

فصلنامه مطالعات شبه قاره دانشگاه سیستان و بلوچستان
سال نهم شماره ۳۰، بهار ۱۳۹۶ (صص ۱۴۵-۱۲۷)

نتایج اجتماعی فرهنگی پیوندهای اقتصادی میان کانون های تجاری خلیج فارس و بنادر هند

۳- مصطفی کریمی

۲- مرتضی اکبری

۱- سیاوش یاری

چکیده

ایران و ایرانیان از زمان های بسیار دور با ساکنان شبه قاره هند ارتباط داشته اند. این امر از یک طرف ناشی از ضرورت و نیازهای اقتصادی و از طرف دیگر اشتراک فرهنگی و تاریخی دو ملت بوده است. بسیاری از ساکنان و اقوام شبه قاره به ایران مهاجرت کرده و اسکان دائمی یافته بودند. با توجه به انسداد مرزهای جغرافیای شبه قاره و یا صعب العبور بودن آن در شمال و شمال غرب، مراودات و مناسبات ساکنان شبه قاره هند با ایران و بین النهرین از اهمیت و ضرورت بسیار زیادی برخوردار بود. از آنجا که امنیت راه های زمینی کمتر و راهزنان مزاحمت های فراوان ایجاد می کردند و از طرف دیگر ناوگان دریایی قدرت حمل کالا و مسافر بیشتری را داشته و امنیت راه ها نیز بهتر تامین می گردید، رفت و آمد ساکنان شبه قاره با بنادر و سواحل خلیج فارس از اهمیت بسیار زیادی برخوردار بود. در این مقاله با روش توصیفی - تحلیلی، کانون های بازرگانی خلیج فارس و جزایر و سواحل آن در تجارت با سواحل غربی هند، اهمیت و ضرورت این مناسبات و پیامدهای اجتماعی و فرهنگی آن مورد کندوکاو و بررسی قرار می گیرد؛ نتایج تحقیق بیانگر آن است که با وجود سابقه طولانی این مناسبات، با ظهور اسلام ابعاد تازه ای یافت و بازرگانان و تجار مسلمان ضمن داد و ستد اقتصادی به مبادلات فکری و فرهنگی نیز پرداخته و از مهمترین عوامل نشر و گسترش فرهنگ و تمدن اسلامی و ایرانی در شبه قاره هند و حتی از این طریق در آسیای جنوب شرقی گردیدند.

واژگان کلیدی: خلیج فارس، هند، قرون نخستین هجری، بنادر تجاری، ایران، اسلام

Email: s.yari@ilam.ac.ir

Email: mo.akbari@ilam.ac.ir

Email: karimi_282@yahoo.com

۱-دانشیار رشته تاریخ اسلام دانشگاه ایلام (نویسنده مسئول)

۲-استادیار گروه تاریخ دانشگاه ایلام

۳-کارشناسی ارشد تاریخ دانشگاه ایلام

تاریخ پذیرش: ۹۵/۷/۲۲

تاریخ دریافت: ۹۵/۱/۲۰

۱- مقدمه

مبادلات بازرگانی و ارتباطات فرهنگی پدیده‌ای نیست که به یکباره و از یک زمان مشخص شروع شده باشد. در واقع جوامع انسانی از دوران پیش از تاریخ تا به امروز بر پایه‌ی ارتباطات پیشرفت کرده‌اند. در این میان ارتباطات تجاری و بازرگانی چه به صورت محدود در جهت رفع نیازهای معیشتی و چه به صورت گسترده در جهت رفع نیازهای اقتصادی و سودجویی و سلطه طلبی نقشی بنیادی در گفت‌وگو یا برخورد جوامع انسانی با یکدیگر داشته‌اند. هرگاه این ارتباطات فرهنگی به شکلی مسالمت آمیز و در جهت منافع دو یا چند فرهنگ صورت گرفته است، موجب پیشرفت و اعتلای جوامع انسانی شده و هرگاه به شکل خشونت آمیز و توسعه طلبانه بوده، ویرانی‌های عظیمی را با خود به همراه آورده است. ارتباطات فرهنگی و مبادلات بازرگانی ایرانیان با هند، چین، یونان، روم و مصر به عنوان تمدن‌های بزرگ بشری به هر دو شکل یاد شده در طول تاریخ وجود داشته است. تجارت ابریشم از دوران تاریخی تا قرن پنجم هجری به شکلی مسالمت آمیز برقرار بوده است. مهم ترین عامل در مبادلات بازرگانی، شبکه‌ی راه‌ها و تأسیسات وابسته به آن‌ها است. به طور کلی ارتباطات تجاری در جهان باستان از طریق دو نوع جاده‌ی اصلی صورت می‌گرفت؛ نخست جاده‌ی خشکی که از طریق آن مناطق و مراکز مهم شهری و روستایی به همدیگر متصل می‌شدند. دوم جاده‌ی دریایی بود که به واسطه‌ی آن مناطق ساحلی در دو کرانه‌ی یک دریا یا اقیانوس به یکدیگر متصل شده و بازرگانی و تجارت برقرار می‌گشته است. ارتباط دریایی به جهت کوتاه کردن مسیر بین دو نقطه به جای دور زدن یک دریا یا خلیج از یک سو و ارتباط بین مناطقی که از طریق خشکی به هم متصل نبودند و یا فاصله‌ی بسیار طولانی داشتند، از سوی دیگر، کاربرد داشت. این دو نوع ارتباط از دوران پیش از تاریخ تا به امروز رواج دارد. دغدغه پژوهش پیش رو از یک طرف ضرورت و اهمیت مناسبات تجاری و از طرف دیگر پیامدهای اجتماعی و فرهنگی ورود و استقرار موقت و گاه دائمی تجار مسلمان در بنادر و سواحل هند است.

۱-۱ - سوالات تحقیق

- مهمترین بنادر و کانون‌های تجاری خلیج فارس و سواحل غربی هند کدامند؟
- ضرورت مناسبات اقتصادی، تجاری و بازرگانی بنادر و سواحل خلیج فارس و شبه قاره هند

چه بوده است؟

- مبادلات تجاری و مناسبات اقتصادی هند با سواحل و بنادر خلیج فارس چه پیامدهایی از حیث اجتماعی و فرهنگی داشته است؟

۱-۲- اهداف تحقیق

مهمترین اهداف این پژوهش، شناخت بنادر و سواحل و کانون های تجاری خلیج فارس و سواحل غربی هند، بیان ضرورت مناسبات و داد و ستدهای تجاری و معرفی انواع و اقسام کالاهای صادراتی و وارداتی دو طرف و در نهایت تبیین پی آمدهای اجتماعی و فرهنگی این مناسبات می باشد.

۱-۳- پیشینه تحقیق

گرچه تا کنون کتابها، پایان نامه ها و مقالات زیادی در مورد هند و یا خلیج فارس نگارش یافته است، ولی به صورت مستقل به موضوع این مقاله پرداخته نشده است. مقالات متعددی که "سید سلیمان ندوی" در مجله **Islamic Culture** به زبان انگلیسی به رشته تحریر در آمده است کم و بیش به مسئله این پژوهش در بخش هندی آن اشاره کرده است. در کتابهایی چون «تاریخ گسترش اسلام» نوشته سرتوماس آرنولد، «دریا نوردی ایرانیان» نوشته اسماعیل راین، «تأثیر اسلام در فرهنگ هند» نوشته تاراچند، «جغرافیای تاریخی سرزمین های خلافت شرقی» نوشته لسترنج و «دریانوردی عرب در دریای هند در روزگار باستان و در نخستین دوره های میانه» نوشته حورانی می توان مطالبی را در مورد این موضوع یافت.

۱-۴- روش تحقیق

روش تحقیق توصیفی - تحلیلی و مبتنی بر ارائه داده های تاریخی با بهره گیری از کتب و منابع اصلی است که با مراجعه به تحقیقات و پژوهش های جدید و استفاده از تحلیل ها و نظرات محققان، این داده ها ضمن تبدیل به واقعیات تاریخی، تحلیل و تبیین گردیده اند.

۲- پیشینه مناسبات اقتصادی هند با جزایر و سواحل خلیج فارس

مناسبات بازرگانی بین هند و سواحل و جزایر خلیج فارس سابقه ای بسیار دیرینه دارد. در هزاره سوم پیش از میلاد بازرگانان شبه قاره هند در مسیر حرکت از بنادر اقیانوس هند به دریای عمان و سپس بین النهرین، ساحل شمالی خلیج فارس و ایران، در دیلمون به باراندازی و بارگیری می پرداختند. (چایلد، ۱۳۶۸: ۱۳۳) به نظر می رسد از هزاره دوم پیش از میلاد دیلمون انباری مهم

برای تاجران بوده است (مالوان، ۱۳۷۲: ۱۳). مجموعه‌ای از مهرهای ساخته شده از سنگ صابون و یک کارگاه مهرسازی مربوط به هزاره سوم پ.م نشان دهنده حضور گسترده مردم دیلمون در تجارت سومر و هند است (هاولی، ۱۳۷۷: ۴۷). نیز در دوره‌های بعدی سلیمان پادشاه، طلا، نقره، عاج، میمون و طاووس از هند تهیه می‌کرد. بطالسه در کرانه‌ی دریای سرخ، بندرهایی بنا نهاده بودند تا بتوانند بیشتر از کالاهای هندی بهره‌برند. سلوکیان نیز به همین نیت در خلیج فارس بندرگاه‌هایی احداث نموده بودند. یونانیان نیز از سواحل مالابار، برنج، زنجبیل و دارچین تهیه می‌کردند (تاراچند، ۱۳۴۷: ۷۰-۶۹). ایرانیان و رومیان نیز در کار تجارت با هند بودند و به این منظور در سواحل خلیج فارس بنادری بنا نهاده بودند که از جمله می‌توان به بندر «أبله» اشاره کرد که در قرن‌های پنجم و ششم میلادی دریانوردان هندی در نواحی اطراف آن رفت و آمد داشته‌اند (الاولائی، ۱۴۰۶: ۹۵).

بنابراین قبل از ظهور اسلام، روابط اقتصادی با هند و دیگر سرزمین‌های آن از چنان اهمیتی برخوردار بود که رقابت شدیدی بین ایران و روم بر سر آن درگرفت. ایران و روم توانسته بودند تا حدود زیادی بازارهای اقیانوس هند و شرق مدیترانه را از دست اعراب خارج سازند، ولی اکنون بر سر تصاحب آن به مرز درگیری رسیده بودند. در سال ۵۲۵ م. حبشه به تحریک روم، یمن را که در دهانه‌ی دریای سرخ قرار داشت، تصرف کرد. هدف رومیان از این کار دسترسی مستقیم به اقیانوس هند و بازارهای آسیایی بود. ایران که خلیج فارس را در اختیار کامل داشت و بنادری را در سواحل آن تا مکران تأسیس کرده بود، با تصرف مصر و سوریه در سال ۶۱۶ م. سعی در توسعه‌ی اهداف و منافع اقتصادی خود داشت. با تصرف مصر در سال ۶۲۶ م. توسط رومیان، ضربه مهلکی به ایران وارد شد. به این ترتیب نزاع سیاسی - نظامی ایران و روم با رقابت‌های شدید اقتصادی و بازرگانی توأم گشت که نتیجه‌ی آن تضعیف هر دو کشور و بهره‌برداری اعراب از ضعف آنها بود (Lari, 1994: 2).

۳- راه‌های ارتباطی خلیج فارس و هند

موقعیت بنادر اصلی خلیج فارس در سواحل ایرانی آن نسبت به بنادر سواحل عربی بهتر است، زیرا در سواحل عربی تپه‌های دریایی و عمق اندک آب پهلوگیری و حرکت کشتی‌ها را با مشکل مواجه می‌سازد، در صورتی که ساحل ایرانی عمق بیشتری دارد. در مقایسه با کشتیرانی در

اقیانوس های آتلانتیک و آرام، کشتیرانان اقیانوس هند خوش شانس تر بودند چرا که متصل به مناطق پرجمعیت شمال آسیا، در بخش شمالی ناحیه ی استوایی قرار داشتند، جایی که باده ها هم به صورت منظم و قابل پیش بینی می وزند (Tampeo, Moira, 1989 : 117).

اعراب نیز از نظر جغرافیایی امتیازات زیادی داشتند. بحرین، عمان، حضرموت، یمن و حجاز در کنار دریای سرخ و خلیج فارس قرار گرفته اند و به صورت طبیعی در محلی قرار دارند که ضرورت پرداختن به تجارت دریایی یکی از اولویت های آن است، علاوه بر آن اعراب، دارای موقعیت مناسبی جهت انتقال کالا به نواحی دیگر از جمله اروپا بودند. کشتی ها پس از حرکت از سواحل هند به بنادر یمن می رسیدند و از آنجا کالاهایشان، با شتر حمل می شد و از طریق دریای مدیترانه به اروپا منتقل می گردید (Nadvi, 1933 : 281 , Mohammad, R.M, 1999 : 227).

راه های ارتباطی در قرون نخستین اسلامی در حوزه اقیانوس هند به شرح زیر بود:

۱- بازرگانان ابتدا از مصر و سوریه از طریق جاده های زمینی در سواحل شرقی دریای سرخ به یمن می آمدند. از آنجا سوار کشتی شده، برخی به افریقا و برخی دیگر به حضرموت، عمان، بحرین و عراق و از آنجا به سواحل ایران در خلیج فارس می رفتند. از طریق ایران، بازرگانان به بندر «تیز» در مکران یا بندر «دبیل» در سند و یا به نواحی دورتر تا خمبایات (کمبایات) و کاتیوار پیش می رفتند. از آنجا از طریق دریا به کالیکوت یا کیپ کومورین (Cape Comorin) و از آنجا به کرومندل (Coromandal) و پس از توقف در چند بندر در خلیج بنگال به برمه و مالایا و چین می رسیدند. (Nadvi, 1937 : 172). یکی از مشکلات این راه، گذشتن از قلمرو میدها و دیگر اقوام راهزن در سند و از طرف دیگر دزدان دریایی بود. (حورانی، ۱۳۳۸ : ۹۵؛ راثین، ۱۳۵۰ : ۳۰۵-۳۰۴/۱؛ مقدسی، ۱۳۶۱ : ۲/۷۰۰).

۲- راه دوم کوتاه تر و امن تر بود. بازرگانان می توانستند از طریق بنادر و جزایر و لنگرگاه هایی در خلیج فارس به صورت مستقیم از میان دریای هند به کولم ملی در مالابار بروند. (حورانی، ۱۳۳۸ : ۹۵-۹۶؛ النمر، ۱۴۱۰ : ۱۰). میزان مسافت بسیاری از این راه ها در کتب جغرافیایی ذکر شده است (ابن خردادبه، ۱۳۷۱ : ۴۷-۴۶؛ مبارکبوری، ۱۹۷۳ : ۲۱-۱۴).

۳- راه های دیگری از جمله ی راه های زمینی بین ایران و هند و یا ایران و چین وجود داشت که البته راه ارتباطی چین، همان راه معروف ابریشم بود. تعداد زیادی از تجار مسلمان در شهرهای

این منطقه ساکن، و بسیاری از کاروان‌های تجاری در حال عبور و مرور از ملتان به خراسان بودند (Nadvi, 1933 :290).

۴- ضرورت مناسبات اقتصادی هند با جزایر و سواحل خلیج فارس

هند به علت دارا بودن انواع و اقسام محصولات و کالاها مورد توجه تجار و بازرگانان از نواحی مختلف دنیای آن روز بود. از هند کالاهایی چون چوب ساج - که برای کشتی‌سازی اهمیت فوق العاده‌ای داشت - کافور، مشک، پارچه‌های ابریشمی و کتان، ادویه، فلفل، عود، عنبر، مروارید، یاقوت، الماس، مرجان، دارو، انواع جانوران چون فیل، طاووس، طوطی، مصنوعات ساخته شده از عاج، سنگ‌های قیمتی، مواد غذایی، عطریات، نارگیل، کنف، بلور، چوب بید، چوب آبنوس، میخک، جوز هندی، چوب صندل، چوب‌های خوشبو، ورق سرب، عصای خیزران، کفش، ظروف سفالی، ظروف چینی، نیزه به خصوص از بندر بروچ (بروص) و گندُر وارد می‌گردید و کالاهایی چون لباس، ژمرد مصری، مرجان و دیگر سنگ‌های قیمتی، ابریشم و خز، شمشیر بیزانسی، گلاب ایرانی، اسب عربی و خرما به هند و دیگر نواحی شرقی آسیا صادر می‌شد (ابن خردادبه، ۱۳۷۱: ۶۴-۶۳؛ مقدسی، ۱۳۶۱: ۷۰۰/۲؛ حورانی، ۱۳۳۸: ۹۹ و ۱۲۱، سیرافی، ۱۳۸۱: ۶۶، ۱۰۸ و ۱۳۳؛ مبارکبوری، ۱۹۷۳: ۴۲-۳۱ و Nadvi, 1933 : 292-293).

با توجه به اهمیت و منافع اقتصادی ارتباط با هند و چین و نقش واسطه‌ای اعراب و مسلمانان جهت انتقال کالا به اروپا، امنیت راه‌های اقتصادی و تجاری، اهمیت و ضرورت زیادی داشت. هنگامی که مسلمانان، سند را به تصرف خود درآوردند، تنها از این ناحیه که در مقایسه با نواحی دیگر شبه قاره هند، اهمیت اقتصادی زیادی نداشت، سالانه دست کم یک میلیون درهم مالیات به دربار خلافت ارسال می‌شد (ابن خردادبه، ۱۳۷۱: ۴۳). این در حالی بود که بسیاری از مبالغ جمع آوری شده یا در همان منطقه هزینه و یا به مخارج حکومت محلی اختصاص داده می‌شد.

حمله مسلمانان به سند را شاید بتوان ناشی از یک ضرورت اقتصادی دانست و یا حداقل بهانه‌ای آغاز جنگ، اقتصادی بود. مسلمانان با تصرف مکران و بلوچستان بر برخی از بنادر و مراکز تجاری چون تیز دست یافتند، اما هنوز اطمینان کافی برای امنیت راه‌ها و منافع اقتصادی مسلمانان وجود نداشت. اتباع قبایلی چون «مید» و «زط» ایجاد مزاحمت می‌کردند. سیدسلیمان ندوی که بسیاری از حوادث و وقایعی را که منجر به فتح سند و برخی دیگر از نواحی هند گردید، از منظر مذهبی و

برای اهداف و مقاصد معنوی می‌بیند، بر این باور است که نخستین لشکرکشی‌های مسلمانان به تانه، بروج و دیبل بنا به ضرورت‌های اقتصادی صورت گرفته است (Nadvi, 1937 : 174). بندر دیبل که نخستین شهری بود که از سوی مسلمانان در دوره‌ی حجاج مورد حمله قرار گرفت و دارای اهمیت اقتصادی و بازرگانی زیادی در سند و بلکه غرب هند بود، می‌تواند تا حدودی اهداف اقتصادی را که در پس پشت این حمله نهفته بود، آشکار سازد (Lari, 1994 : 21-22).

۵- مراکز و کانون‌های مهم تجاری در خلیج فارس و ارتباط آنها با بنادر هند

خلیج فارس از حیث موقعیت جغرافیایی، نظامی و اهمیت ترانزیتی از جایگاه ویژه و والایی در جهان برخوردار است و نقش بی بدیلی در ارتباط شرق و غرب آسیا داشته است. در دوره اسلامی نیز ساکنان جزایر، کرانه‌ها و پس کرانه‌های این منطقه نقش مهمی در مناسبات شرق و غرب آن روز به خصوص شبه قاره هند و جزایر و سواحل جنوبی آن با دنیای اسلام داشته‌اند. در ادامه پژوهش به بررسی مهم‌ترین مراکز و کانون‌های تجاری خلیج فارس و مراکز مهم تجاری شبه قاره هند در قرون نخستین اسلامی پرداخته شده است.

۵-۱- بنادر خلیج فارس

۵-۱-۱- بندر سیراف

یکی از مراکز تجاری در خلیج فارس که جایگاه بلندآوازه‌ای در ارتباطات بازرگانی درون منطقه ای و فرامنطقه ای خلیج فارس در اواخر دوران ساسانی و صدر اسلام داشت، بندر ایرانی «سیراف» بود. این ادعا که شناخت ارتباطات بازرگانی خلیج فارس بدون درک اهمیت و نقش و جایگاه سیراف تا حدودی ناممکن است، به جهت نقش این بندر مهم در این مبادلات، سخنی گزاف نیست. کشتی‌های تجاری از این بندر به هند و چین رفت و آمد می‌کردند (اصطخری، ۱۳۶۸: ۱۱۳، ۱۲۱ و Nadvi, 1933 : 285، ۱۳۴).

بازرگانان سیرافی تجارت با شرق را در اوایل قرن نهم میلادی به سرعت گسترش دادند. پایه گذاری بغداد در سال ۷۶۲ م. یک بازار ثروتمند و پررونق برای کالاها و تولیدات مصرفی خارجی در عراق به وجود آورد. حدود اواسط قرن نهم میلادی، ابن خردادبه و نویسنده‌ی کتاب اخبار الصین

و الهند جاده‌ی چین را تشریح می‌کند و روشن است که کشتی‌های زیادی به طور منظم به این محل رفت و آمد داشته‌اند (سیرافی، ۱۳۸۱: ۵۷).

در عجائب الهند رامهرمزی از بازرگانی سیرافی به نام محمد بن مسلم سیرافی نام برده شده که بیش از بیست سال در بندر تانه مقیم بوده و به بیشتر شهرهای هند مسافرت کرده است (رامهرمزی، ۱۳۴۸: ۱۲۲). او از ارتباط تجاری بین بنادر صیمور، تیز و سندان و دیگر مراکز تجاری هند با سیراف سخن گفته و حتی به نام کشتی‌ها، بازرگانان و شرح مشکلات و مسائل آنان، مقدار کالاها و ... اشاره کرده است (همان، ۸۴ و ۱۳۵-۱۳۳).

۵-۱-۲- بندر ابله

در پی گسترش روابط تجاری و بازرگانی بین دنیای اسلام و شبه قاره‌ی هند، مراکز و بنداری در سرزمین‌های اسلامی و سواحل هند به منظور استقرار بازرگانان و توقف کشتی‌ها تأسیس شده، یا رونق و شکوفایی پیدا کردند. در نزدیکی بصره، بندری بسیار مهم برای تجارت با هند به نام ابله وجود داشت. تعداد تجار هند در این بندر بسیار زیاد بود. کشتی‌ها از چین و هند به این بندر آمده، لنگر می‌انداختند. مسلمانان هند و سواحل و جزایر آن را، سرزمین‌های پر از جواهر و انواع و اقسام داروها و کالاهای بی‌بدیل می‌دانستند و اهمیت بسیار زیادی به تجارت با هند قائل بودند. از زمانی که بصره رونق و شکوفایی بیشتری پیدا کرد، ابله اهمیت خود را از دست داد، ولی بصره هیچ‌گاه جایگاه و اهمیت ابله را نیافت. علت این امر را باید ناشی از اهمیت سیاسی و نظامی بصره و ارجحیت این ویژگی‌ها بر جنبه‌های اقتصادی و تجاری آن دانست. عباسیان از مالیاتی که از کشتی‌هایی که در بصره لنگر می‌انداختند، سالیانه درآمدی بالغ بر بیست هزار دینار، کسب می‌کردند (اصطخری، ۱۳۶۸: ۸۳؛ ابن خردادبه، ۱۳۷۱: ۱۴۶؛ راثین، ۱۳۵۰: ۳۰۷/۱ و Nadvi, 1933, pp.284-285).

۵-۱-۳- بندر هرمز

بندر هرمز نیز اهمیت بسیار زیادی در تجارت با هند و دیگر مناطق جهان آن روز داشت و از آنجا کشتی به سرانندیب، گجرات و نواحی دیگر می‌رفت (اصطخری، ۱۳۶۸: ۱۴۲ و راثین، ۱۳۵۰: ۳۰۷/۱). بسیاری از جغرافی‌نویسان از اهمیت تجاری و اقتصادی سیراف سخن گفته‌اند.

۵-۲- بنادر هند

از جمله مهم ترین بنادر و شهرهای هند که محل رفت و آمد یا استقرار تعداد زیادی از مسلمانان به خصوص تجار و بازرگانان بود، می توان به تیز (Teyz) در مکران، دیبل (Deybol) و عسیفان (Asifan) در سند، تانه (Thana)، کامبایات یا خامبایات (Kambayat) سوپاره یا سوپاره (Saubarah)، صیمور یا چیمور (Seymur)، سنجان یا سندان (Sanjan)، گندهار یا قندهار (Gandhara)، گاوی (Gawi)، بیرم (Beyram)، گوگه (Gogah) چندا بور یا صدابور (Chandapur)، بروص یا بروچ (Baraoch)، بهارابهات (Baharabat) در گجرات اشاره کرد (اصطخری، ۱۳۶۸: ۱۴۷؛ ۲: Quraish, 1972: 286-287; Nadvi, April 1933: 286-287; Nadvi, July 1935: 435; Nadvi, Oct 1934: 600-601).

۵-۲-۱- مکران

این ناحیه در تحولات ایران و هند نقش بسیار زیادی داشته است. گویا در گذشته های قبل از اسلام مدتی پادشاهان هند بر این ناحیه حکومت داشته اند (بلخی، ۱۳۷۴: ۸۲ و ۱۱۷). ورود اسلام به این ناحیه در همان ابتدای قرن اول هجری صورت گرفت و عیسی بن معدان بر این ناحیه تسلط یافت و در شهر کیز (تیز) اقامت داشت (ابن خردادبه، ۱۳۷۱: ۱۵۲) یکی از نژادهای عمده ی مردم مکران گروه "درزادی" ها بودند که به عنوان تبار بوم، ماهیگیران و ملوانان که بیشتر به عنوان برده از سایر نواحی آورده شده بودند، شناخته می گردند. به نوشته ی لسترنج اعراب اهل سند را «زط» به فارسی «جت» را می نامیدند و گفته می شود آنها اجداد کولی های امروز هستند. (لسترنج، ۱۳۷۳: ۳۵۵). سلطان محمود نیز در یکی از لشکرکشی هایش به قنوج در دره ی رود سند پنجاه و سه هزار تن را اسیر کرد (G.b.Bosworth, 1968, 102). در پایان قرن پنجم به انداز ای در سراسر ایران با بردگان هندی آشنا شده بودند که در قابوسنامه در باره ی استعدادهای مختلف «کاست ها» و گروه های اجتماعی گوناگون هندی برای بردگی بحث شده است (عنصر المعالی، ۱۳۶۴: ۱۱۶).

۵-۲-۲- بندر بنهور/ بندر دیبل

همچنین در قرون نخستین اسلامی، دو بندر مهم و تأثیرگذار در چرخه ی مبادلات بازرگانی خلیج فارس با اقیانوس هند، بنادر باستانی «بنهور» (دیبل) در جنوب پاکستان و بندر «ماتایی» در

سريلانكا بوده است. (نقشه موقعيت بندر باستانی بمبهور/ ديپال و مانتایی در كناره ی اقيانوس هند و دريای عمان (Whitehouse, 1983: 329))

خرابه‌های بنبهور در دشت نمکی متروکی در ساحل «چارو کریک»، یک بخش کشاورزی در دلتای ایندوس، ۶۰ کیلومتری شرق کراچی و ۴۰ کیلومتری ساحل کنونی آن قرار گرفته است که تنها محوطه‌ی اصلی در این منطقه به شمار می‌رود (Khan, F.A, 1969). بنبهور اغلب با نام «ديپال» شناخته می‌شود و اولین شهر منطقه‌ی سند است که در سال ۷۱۲ م / ۸۹ ه.ق به دست مسلمانان فتح شد (Whitehouse, 2009: 112).

بعضی سفرهای دریایی امویان به منظور جنگ بوده است، از جمله تصرف سند در دوران حجاج بن یوسف بر عراق که محمد بن قاسم با کشتی‌هایی در سال ۹۲ ه.ق / ۷۱۰ م بندرهای پرارزش دیپل و منصوره را فتح کرد (تاجر سیرافی، ۱۳۸۱: ۲۶). حمله‌ی عثمان بن ابی العاص ثقفی به کرانه‌های هند در محلی به نام «تانه» و برادرش به نام حکم بن ابی العاص به دیپل در دهانه‌ی رود سند (۱۵ ه.ق / ۶۳۲ م) از طریق دریا صورت گرفت. از طریفی علاء بن حضرمی، فرماندار بحرین از خلیج فارس عبور کرد و در خشکی پیاده شد و تا اصطخر پیش رفت، ولی کشتی‌های او را در ساحل خلیج فارس از بین بردند. او ناگزیر سفر پرخطری را از سرزمین دشمن تا بصره در پیش گرفت. این خبر چون به عمر رسید برآشفت. وی به جهت جلوگیری از به خطر افتادن جان مسلمانان فقط یک بار دستور به حمله‌ی دریایی داد و آن هم در سال ۲۱ ه.ق / ۶۴۱ م در جنگ بر ضد حبشی‌ها برای جلوگیری از تاخت و تاز آنها به کرانه‌ی عربستان بود. در این لشکرکشی «آدولیس» (در حبشه) به تاراج رفت (تاجر سیرافی، ۱۳۸۱: ۱۹-۲۰).

ابوالفداء نیز به نقل از ابن حوقل در توصیف بندر دیپل می‌نویسد: «دیپل بر کناره‌ی آب سند و بر ساحل دریاست. شهری است کوچک و سخت گرم. از آن کنجد خیزد به فراوانی. خرما از بصره بدانجا برند. ابن حوقل گوید: دیپل بر ساحل دریاست و فرضه‌ی آن بلاد است. در مشرق مهران واقع است. در اللباب آمده است که: دیپل بر ساحل دریای هند است و نزدیک به سند. ابن سعید گوید: دیپل بر شبه جزیره‌ی ای است در خلیج سند و از آن متاع‌های دیپلی آرند و آن بزرگ‌ترین و مشهورترین فرضه‌های سند است و میان دیپل و رود مهران سه مرحله است و آن میانه راه منصوره باشد (ابوالفداء، ۱۳۴۹: ۳۹۶-۳۹۷).

۵-۲-۳- بندر مانتایی

مرکز بازرگانی مانتایی، در بالای شمال غربی سریلانکا واقع شده است. این بندر موقعیتی سوق الجیشی برای تعویض و مبادله ی کالاهای بین بلوک های شرقی و غربی اقیانوس هند را دارد. همچنین مبادلات تجاری شمالی - جنوبی بین سرزمین های خشکی هندوستان و سریلانکا در آن صورت می گرفته است. موقعیت آن در شرق، در کنار موانع تپه های دریایی زیر آبی به نام « پل آدامز» که مانعی برای کشتی رانی قایق های کوچک بین هندوستان و سریلانکا است - می باشد. کانال کوچک مانتایی اجازه می دهد کالاها با کشتی به یک بازار یا مرکز فروش بزرگ منتقل شوند. این مطلب اشاره شده در بالا به وسیله ی آراتوستنوس در قرن سوم پ. م نیز بیان شده است. او اشاره می کند که کشتی ها می توانند در آنجا با دو قوس، سفر دریایی داشته باشند، بنابراین آنها نیاز به دور زدن آن را ندارند (Tampeo, Moira, 1989 1:08).

۶- پیامدهای فرهنگی و اجتماعی مناسبات تجاری خلیج فارس و هند

در هند نیز بنادر زیادی وجود داشت که محل استقرار بازرگانان مسلمان بود. بسیاری از مسلمانان در این بنادر، اسکان دائمی یافته، و اقلیت های پرنفوذی تشکیل داده بودند. در بسیاری از بنادر هند، مسلمانان دارای حاکمی از خود بودند که به امور آنان رسیدگی می کرد. این حاکم که با عنوان «هنرمن» از آن یاد شده، به رتق و فتق امور مسلمانان بر اساس دین اسلام می پرداخت. این شخص، نماینده ی حاکم هندی منطقه محسوب می شد، ولی به نوعی باعث استقلال داخلی مسلمانان شده و مانع پایمال شدن احتمالی حقوق آنان به خصوص تجار می گردید. از هنرمن با عنوان قاضی نیز یاد شده است. مسلمانان در بسیاری از بنادر هند، دارای مسجد بودند و در اجرای امور مذهبی و شرعی و همچنین انجام امور تجاری و بازرگانی آزاد بودند. منافع حکام منطقه نیز در گرو تأمین امنیت جانی و مالی این مسلمانان بازرگان قرار داشت. سکونت بازرگانان مسلمان اعم از عرب و ایرانی باعث در هم آمیختگی و تأثیر و تأثر آداب و رسوم اسلامی با عادات و آیین های هندی گشته بود (اصطخری، ۱۳۶۸، ۱۴۷ و ۱۵۳-۱۵۱؛ Lal, 1984: 5؛ Quraish, 1972: 7-8).

بندر صیمور یا چیمور در نزدیکی بمبئی امروزی قرار داشت. تعداد مسلمانان در این شهر چنان زیاد بود که حاکم این منطقه همیشه یک هنرمن یا قاضی برای اداره ی ایشان تعیین می کرد. مسعودی در سال ۳۰۴ هـ. ق از این شهر دیدن کرده است. او می گوید تعداد ده هزار مسلمان اینجا ساکن

بودند. بسیاری از مسلمانان در این شهر متولد شده بودند و تعداد دیگری از سیراف، عمان، بصره، بغداد و دیگر جزایر و سواحل خلیج فارس به اینجا آمده و اسکان دائمی پیدا کرده بودند (Quraish, 1972: 5-6). به مسلمانانی که در صیمور متولد شده بودند «بیاسره» گفته می‌شد که جمع «بیسر» (Beysar) بود. از تجار معروف این منطقه به ابوسعید معروف بن زکریا و موسی بن اسحاق که در اواخر قرن سوم و اوایل قرن چهارم هجری در این شهر می‌زیسته‌اند، اشاره شده است (Nadvi, 1934: 488).

در عجائب هند رامهرمزی نیز از عباس بن ماهان هنرمن و پیشوای مسلمانان در این منطقه یاد شده است. بزرگ بن شهریار با این شخص ملاقات داشته است. (رامهرمزی، ۱۳۴۸: ۱۱۶-۱۱۴).

از دیگر بنادر گجرات که مسلمانان زیادی در آن ساکن بودند، سنجان یا سندان بود، مسلمانان در این شهر از استقلال برخوردار بودند و سه حاکم مسلمان در آنجا حکمرانی کردند. نام این حاکمان فضل بن ماهان، محمد بن فضل بن ماهان و ماهان بن فضل بن ماهان بودند. سنجان امروزه در ناحیه‌ی تانه نزدیک بمبئی قرار دارد و فاقد هر گونه اهمیت اقتصادی است ولی در گذشته بندری بزرگ بود. کالاهایی چون عسل، برنج، پارچه، چوب ساج، انبه و موز از آنجا به سرزمین‌های اسلامی صادر می‌شد. کفش‌های این منطقه در میان اعراب به نعلین کمبانیه معروف بود (اصطخری، ۱۳۶۸، ۱۵۱؛ Quraish, 1972: 4). بنادر دیگر گجرات نیز اهمیت تجاری و بازرگانی قابل توجهی داشتند و تعداد زیادی از مسلمانان در آنجا ساکن بودند و در بیشتر این شهرها همان طور که گفته شد، مسلمانان دارای مسجد بودند و آزادانه به شعائر و امور مذهبی بر اساس اسلام عمل می‌کردند. آخرین بندر گجرات در جنوب این ناحیه، تانه نام داشت. گرچه ساکنان شهر، هندو بودند، مسلمانان زیادی نیز ساکن شده و از حقوق و آزادهای کافی برخوردار بودند (Nadvi, 1934: 488-489). به علت برخورد عادلانه و دوستانه راجه بلهرا تعداد مسلمانان در بنادر و شهرهای این ناحیه بسیار زیاد بود. سیاحان و محققان از سیاست‌های دوستانه او نسبت به مسلمانان و احترامی که وی برای اتباع مسلمان قائل بود، سخن می‌گویند. به گفته‌ی سلیمان تاجر و ابوزید حسن سیرافی هیچ پادشاهی به اندازه‌ی وی مسلمانان را دوست نداشت (سیرافی، ۱۳۸۰، ۵۴؛ سیرافی، ۱۳۳۵، ص ۶۴؛ Quraish, 1972: 2; Nadvi, 1937: 489-490).

محمد قمرالدین از محققان هندی معتقد است که سیاست‌های سخت‌گیرانه‌ی حجاج به صورت غیرمستقیم در پیدایش کلنی‌های مسلمان در هند مؤثر بوده است. به گفته‌ی وی، بسیاری از مسلمانان

مخالف بنی امیه، به محض آغاز حکومت وی در عراق، به جستجوی محلی برای فرار پرداختند. برخی از آنها سواحل غرب و جنوب غرب هند را برای مهاجرت در نظر گرفتند و در شهرهایی چون کونکان (Konkan) و تینیولی (Tiniuelly) در نزدیکی بمبئی ساکن شدند و برخی نیز به نواحی دیگر گریخته و بسیاری از آنان به سواحل مالابار رفته و بزرگترین کلنی مسلمانان را تشکیل دادند. یکی از نتایج حضور آنان پذیرش اسلام توسط پادشاه محلی این منطقه بود (Qamaruddin: 4).

تاراچند نیز سابقه‌ی سکونت مسلمانان را در نواحی جنوب و غرب هند دارای قدمت فراوان دانسته و بر این باور است که ستم حجاج یکی از عوامل اصلی تشدید مهاجرت تعداد زیادی از مسلمانان به سواحل غربی و جنوبی هند بوده است. او معتقد است که حجاج تعداد زیادی از قبیله‌ی بنی هاشم را به نواحی دوردست تبعید کرد. بخشی از این تبعید شدگان به کونکان رسیده و تعداد دیگری به جانب دماغه‌ی کومورین روانه شدند. او از یک سنگ قبر در سواحل جنوبی هند که بر روی آن عبارت «علی بن عثمان به سال ۱۶۶ هـ ق برای همیشه دارفانی را وداع گفت»، نوشته شده، سخن می‌گوید و این کتیبه را بهترین گواه بر حضور مسلمانان در این منطقه می‌داند. او هم چنین از تبلیغ مبلغان مسلمان در جنوب هند و افزایش روز افزون آنان سخن می‌گوید (تاراچند، ۱۳۷۳: ۷۱-۷۲ & 229, 1999: Mohamed). از مهم ترین سکونت گاه های مسلمانان در مالابار می توان به ابی سرور (Abisarur)، پاکنور (Paknur)، منگلور (Mangalore)، هیلی (Hilli)، جریپاتان (Jarpatan)، داهپاتان (Dahpatan)، بدهپتان (Budhpatan)، پینداری (Pindari)، کالیکوت (Kaliut)، کولم (Kolem)، چالیات (Chayat)، مالدیو، سراندیب، گالی، کرومندل و ویجیانگار (Vijayya Naggar) اشاره کرد. در بیشتر این شهرها یک یا چند مسجد وجود داشت و بیشتر این مساجد توسط راجه‌ای که به اسلام گرویده بود، ساخته شده بود. تجار و بازرگانان در این شهر به نشر اسلام می پرداختند (Nadvi, 1934: 603-609 & Nadvi 1934: 480-486 المعیری الملیباری: ۱۴۰۵، ۸۴-۸۱).

آرنولد در این مورد چنین می‌نویسد: «برای این بازرگانان که در شهرهای غیرمسلمانان پراکنده بودند، غیرعادی بود که مانند بازرگانان مناطق دیگر به فعالیت‌های تبلیغاتی اقدام ننمایند و در تبلیغ کوتاهی کنند» (آرنولد، ۱۳۵۸: ۱۹۹).

در بسیاری از مناطق که بازرگانان مسلمان به آنجا راه نیافتند، توانستند به واسطه‌ی بومیان و یا تجار هندی نقش‌آفرین گردند. موقعیت گجرات در سواحل غربی هند، آن را به یک معبر طبیعی برای شبه قاره تبدیل کرده بود. (Jainv,1981: 112) و چون مسلمانان در این نواحی ساکن بودند با مسافران و تجار از نواحی مختلف که قصد فروش کالاهایی خود و یا عبور از گجرات را داشتند، برخورد کرده، بینشان تقابل یا تعامل فکری و دینی صورت می‌گرفت و کم و بیش اخبار اسلام و مسلمانان به سراسر هند منتشر می‌گشت. مسلمانان به صورت طبیعی و عادی و نه برای اهداف مشخص تبلیغی از دین اسلام و پیامبر خدا (ص) صحبت می‌کردند و چون اسلام از توحید، برادری، مساوات و عمل نیکو صحبت می‌کند و هند نیز در این زمان از تفرقه و نظام طبقاتی و مشکلات دیگر رنج می‌برد، حدیث توحید و مساوات، نغمه‌ای جدید بود که به گوش آنها می‌رسید و به این ترتیب اسلام دل آنها را فتح کرد. آزادی عمل مسلمانان چه در زمینه اجرای احکام اسلامی و چه بنای مساجد و رفت و آمدهایشان، آنها را در انجام این رسالت کمک می‌کرد (النمر، ۱۴۱۰: ۶۱ و Mujeeb,1969: 21).

مجموعه‌ای از محققان هندی، تعداد هندی‌هایی را که در هر سال در نتیجه‌ی فعالیت تجار و بازرگانان، مسلمان می‌شدند، پنجاه هزار نفر ذکر کرده است و حمله‌ی مسلمانان به سند را نه برای گسترش اسلام که به منظور توسعه‌ی متصرفات ارضی دانسته است (Majumdar, 1981: 563)، اما مجیب از محققان معروف منصفانه‌تر به این مسئله نگریسته است. او معتقد است که پس از فتح سند، زمینه برای مهاجرت بیشتر تجار فراهم گردید و مهاجرانی از آسیای مرکزی، افغانستان، ایران و اراضی عربی به هند آمدند. مهاجرت‌ها تدریجی بود و گاهی نیز ارتباطی به تجارت نداشت، بلکه قبایل عربی بودند که با خانواده‌هایشان به سرزمین‌های فتح شده آمدند که در داخل خود شبه قاره نیز دست به جابجایی یا مهاجرت می‌زدند (Mujeeb, 1969: 21).

انصاری یکی دیگر از محققان تاریخ هند براین باور است که فاتحان مسلمان سند، در گسترش اسلام هیچ کوششی نکردند و بیشتر به منافع و منابع اقتصادی خود توجه داشتند. او می‌گوید فاتحان در سند شهرک‌های نظامی ایجاد کرده و یا در بنادر، پایگاه‌های تجاری بنا نهادند و هدف اصلی آنها حفظ و نگهداری این شهرها از دستبرد دشمنان بود. از آنجا که آنان به زور قادر به تغییر دین ساکنان سند نبودند. بنابراین تجار به همراه کالاهای تجاری خود، اسلام و تفکرات مربوط به آن را به سرزمین جدید آوردند و با افزایش تعداد آنان زمینه‌های مهاجرت دسته‌های دیگر از جمله سادات

نیز فراهم شد. دسته‌های مختلف مسلمانان از طریق ازدواج با افراد بومی، با فرهنگ و زبان آنان آشنا شده و آن‌ها را تحت تأثیر اندیشه‌های مذهبی خود قرار دادند و قرآن را برایشان ترجمه کردند (Ansari, 1992: 14-15 & تاراچند، ۱۳۷۴ □ ۷۲).

در شهر عسیفان در شمال سند، بازرگانان توانستند حاکم این منطقه را به آئین خود در آورند (بلاذری، ۱۳۵۰ ه. ق، ۴۳۲)، اما قلمرو تبلیغاتی تجار و بازرگانان به شهرها یا سرزمین‌هایی که بر سر راه‌های تجاری قرار داشتند، محدود می‌گردید که البته قلمروی بسیار وسیع از مالابار در جنوب تا کشمیر در منتهی‌الیه شمال شبه قاره ی هند را در بر می‌گرفت (Nadvi, Jan 1934: 203).

نتیجه

از زمان ایلامی ها تاکنون، خلیج فارس مرکز ثقل تجارت و از اساسی‌ترین آبراه‌های بین‌المللی بوده است. در قرون نخستین اسلامی تجارت و مبادلات بازرگانی بین بنادر خلیج فارس و بنادر هند وجود داشت و بازرگانی به شکوفایی رسید. احداث بنادر جدید در بالادست خلیج فارس از قبیل بغداد و سامرا، سرازیر شدن سرمایه‌ی هنگفت جامعه‌ی ساسانی به بغداد تحت عنوان جزیه و خراج ممالک مفتوحه، سودی را نصیب عباسیان کرد که در منابع نوشتاری گاه نزدیک به صد میلیون دینار و درهم ذکر می‌شود. این درآمد سرشار سبب فعال شدن بنگاه‌های اقتصادی گشت که پیش از این تشکیلات سازمان یافته‌ی آن در دوران ساسانی شکل گرفته بود. از طرفی شکل گیری کلنی‌های ایرانی و پارسی در بنادر خارج خلیج فارس از دوران ساسانی و تداوم آن در دوران اسلامی این شبکه‌ی تجاری را بهتر از قبل به یکدیگر متصل می‌کرد. کشتی‌های خلیج فارس پس از بارگیری کامل در سیراف از آنجا به بندر دیبل در سواحل پاکستان و رود سند رفته و در ادامه مسیر به هندوستان و نهایتاً به سیلان وارد می‌شدند.

از آنجا که اسلام نیز در این مناطق نشو و نما یافت و به تدریج در اطراف آب‌های خلیج فارس گسترش پیدا کرد، مسلمانان به سرعت بر تمام سواحل منطقه تسلط یافته و بازرگانان مسلمان از بنادر و سواحل آن به نقاط مختلف دنیا به داد و ستد کالا و در خلال آن به مبادلات فکری و فرهنگی با شبه قاره هند، مجمع الجزایر مالایا و چین پرداختند که حاصل آن هم رونق و گسترش تجارت و بازرگانی و دادوستد کالاها و هم نشر فرهنگ ایرانی و اسلامی در بخش وسیعی از شبه قاره هند و جنوب آسیا بود. وجود شهرهای مسلمان نشین در سواحل غربی و جنوبی هند و منطقه دکن و

تعداد مسلمانان در نواحی جنوبی در قیاس با مناطق مرکزی و شمالی هند که مسلمانان از قدرت نظامی و سیطره‌ی سیاسی برخوردار بودند؛ به خوبی گویای نقش تجارت و تجار در عرصه‌ی فرهنگ و دین است. شاید بتوان گفت اگر عملکرد کسانی چون سلطان محمود باعث بیزاری و ترس ساکنان شبه قاره از اسلام و مسلمانان نمی گردید؛ اسلام به تدریج راه خود را در میان توده‌های مردم پیدا کرده و سراسر شبه قاره چون اندونزی و مالزی مسلمان می گردیدند.

منابع

- ۱- آرنولد، سرتوماس، تاریخ گسترش اسلام، ترجمه ابوالفضل عزتی، تهران، دانشگاه تهران، ۱۳۵۸
- ۲- الالوائی، محی الدین، الدعوه الاسلامیه و تطورها فی شبه قاره الهندیه، دمشق، دارالقلم، ۱۴۰۶ ه.ق
- ۳- ابن خردابه، مسالک وممالک، ترجمه سعید خاگرد، تهران مؤسسه مطالعات و انتشارات تاریخی میراث ملل با همکاری میراث فرهنگی حنفا، ۱۳۷۱.
- ۴- ابن حوقل، صوره الارض، ترجمه‌ی دکتر جعفر شعار، تهران: انتشارات بنیاد فرهنگ، ۱۳۴۵.
- ۵- احمد محمود الساداتی، تاریخ المسلمین فی شبه القاره الهند و پاکستانیه وحضارتهم، قاهره، مکتب الهنضه الشرق، بی تا
- ۶- ابن فقیه همدانی، البلدان، ترجمه دکتر محمد ابراهیم آیتی، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، چاپ دوم، ۱۳۴۷.
- ۷- اصطخری، مسالک وممالک، به اهتمام ایرج افشار، تهران، علمی و فرهنگی، چاپ سوم ۱۳۳۸.
- ۸- النمر، عبدالمنعم، تاریخ الاسلام فی الهند، مصرالهیئة المصریه العامه الكتاب، الطبعة الثالث، ۱۴۱۰ ه.ق
- ۹- المعیری الملیباری، شیخ احمد زین الدین، تحفه المجاهدین، تحقیق محمد سعید الطریحی، بیروت، موسسه الوفاء، ۱۴۰۵ ه.ق
- ۱۰- بلخی، فارسنامه، بر اساس متن لسترنج و نیکلسن، توضیح و تحشیه منصور رستگار فسایی، شیراز، بنیاد فارس شناسی، ۱۳۷۴.
- ۱۱- تاراچند، تاثیر اسلام در فرهنگ هند، ترجمه علی پیرنیا، عزالدین عثمانی، تهران، پاژنگ، ۱۳۴۷.

- ۱۲- **حدود العالم من المشرق الى المغرب**، به کوشش منوچهر ستوده، تهران: کتابخانه طهوری، ۱۳۶۲.
- ۱۳- **حورانی جرج، ف، دریانوردی عرب در دریای هند در روزگارباستان و در نخستین دوره های میانه**، ترجمه دکتر محمد مقدم، تهران، کتابخانه ابن سینا، ۱۳۳۸.
- ۱۴- **چایلد، گوردون، درآمدی کوتاه بر باستان شناسی**، برگردان: هایده معیری، تهران: مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی، ۱۳۶۸.
- ۱۵- **جیهانی، ابوالقاسم بن احمد، اشکال العالم**، ترجمه‌ی علی بن عبدالسلام کاتب، با مقدمه و تعلیقات فیروز منصوری، آستان قدس رضوی، ۱۳۶۸.
- ۱۶- **رائین، اسماعیل، دریانوردی ایرانیان**، تهران، بی نا، ۱۳۵۰.
- ۱۷- **رامهرمزی، بزرگ بن شهریار، عجایب هند**، ترجمه محمد ملک زاده، تهران بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۴۸.
- ۱۸- **سیرافی، ابوزید حسن بن زید، رحله السیرافی الی الهند والصین و الیابان و اندونوسیه**، بغداد دارالحدیث، ۱۳۸۰.
- ۱۹- **سیرافی، سلیمان، سلسله التواریخ یا اخبارالصین والهند**، ترجمه حسین قره چانلو، تهران، اساطیر، ۱۳۸۱.
- ۲۰- **طاهری، محمود، سفرهای دریایی مسلمین در اقیانوس هند**، مشهد آستان قدس رضوی، ۱۳۸۰.
- ۲۱- **لسترنج، گای، جغرافیای تاریخی سرزمین های خلافت شرقی**، ترجمه محمود عرفان، شرکت انتشارات علمی و فرهنگ، چاپ چهارم ۱۳۷۳.
- ۲۲- **مالووان، م.ا.ل، بین النهرین و ایران باستان**، برگردان: رضا مستوفی، تهران: دانشگاه تهران، ۱۳۷۲.
- ۲۳- **مبارکبوری، العرب والهند فی عهدالرساله**، مصر، هیئته المصریه العامه الکتاب، ۱۹۷۳ م.
- ۲۴- **مسعودی، ابوالحسن علی بن حسین، مروج الذهب و معادن الجواهر**، ترجمه‌ی ابوالقاسم پاینده، تهران: بنگاه نشر و ترجمه کتاب، ۱۳۴۴.

- ۲۵- مقدسی، احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم، ترجمه علی نقی منزوی، تهران، مؤلفان و مترجمان ایران، ۱۳۶۱.
- ۲۶- مولف مجهول، حدودالعالم، تهران، ستوده، ۱۳۴۰.
- ۲۷- هاوولی، دونالد، دریای پارس، سرزمین های سواحل متصالح، ترجمه حسن زنگنه، مرکز بوشهرشناسی با همکاری انتشارات همسایه، ۱۳۷۷.
- 28- Ansari, and Sarah, F, *Sufi saints and state Power*, Cambridge, 1992
- 29- Duwrani, Ashiq Muhammad Khan, *History of Molten*, Molten
- 30- Elliot, (1867) *History of India as told by own historians*, London
- 31- Jain.V.k. *Trade and Traders in western India* (1000- AD), Delhi University, faculty of art, History Department, (thesis for ph. d) 1981
- 32- Ghafur, M.A. *Excavations at Bambhore*, Pakistan Archaeology, Vol. 3.1966
- 33- G.b.Bosworth, *the armies of the safaris bsoas*, 1968
- 34- Khan, F.A. *Banbhour; A Preliminary Report on the Recent Archaeological Excavations at Banbhour*, Karachi, 1969
- 35- Lal, k. S. *Early Muslim in India New Delhi*, 1984
- 36- Lari, Sulail zaheer, *A History of Sindh*, Oxford, 1994
- 37- Majamdar, *A Comprehensive history of India*, vo13, Part 1, 1981
- 38- Mohammad, Qamaraddin, *Society and Culture in early medieval India*, New Delhi
- 39- Mohammad, R.M, *AAbbb eltt iss with Ill rrrr ssss t from tee 9 to 16 centuries* in proceeding of the Indian history congress, Calicut, 1999
- 40- Mujeeb, *the Indian Muslims, London*, Second application, 1969
- 41- Nadvi, *Commercial relations of India with Arabia*, in Islamic culture, April 1933
- 42- Nadvi, *Commercial relations of India with Arabia*, in Islamic culture April 1939,
- 43- Nadvi Seyd suleyman, *Early Muslim geographers in India in Islamic culture*, October 1937
- 44- Nadvi, *Muslim colonies in India before the Muslim conquest, in Islamic culture*, July 1934
- 45- Nadvi, *Muslim colonies in India before the Muslim conquest*, July 1935
- 46- Nadvi, *Muslim colonies in India before the Muslim conquest*, October 1934
- 47- Nadvi, Seyd Suleyman, *Religious relations between Arabia and India, in Islamic culture*, Jan 1934
- 48- Nadvi, Seyd Suleyman, *Religious relations of India with Arabia, in Islamic culture*, April 1934

- 49- Nadvi. Seyd suleyman, *early relations between Arabia and India, in Islamic culture*, April 1937
- 50-Tampeo, Moira: « *Maritime Trade between China and West*», *An Archaeological Study of the Ceramics from Siraf (Persian Gulf) 8 to 15 th Centuries A.D.* (BAR International Series 555, 1989
- 51- Whithouse D: Siraf; History, *Topography and Environment*, With Contributions of Donalds Whitcomb and T. J. Wilkinson. B. I. P. S Oxford, 2009
- 52- Quraish, A. *Manssoruddin, Muslim, Education and literature in Gujarat*, Berode, 1972
- 53- Wood, Marilee: "*Making Connections: Relationships between International Trade and Glaze Beads from the Shashe-Limpopo Area*" *In Goodwin Series*, Vol. 8 African Naissance: The Limpopo Valley 1000 Years Ago, December 2000, pp. 78-90 Published by: South African Archaeological Society.

