.

امرای کیش و ملوک هرمز برای دستیابی به راه های تجاری و باراندازهای پرسود قوافل و کشتی های بازرگانی همواره در ستیز و تقابل بودند. «تا گذر قوافل عراق از نغر تیز باز فرضه هرمز افتاد، پیوسته میان ملک قیس و امیر هرمز تیغ مناوات مسلول بود و طریق مضافات مسدود.» (همان: ۱۸۲)

امرای بنی قیصر در روزگار حاکمیت سلاجقه کرمان، برای دستیابی به جزیره هرمز و اضمحلال رقیب دیرینه، تلاش‌های مضاعفی انجام دادند و مبالغ هنگفت خراج و حق مقاطعه پیشنهاد گردید. «هر سال صد هزار دینار زر خراجی و پنجاه سر اسب تازی بدهم.» (همان‌جا) حاکمیت ملوک بنی قیصر بر جزیره کیش در ۶۲۶ ق پس از لشکرکشی سیف‌الدین ابوالنضر هرموزی و به فرمان اتابک ابوبکر سلغوری به پایان رسید. «روز دوازدهم جمادی دویم سال ۶۲۶ وارد جزیره شده دست تطاول را گشوده پای مردی را فشرده، اهلش را کشته و اموالش را به غارت بردند و ملک السلطان را به قتل آوردند و آفتاب بنی قیصر مختنفی و شعله اقبالشان منطقی.» (فسایی، ۱۳۸۲: ۲۶۱) سرکشی سیف الدین هرمزی از ارسال بخشی از ثروت و غنایم فراوان کیش به دستگاه سلغوری نهایتاً سبب گردید

تا در سال ۶۲۸ ق این جزیره و توابع آن مسقیماً به فارس و قلمرو اتابکان اضافه گردد. نام مرکز کیش، دولتخانه قرار گرفت و این عنوان در تمام ادوار حکومت اتابکان پایدار ماند. فتح و الحاق کیش توان مندی اقتصادی فراوانی را برای اتابکان فارس به ارمغان آورد. «با این فتح نامدار رونق بازار عظمت و اقتدار اتابکی یکی بر هزار شد و خزاین بی‌شماری عاید گردید و کیش را دولتخانه نام نهاد.» (همان: ۲۶۲)

پس از این پیروزی درخشان بود که اتابک ابوبکر به لقب سلطان زمین و دریا دست یافت. (همان‌جا)

سقوط خاندان بنی قیصر با وجود آنکه به دوره‌ای از تمرکز و استقلال سیاسی و اداری جزیره کیش پایان داد، اما در سایه سیاست توسعه اقتصادی اتابک ابوبکر، بازرگانی دریایی آن رونق مجدد و افزون تری یافت. اتابک بر بسیاری از نواحی ساحلی و جزایر از کیش تا عمانات و بحرین (همان‌جا) و قطیف (زرکوب شیرازی، بی‌تا: ۸۰) استیلا یافت و بر محدوده وسیعی از بندر بصره تا سواحل اقیانوس هند فرمان راند. نام او در پاره‌ای از بنادر هندوستان در خطبه‌ها آمد. (بهرامی، ۱۳۵۶: ۵۸۲) همراه با گسترش قلمرو فارس که زمینه‌ساز تسلط بیشتر بر راه‌های تجاری و مراکز بازرگانی خلیج فارس و دریای عمان بود، برنامه‌های اصلاحی و عمرانی متعددی انجام گرفت، در نتیجه، فارس و مناطق ساحلی که مرزهای جنوبی آن را تشکیل می‌داد، عصر کاملاً درخشانی را گذرانید. «اتابک ابوبکر سعدبن زنگی در کار مملکت‌داری به اندازه‌ای بیدار بود که به محاسبات کلی و جزئی و اطلاع بر حال رعیت بومی و غریب باید خود واری کند و اگر دیناری اجحاف بر دولت و رعیت بود نهایت مؤاخذه را می نمود.» (فسایی، ۱۳۸۲: ۲۵۷) «ولایت فارس که از دویست سال باز به واسطه محاربات سلاطین شبانکاره با آل بویه و گماشتگان سلجوقیه و قدم سلطان غیاث‌الدین و غیره چون چشم بتان خراب

برای مبادلات تجار از اقصا نقاط نقاط جهان بود. هفده محله شیراز دارای نه دروازه کاروان رو بود و بازارهای آن انواع امتعه را برای فروش عرضه می‌داشت.

«از چهار سامان عالم از روم و سرن‌دیب و چین و طراز و اندلس و مغرب و عراق و خراسان و در بند و غیرها خراج به فارس آوردندی و گویند چون فارس آبادان بود همه عالم آبادان بود و چون فارس بیران شود همه عالم بیران گردد.» (همدانی، ۱۳۷۵: ۲۷۸)

مرگ اتابک ابوبکر در ۶۵۹ ق، که پس از آن «فارس بی سامان ماند و این بی سامانی ادامه یافت» (وصاف، ۱۳۷۲: ۱۰۵)، فروپاشی حکومت اتابکان فارس در روزگار ابش خاتون که فارس را تا مدت‌های مدید دچار بی‌نظمی و عدم مرکزیت سیاسی کارآمد نمود (فضل‌اله همدانی، ۱۳۳۸: ۱/۶۴۵)، توسعه قدرت نظامی و تجاری دولت دریایی هرمز که از ۷۰۰ ق به بعد به مرکز عمده داد و ستد دریایی، بارگیری و باراندازی سفاین تجاری خلیج فارس، دریای عمان، اقیانوس هند تا جنوب شرقی آسیا و آفریقای شرقی تبدیل گشت و مقام و منزلت پیشین جزایر و بنادر سیراف، هرمز ساحلی و تیس را در تحولات اقتصادی منطقه به دست آورد و تصرف کیش به وسیله سپاهیان ایلخانی به فرماندهی سونجاق (سوغنجاق)، سردار مغول در ۶۷۱ ق (فسایی، ۱۳۸۲: ۲۶۸)، با وجود تحمیل پاره‌ای مشکلات، استمرار حیات اقتصادی کیش را متوقف ننمود. خاندان بازرگان طیبی از عوامل مؤثر در تداوم این فرآیند بودند.

شیخ جمال‌الدین ابراهیم بن محمدبن طیبی، ملک‌الاسلام بزرگ خاندان طیبی که از سال ۶۲۹ تا ۷۲۵ ق بر فارس و جزایر و بنادر خلیج فارس و دریای عمان حاکمیت تجاری بی‌رقیبی داشتند، کیش را مرکز فعالیت‌های خود قرارداد و بازرگانی محدوده

گشته بود، به یمن دولت و حسن معدلت او مانند روی عروسان آراسته شد و از اطراف ربع مسکون افاضل و اشراف احرام طواف سر پرده همایون او بسته به عواطف خسروانه و عواطف پادشاهانه اختصاص یافتند.» (وصاف، ۱۳۷۲: ۹۴) به فرمان اتابک ابنیه و آثار عمرانی فراوان ساخته شد، اراضی کشاورزی مساحی گردید و به منظور رفع کسری بودجه و پرداخت خراج به ایلخانان، روش نوین در مالیات راهداری مورد استفاده قرار گرفت. بر این اساس، کاروان‌ها و رمه‌های اسب، شتر، گوسفند و بز و الاغ و گاو مشمول مالیات عشریه گردیدند. اراضی زراعی، باغات میوه، چاه‌های آب، قنوات و آسیاب‌های گندم و آرد نیز از این قاعده بودند. (همان‌جا) افزایش مالیات‌های راهداری و زراعتی بودجه مورد نیاز خزانه سلغوریان را تأمین نمود اما می‌بایستی بار مضاعفی بر گروه‌های تاجری باشد که برای رسیدن به آب‌های خلیج فارس و یا بازگشت به ایران مرکزی مجبور به استفاده از دالان‌های فارس بودند. همچنین، فرمان به بررسی قبالات ملکی داده شد و اسنادی که از تاریخ انتقال آن بیش از پنجاه سال می‌گذشت، معتبر شناخته شد و در غیر این صورت از جنبه اعتبار ساقط بود. بر این اساس بخش‌های وسیعی از اراضی منطقه گرمسیرات یا جروم فارس (مناطق ساحلی و اراضی پست مجاور خلیج فارس) که به رسم اقطاع به افراد مختلف اعطا گردیده بود و از منافع آن چیزی به دیوان اتابکی ارسال نمی‌گردید، به نفع دولت ضبط شد. «چون اکثر نواحی گرمسیرات فارس از عمر پدرش و به علت اقطاع به امرای آن‌اطراف واگذار بود چیزی به دیوان اتابکی نمی‌رسید تمامت آن املاک را مسخر گردانیده به صولت قهر پادشاهانه از دست آنها بیرون کرد.» (فسایی، ۱۳۸۲: ۲۵۹)

به گفته شبانکاره‌ای (۱۳۷۶: ۱۸۴)، شیراز در روزگار اتابک سعد بن زنگی «مصر جامع» و مرکزی

گسترده‌ای از خلیج فارس تا سواحل چین و هند و مالابار را در اختیار گرفت. (زرکوب شیرازی، بی‌تا، ۱۰۱-۹۹) داد و ستد و صادرات مروارید و اسب‌های گران بها، بخشی از این تکاپوی اقتصادی بود. هر ساله ۱۴۰۰ رأس اسب، به قیمت هر رأس ۲۲۰ دینار زر سرخ، از خلیج فارس به هندوستان و ماورای آن صادر می‌گردید (بهرامی، ۱۳۵۶: ۳۰۲) «در هر سال ۱۴۰۰ سر اسب از خاصه ملک اسلام جمال الدین و تجار جزیره کیش به معبر بود و نیز چندان که دست دهد از سایر جزایر چون قطیف و لحسا و بحرین و هرمز و قلمات و غیر اسب به معبر برند و هر سر اسب را دویست و بیست دینار زر سرخ قیمت معین شده و اگر در راه دریا از اسب‌ها تلف شود بهای آن از خزانه پادشاه بدهند.» (فسایی، ۱۳۸۲: ۲۵۶) ملک تقی الدین عبدالرحمن طیبی، برادر او، با داشتن لقب «مرزبان الهند»، نقش واسطه‌ای مهمی در صادرات اسب به هندوستان ایفا می‌کرد؛ «ملک اعظم مرزبان الهند تقی الدین عبدالرحمن بن محمد الطیبی مدت هاست که وزیر و مشیر و صاحب تدبیر است. او هر سال هزار و چهارصد سر اسب از خاصه ملک اسلام جمال الدین و تجار کیش به معبر هند برد.» (وصاف، ۱۳۷۲: ۱۷۳) به نوشته وصاف، خاندان طیبی در خرید و فروش کالاهای هندی جایگاه نخست را در اختیار داشتند. «چنانکه هر متاع که از اقصای چین و بلاد هند به معبر هند آرند تا وکلا و گماشتگان او خواهند هیچ خریدار خواستار معامله نتواند بود و چون اموال حاصل شد آن را با جهازات خاصه به جزیره کیش آرند.» (همان‌جا) ملک الاسلام در ۶۹۴ ق، هدایایی چون هزار اسب اخته، مرواریدهای خوشاب، جامه های زربفت و حریر، جواهرات گرانبمایه، انواع ظروف زرین و سیمین و امتعه نادر دیگری را که از اقصا نقاط چین و هند گردآوری نموده بود به غازان خان قدیم کرد (لک‌پور، ۱۳۸۵: ۳۶۶)؛ «بعد از تشریفات ممالک عراق عرب با بصره و واسط در مدت سه

سال به سبیل مقاطعه تالی این مکرمت فرمود و ملک شبانکاره و شیراز و املاک خالصه دیوان در بر و بحر در درجه‌الثالث بالخیر دو ساله به مقاطعه برداشت و از نظر عنایت ایلخانی در مدت دو ماه نوبت سه‌گانه در چهار سوی مملکت بغداد و شیراز و دولتخانه کیش و بحرین تا حدود هندوستان چون فرائض خمس بر درگاه دولت پناه ملک‌الاسلام جمال‌الدین ابراهیم بن محمد طیبی موظف شد.» (فسایی، ۱۳۸۲: ۲۸۴)

ملک‌الاسلام در نتیجه تجارت پرسود خلیج-فارس نقدینگی کلانی در اختیار داشت چون نواب او مال‌الاجاره‌ها را به صورت پیشاپیش می‌پرداختند و به ایلخان و خوانین و امرای مغول سوغات و عراضات و تکلفات خاصه تسلیم می‌گردید. (لمبتون، ۱۳۷۲: ۳۴۶) قسمتی از مال‌الاجاره خاندان طیبی به دولت ایلخانی از طریق پرداخت مستقیم مروارید منطقه کیش صورت می‌گرفت. (همان: ۳۶۳)

ملک شیخ عزالدین عبدالعزیز و ملک شمس-الدین طیبی، زیدالدین علی عبدالسلام و، به خصوص، ملک شمس‌الدین محمدبن مالک، از دیگر تجار عمده خلیج فارس در عصر ایلخانان بودند که در محدوده جزیره کیش به فعالیت می‌پرداختند. (فسایی، ۱۳۸۲: ۲۶۹؛ القاشانی، ۱۳۴۸: ۱۶۳) «در تاریخ سنه ست و سبعین و ست مایه ملک شمس‌الدین محمد مالکی که از جمله اهل ثروت بود در فارس، ممالک فارس را به انفراد صاحب مقاطعه شد.» (حافظ ابرو، ۱۳۷۵: ۱۷۸/۲)

اقطاع اراضی فراوان و بازرگانی پر سود خلیج-فارس خاندان مالکی را در زمره مهم‌ترین تجار منطقه قرار داد که دایره فعالیت آنان محدوده وسیعی از کیش تا چین و اروپا را در بر می‌گرفت. «ملک شمس‌الدین محمد بن مالک که صاحب مال و مالک و املاک و حرفه تجارت که از حد چین تا اقصای فرنگستان مال‌التجاره‌اش پهن و صیت بزرگی‌اش

عالمگیر بود و در خدمت سلاطین جاهی رفیع و منزلتی وسیع داشت.» (فسایی، ۱۳۸۲: ۲۶۹) استمرار روند بالندگی اقتصادی کیش پس از فروپاشی امرای بنی‌قیصر در آثار نویسندگان این دوران ثبت گردیده است.

زکریای قزوینی در ۶۷۴ ق و ۵۶ سال پس از این رویداد، از توسعه شهرسازی، ناوگان بزرگ، بازرگانان متعدد و لنگرگاه پر ازدحام و رونق کیش سخن گفته است: «آن جزیره واداشتگاه سفاین هند و فرس و جای سود و سودای عرب و عجم است.» (قزوینی، ۱۳۷۱: ۳۱۶) در *تاریخ و صاف* در ذیل حوادث سال ۶۹۷ ق آمده است: «جزیره قیس امروز یکی از جزایر بزرگ فارس است. بازرگانان از هند و سند و چین و ترکستان و مصر و شام و قبروان به آنجا وارد می‌شوند و کالاهای خود را عرضه می‌دارند.» (وصاف، ۱۳۷۲: ۱۰۰) صفی‌الدین بغدادی (متوفای ۷۳۹ق) نیز کیش را جزیره‌ای با بساطین و عمارات دلپذیر مشاهده نموده که بازرگانانی ثروتمند داشته و کشتی‌های هندوستان در آن لنگر می‌انداخته‌اند. (البغدادی، ۱۴۱۲: ۳/ ۱۱۳۹)

حمدالله مستوفی در *نزهت القلوب*، که در حدود ۷۴۱ ق و بیش از یک قرن پس از سقوط سیاسی جزیره کیش نگاشته شده است، می‌نویسد: «البحر جزایری که از حد سند تا عمان در بحر فارس است از حساب ملک فارس شمرده‌اند و بزرگ‌ترین آن به کثرت مردم و نعمت جزایر قیس (کیش) و بحرین است. حکام قیس در ایام سالف اکثر ولایات ایران به تخصیص تمام ملک فارس را از توابع قیس شمرده‌اند و قیس را دولت خانه خوانده‌اند. حقوق دیوانی آنجا هم اکنون بر دفتر ۴۹۱۳۰۰ دینار است و جزایر بحرین، ابرکافان و خارک همه از توابع دولت خانه قیس است.» (مستوفی قزوینی، ۱۳۶: ۱۹۱۳) ارتباط تنگاتنگ اداری و بازرگانی با مجمع الجزایر بحرین، نقش مهمی در استمرار حیات اقتصادی کیش ایفا

نمود. تولیدات کشاورزی در بحرین به وفور صورت می‌گرفت و به سایر نقاط خلیج فارس صادر می‌گردید: «بر آن جزیره آب روان و باغستان و دیه هاست و شهرستان آن را هجر گفته‌اند، داخل فارس است و ملک ایران، از میوه‌های بحرین خرما بیشتر است و از آنجا به بسیار ولایت برند.» (مستوفی قزوینی، ۱۹۱۳: ۱۳۷) ابن بطوطه نیز به باغات و اشجار آن، که به وسیله نهرهای فراوان آب مشروب می‌گردید، و میوه‌جات انار، ترنج، خرما و پنبه اشاره کرده است. (ابن بطوطه، ۱۳۵۹: ۳۰۷) بحرین در بافت جامه‌های نیکو و پرده‌های پسندیده شهرت داشت. بافندگی بخشی از تلاش معیشتی و صادرات ساکنان این جزیره بود. (همدانی، ۱۳۷۵: ۴۱۸) توسعه قلمرو مرتبط با بحرین قابلیت اقتصادی آن را افزایش می‌داد، به نوشته مستوفی مناطق لحسا و قطیف، خط، ارز، لاره، خروق، بینونه، سابون، دارین و غابه با وجود پاره‌ای از تحرکات مرکزگرایانه از توابع بحرین بوده‌اند. (مستوفی قزوینی، ۱۹۱۳: ۱۳۷) بحرین نیز، مانند عمان، حلقه ارتباطی تجاری میان سرزمین اصلی ایران، جزیره کیش و مناطق جنوبی تنگه هرمز بوده است.

ابن بطوطه (۷۵۰ق) نیز کیش را توصیف نموده است: «کیش در ساحل بحر هند و جزء فارس شمرده می‌شود. کیش شهری است بزرگ و نیکو و خانه‌های آن باغ‌های عالی دارد. مردم این جزیره از اشراف فارس هستند.» (ابن بطوطه، ۱۳۵۹: ۳۰۶) محمد بن عبدالمنعم الحمیری نیز با فاصله زمانی بیشتر ضمن اشاره به مرکزیت کیش در تجارت با هند و چین از رواج تولیدات زراعی و دامپروری آن که به دیگر مناطق صادر می‌شده است، سخن گفته است. (الحمیری، ۱۹۸۴: ۳۴۴)

مجموعه‌ای از کاوش‌های باستان‌شناسی جدید (سال ۵ - ۱۳۸۴ ش)، نوشته‌های مورخان عصر ایلخانی در ارتباط با تحولات اقتصادی جزیره کیش در دوران حکومت امرای بنی‌قیصر و پس از آنها را تکمیل و تأیید نموده است. فضاها و معماری نمایان شده که در



مندی اقتصادی ساکنان جزیره کیش بوده است. در کاوش‌های باستان‌شناسی اخیر مجموعه کاملی از کاشی‌های زرین‌فام کتیبه‌دار و کاشی‌های کوکی لعاب‌دار کشف شد. مقدار زیادی از سفال‌های معروف به سلادن (تولید کشور چین) که از کاوش‌های اخیر به دست آمده، بیانگر ارتباط گسترده جزیره کیش از طریق دریا با شرق دور و چین بوده است. در این کاوش‌ها علاوه بر کشف اشیاء تاریخی از جمله سفالینه‌های منقوش و ظروف شیشه‌ای مربوط به قرن ششم و هفتم هجری، یک مجموعه معماری مربوط به تولید و ساخت ظروف و اشیاء شیشه‌ای از دل تپه‌های تاریخی بیرون آمد. این مجموعه شامل چند فضای معماری است که در داخل آن تعدادی کوره شیشه‌گری کشف شد. در اطراف این کوره‌ها مقادیر زیادی قطعات و اشیاء شیشه‌ای پیدا شد که نظریه وجود کارگاه‌های شیشه‌گری را به قطعیت رساند. اکتشافات اخیر نشان می‌دهد که ساکنان جزیره کیش در دوره ایلخانی علاوه بر صید و تجارت مروارید و مبادله سایر مصنوعات با دیگر سرزمین‌ها، به تولید نیز اشتغال داشته‌اند. (لک‌پور، ۱۳۸۵: ۱۷-۲)

مسجد جامع کیش که در نتیجه کاوش‌های باستان‌شناختی شناخته گشت، علاوه بر محل عبادت، جایگاه تجمع و اسکان پاره وقت تجار بوده و به منزله یک حلقه واسطه و شناخت بین دادوستدگران کشورهای شرق دور و غرب در عصر ایلخانی عمل می‌نمود. (خبرگزاری میراث فرهنگی ایران، ۱۳۸۸: ۱)

### نتیجه‌گیری

جزیره کیش در دوران حاکمیت ملوک بنی‌قیصر با تأسیس زیرساخت‌های اقتصادی از منطقه حاشیه‌ای که عمدتاً از دیدگاه نظامی مورد توجه بود، به مرکز تجاری و انبار کالای خلیج فارس تبدیل گشت. موقعیت طبیعی سوق‌الجیشی که امکان اتصال به مراکز اقتصادی در داخل قلمرو ایلخانان و سایر مناطق کلیدی بازرگانی خاورمیانه و فراسوی آن را مهیا می‌ساخت، وجود آب آشامیدنی، امکان کشت

چهارگاه کاوش باستان‌شناسی به مساحت ۴۰۰ متر مربع، انجام پذیرفت، بیانگر استقرار ممتد انسان در سه دوره مختلف تاریخی است که قدیمی‌ترین آن قرن پنجم و ششم و آخرین دوره آن اوایل قرن نهم هجری هستند. اشیاء با ارزش تاریخی و فرهنگی مکشوفه نشانگر غنای فرهنگی و عظمت کیش به عنوان نقطه ارتباطی (منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای) و پیونددهنده تمدن مشرق زمین (هند و چین) و مغرب زمین بوده است. آثار معماری به دست آمده در این کاوش‌ها بیانگر وجود عمارت‌های عظیم بوده و تزئینات به کار رفته در آن شامل گچ‌بری، کتیبه و کاشی‌های لعاب‌دار و منقوش است که به طور عمده در اماکن مهم مذهبی و حکومتی به کار می‌رفته و در بقایای معماری کاوش‌های اخیر به وفور مشاهده می‌شود. کانال‌های انتقال آب و مخازن ذخیره آب شیرین از مشخصه‌های اصلی معماری این شهر تاریخی است. که بخش عمده‌ای از کشفیات اخیر را شامل می‌شود. آب انبارهای ذخیره آب در ابعاد و عمق مختلف از دیگر کشفیات این بخش است. رشته‌های متعدد قنات از داخل شهر و مجموعه‌های مسکونی عبور کرده و آب‌های سطحی ناشی از بارندگی نیز به مخازن آب هدایت شده و علاوه بر مصرف ساکنان، یکی از منابع درآمد به شمار می‌رفته است. ذخیره آب شیرین در فصول بارندگی اهمیت زیادی داشت و این امر باعث می‌شد که قسمتی از بافت معماری شهر به جمع‌آوری و انتقال آب‌های ناشی از بارندگی از سطح و طبقات فوقانی به آب انبارها اختصاص یابد. شرایط اقلیمی جزیره کیش کارشناسان را با کاربردی‌ترین سبک‌های معماری مواجه ساخته است، تا جایی که حتی آب باران نیز از پشت بام به آب انبارها هدایت می‌شده است. آب ذخیره شده برای شرب جمعیت کیش که میان ۱۰۰۰ تا ۲۰۰۰ نفر در نوسان بود، تأمین آب کشتی‌های عبوری و حتی کشاورزی کفایت می‌نمود. جزیره کیش در دوره ایلخانی دارای یک معماری برون‌گرا و یک پارچه بوده و از معماری دفاعی و درون‌گرا در آن نشانی نیست. در تزئین بناها از کاشی معرق، کاشی‌های زرین فام و چلیپایی، تزئینات گچ‌بری و مشبک‌های تزئینی استفاده شده و وجود این نوع تزئینات حاکی از توان

محصولات زراعی، صید مروارید و داد و ستد گسترده انواع کالا با اقصا نقاط جهان، وارد نیامدن آسیب‌های جدی به تأسیسات اداری و اقتصادی کیش در هجوم های ویران‌گر مغولان، احاطه بر راه‌های دریایی مهم تجاری در جهات مختلف، تمرکز و اقتدار سیاسی و اداری داخلی، اعاده امنیت، توجه به ترانزیت کالا، حضور و فعالیت طیف وسیعی از بازرگانان داخلی و خارجی و تداوم حکومت فرمان‌روایان محلی این فرآیند را تکمیل کرد. استحکام بنیه اقتصادی سبب گردید تا پس از فروپاشی حکومت امرای بنی قیصر و قدرت‌گیری و توسعه نفوذ سیاسی و نظامی اتابکان فارس و گسترش توان‌مندی دولت نوظهور هرمز، جزیره کیش دچار رکود و فترت نگردد. بر این اساس، جزیره کیش موقعیت ممتاز خود را به عنوان مرکز عمده بارگیری و باراندازی بازرگانی حفظ و اهمیت تأثیرگذار آن در تحولات اقتصاد دریایی سده‌های هفتم و هشتم هجری استمرار یافت.

### منابع

ابن الاثیر، عزالدین علی (۱۳۵۳)، *الکامل فی التاریخ*، ابوالقاسم حالت، ج ۲۲، شرکت سهامی چاپ و انتشارات کتب ایران و انتشارات علمی، تهران.  
ابن بطوطه (۱۳۵۹)، *سفرنامه ابن بطوطه*، به کوشش محمد علی موحد، ج ۱، ترجمه و نشر کتاب، تهران.  
ابن بلخی (۱۳۶۳)، *فارسنامه*، به اهتمام گای لسترینج و الن نیکلسون، دنیای کتاب، تهران.  
ابن حوقل، ابوالقاسم محمد (۱۹۳۸)، *صورة الارض*، افست از نسخه لیدن هلند، دار صادر، بیروت.  
ابن فقیه (۱۳۴۹)، *مختصر البلدان*، به کوشش ح. مسعود، بنیاد فرهنگ ایران، تهران.  
ابن مجاور، ابوالفتح نجم‌الدین یوسف بن یعقوب (۱۹۵۴)، *صفه بلاد الیمن و مکه و بعض الحجاز السماء تاریخ المستبصر*، به اهتمام اسکار لوفگرن،

لیدن.  
الادریسی، ابو عبدالله محمد بن عبدالله بن ادريس الشریف (۱۴۰۹)، *نزهة المشتاق فی الاختراق الافاق*، عالم الکتب، بیروت.  
الارزقی، ابوالولید محمد بن عبدالله بن احمد (۱۴۱۳)، *اخبار مکه و ما جاع فیها من الآثار*، دار اندلس، بیروت.  
اشپولر، برتولد (۱۳۶۹)، *تاریخ ایران در قرون نخستین اسلامی*، مریم میراحمدی، ج ۲، علمی فرهنگی، تهران.  
\_\_\_\_\_ (۱۳۷۶)، *تاریخ مغول در ایران*، محمود میرآفتاب، علمی و فرهنگی، تهران.  
اقبال، عباس (۱۳۲۸)، *مطالعاتی در باب بحرین و جزایر و سواحل خلیج فارس*، چاپخانه مجلس، تهران.  
\_\_\_\_\_ (۱۳۶۵)، *تاریخ مغول*، امیرکبیر، تهران.  
امبرنسرمان، ن - ملویل، چارلز (۱۳۷۰)، *تاریخ زمین لرزه های ایران*، ابوالحسن زاده، آگاه، تهران.  
امیرابراهیمی، عبدالرضا (بی تا)، *خلیج فارس*، پژوهشگاه علوم انسانی، تهران.  
انصاری دمشقی (۱۳۵۷)، *نخبة السدھرفی عجایب البر و البحر*، حمید طیبیان، بنیاد شاهنشاهی فرهنگستان‌های ایران، تهران.  
براون، ادوارد (۱۳۷۱)، *تاریخ طب اسلامی*، مسعود رجب نیا، علمی و فرهنگی، تهران.  
البغدادی، صفی‌الدین عبدالمؤمن بن عبدالحق (۱۴۱۲)، *مراصد الاطلاع علی اسماء الامکنه والبقاع*، دارالجیل، بیروت.  
بویل، جی، آ و دیگران (۱۳۷۹)، *تاریخ ایران کمبریج*، از آمدن سلجوقیان تا فروپاشی دولت ایلخانان، حسن انوشه، ج ۵، امیرکبیر، تهران.  
بهرامی، اکرم (۱۳۵۶)، *تاریخ ایران از ظهور اسلام تا سقوط بغداد*، دانشگاه تربیت معلم، تهران.  
البیرونی، ابوریحان محمد بن احمد (۱۴۰۳)، *تحقیق مال*

ایرانی در شرق آفریقا»، تاریخ روابط خارجی، س ۹، ش ۳۵.

العمری، شهاب‌الدین احمد بن یحیی بن فضل الله ابن فضل الله (۱۴۲۳)، مسالک الابصار فی ممالک الامصار، المجمع الثقافي، ابوظبی.

فسائی، میرزا حسن (۱۳۸۲)، فارسنامه ناصری، به اهتمام منصور رستگار فسائی، ج ۱، امیرکبیر، تهران.

فضل‌اله همدانی، خواجه رشیدالدین (۱۳۳۸)، جامع التواریخ، به اهتمام محمدنقی دانش پزوه و محمد مددی زنجانی، ج ۱، ترجمه و نشر کتاب، تهران.

فضل‌اله شیرازی، شهاب‌الدین عبدالله بن عزالدین (۱۳۳۸)، تاریخ وصاف الحضرة، ابن سینا، تهران.

القاشانی، ابوالقاسم عبد اله بن محمد (۱۳۴۸)، تاریخ اولجاتیو، به اهتمام مهین همبلی، ترجمه و نشر کتاب، تهران.

قزوینی، زکریا بن محمد بن محمود (۱۳۷۱)، آثار البلاد و اخبار العباد، به اهتمام محمد شاهمرادی، دانشگاه تهران، تهران.

القلقشندی، احمد بن علی (۱۴۰۷)، صحیح الاعشی فی صناعة الانشاء، به اهتمام نبیل خالد الخطیب و محمد شمس‌الدین، دارالکتب، بیروت.

گروسه، رنه (۱۳۷۹)، امپراطوری صحرانوردان، عبدالحسین میکده، علمی و فرهنگی، تهران.

لسترینج، گی (۱۳۷۷)، جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی، ترجمه محمود عرفان، علمی و فرهنگی، تهران.

لک‌پور، سیمین (۱۳۸۵)، کاوش شهر تاریخی حیره جزیره کیش، گزارش منتشر نشده، سازمان میراث فرهنگی ایران.

لمبتون، آن (۱۳۷۲)، تداوم و تحول در تاریخ میانه، یعقوب آژند، نشر نی، تهران.

مؤلف گنم (۱۳۷۶)، عجایب الاقالیم السبعه الی نهایت العماره، حسین قره چانلو، پژوهشکده فرهنگ

الهند، عالم الکتب، بیروت.

التطیلی، بنیامین (۲۰۰۲)، رحله بنیامین التطیلی، المجمع الثقافي، ابوظبی.

حافظ ابرو (۱۳۷۵)، جغرافیای تاریخی حافظ ابرو، به اهتمام صادق سجادی، ج ۲، میراث مکتوب، تهران.

الحسینی، صدرالدین ابوالحسن علی بن ناصر (۱۳۸۰)، زیاده اخبار امراء و پادشاهان سلجوقی، به کوشش رمضان علی روح‌اللهی، ایل شاهسون بغدادی، تهران.

الحمیری، محمد بن عبدالمنعم (۱۹۸۴)، الروض المعطار فی خبر القطار، به اهتمام احسان عباس، مکتبه لبنان، بیروت.

خبرگزاری میراث فرهنگی ایران (۱۳۸۷/۹/۴)، «کاوش های باستان‌شناسی که منجر به کشف مسجد جامع کیش شد».

خطیبی، محمد ابراهیم (۱۳۴۳)، سلجوقیان و غزنویان در کرمان، محمد ابراهیم باستانی پاریزی، طهموری، تهران.

زرکوب شیرازی، معین‌الدین (بی‌تا)، شیرازنامه، به اهتمام اسماعیل واعظ جوادی، بنیاد فرهنگ ایران، تهران.

الزویری، محجوب (۱۳۸۰)، جغرافیای تاریخی ایران در قرن نهم هـ برگرفته از کتاب صحیح الاعشی فی صناعة الانشاء قلقلشندی، مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی، تهران.

سعدی (۱۳۶۳)، کلیات، به اهتمام محمدعلی فروغی، امیرکبیر، تهران.

السیرافی، ابوزید (۱۹۹۹)، رحله السیرافی، المجمع الثقافي، ابوظبی.

شبانکاره‌ای، محمد بن علی بن محمد (۱۳۷۶)، مجمع الانساب، به اهتمام میرهاشم محدث، امیرکبیر، تهران.

طه التکریتی (۱۹۶۶)، الصراع علی الخلیج عربی (الفارسی)، وزارة الثقافة و الارشاد، بغداد.

عرب احمدی، امیربهرام (۱۳۸۷)، «گنجینه‌های سکه‌های

- اسلامی، تهران. مؤلف گننام (۱۴۲۳)، *حدود العالم من المشرق الى المغرب*، الدار الثقافیه للنشر، قاهره.
- مؤلف گننام (۱۹۸۶)، *الاستبصار فی عجائب الامصار*، دار الثقافیه، بغداد.
- مارکوپولو (۱۳۵۰)، *سفرنامه مارکوپولو*، ترجمه حبیب‌اله صمیمی، ترجمه و نشر کتاب، تهران.
- محمودیان، علی اکبر (۱۳۷۷)، *جزیره کیش دیروز و امروز*، سازمان منطقه آزاد کیش و سحاب، تهران.
- محیط طباطبایی، محمد (۱۳۶۷)، *تطور حکومت در ایران بعد از اسلام*، بعثت، تهران.
- مستوفی قزوینی، حمداله (۱۹۱۳)، *نزهة القلوب*، به اهتمام گای لسترنج، لیدن هلند.
- معصومی، غلامرضا (۱۳۵۲)، *سیراف*، اشاراتی از گذشته سیراف، انجمن آثار ملی، تهران.
- مقدسی، ابو عبدالله محمد بن احمد (۱۴۱۱)، *احسن التقاسیم فی معرفه القالیم*، مکتبه مذبولی، القاهره.
- المنجم، اسحاق بن الحسین (۱۴۰۸)، *اکام المرجان فی ذکر المدائن المشهوره فی کل مکان*، به اهتمام فهمی سعد، عالم الکتب، بیروت.
- میرخواند (۱۳۸۰)، *تاریخ روضه الصفا فی سیره الانبیاء و الملوک و الخلفا*، به اهتمام جمشید کیانفر، ج ۷، اساطیر، تهران.
- نوری زاده بوشهری، اسماعیل (بی تا)، *نظری به ایران و خلیج فارس*، بی جا، بی نا.
- وثوقی، محمدباقر (۱۳۸۰)، «تاریخ مهاجرت اقوام در خلیج فارس، ملوک هرمز، شیراز»، *دانشنامه فارس*.
- وصاف، شهاب‌الدین عبدالله بن عزالدین (۱۳۳۸ق)، *تاریخ و صاف*، کتابخانه ابن سینا، تهران.
- \_\_\_\_\_ (۱۳۷۲)، *تحریر تاریخ و صاف*، به اهتمام و نگارش عبدالمحمد آیتی، پژوهشگاه تحقیقات فرهنگی، تهران.
- الهاشمی العباسی الصفدی، الحسن بن ابی محمد عبدالله (۱۴۲۴)، *نزهة المالك و المملوک فی مختصره سیره من ولی مصر من الملوک*، تحقیق عمر عبدالسلام تدمری، شرکه ابناء شریف الانصاری، بیروت.
- الهروی، ابوالحسن علی بن ابوبکر (۱۴۲۳)، *الاشارات الی الزیارات*، مکتبه الثقافه الدینیة، قاهره.
- همدانی، محمد ابن محمود (۱۳۷۵)، *عجایب نامه*، به اهتمام جعفر مدرس صادقی، نشر مرکز، تهران.
- یاقوت حموی، یاقوت بن عبدالله (۱۳۲۳)، *معجم البلدان*، مطبعة السعادة بجوار محافظه، مصر.
- \_\_\_\_\_ (۱۳۶۲)، *المشترک وضعاً و المفترق صقعا*، به اهتمام محمد پروین گنابادی، امیر کبیر، تهران.
- Bagley, F (1997), *The Last Great Muslim Empires*, Brill pres.s.
- Bethwell A, Ogot (1974), *A Survey of East African History*, East African Publishing House.
- Bethwell A, Ogot, Zamani (1974), *A Survey of East African History*, East African Publishing House.
- Chau-Ju-Kua (1967), *His work on the Chinese and Arab Trade in the twelfth and thirteenth Centuries, entitled chu-fan-chi*, Friedrich Hirth and W.W. Rockhill (translators), Cheng-Wen Publishing Company.
- Craig, Albert M and others (2009), *The Heritage Of World Civilizations, Teaching and Learning, Combined Volume (Chapters 1-34)*, Pearson Prentice Hall Publishers.
- Elisseeff, Vadime (2001), *The Silk Roads: Highways of Culture and Commerce*, UNESCO Publishing / Berghahn Books.
- Gwyn, Campbell (2003), "The Structure of Slavery" in *Indian Ocean Africa and Asia*, 1 edition, London.Routledge.
- Hirst, K. K. Kris, Kilwa Kisiwani (2012), *Medieval Trade Center of Eastern Africa*, About.com Guide archaeology.
- Kauz, Ralph (2010), *Aspects of the Maritime Silk Road: From the Persian Gulf to the East China Sea*, Volume 10 of East Asian Economic and Socio-cultural Studies

- East Asian Maritime History, Otto Harrassowitz Verlag, Wiesbaden.
- Oliver, Roland (1975), *Africa in the Iron Age*, c. 500 BC-1400 AD, Cambridge University Press.
- yajima, Hikoichi (1976), *The arab dhow trade in the Indian ocean.preliminary report*, institute for the study of languages and cultures of asia and Africa:tokyo Gaikokugo daigaku.
- yajima, Hikoichi (1996), "some problems on the formation of the Swahili world and the Indian ocean maritime world", *northest African studies*, N. 43.
- Ye Yiliang (2010), "Introductory Essay: Outline of the Political Relations between Iran and China.in Aspects of the Maritime Silk Road: From the Persian Gulf to the East China Sea", Volume 10 of - *East Asian Economic and Socio-cultural Studies - East Asian Maritime History*, Otto Harrassowitz Verlag, Wiesbaden.

