

بررسی مبادلات تجاری و بازرگانی سیراف با شریق دور

وحید ثانوی^۱

چکیده

خلیج فارس و بندر مهم آن از قدیمی ترین ایام به عنوان یکی از شاهراه‌های تجاری ایران با سرزمین‌های دیگر بود است. ناوگان‌های دریایی ایران در خلیج فارس همواره با سرزمین‌های دیگر مانند هند و چین و آفریقای شرقی تجارت داشتند. از عصر ساسانیان، بندر سیراف به عنوان یکی از مراکز ثقل تجارت ایران با سرزمین‌های دور دارای نقش و اهمیت بسیار شد. آمیختگی مردمان سیرافی با دریا و توسعه ناوگان دریایی آنان، این منطقه را به نقطه عطف تجارت دریایی بدل ساخته بود. به گونه‌ای که در قرون اولیه اسلامی سیراف به عنوان لنگرگاه صادرات و واردات به سرزمین فارس مهم‌ترین کانون حرکت‌های بازرگانی در جنوب ایران بود.

حیات اقتصادی و اجتماعی این بندر مهم در طی چندین قرن متمادی گویای رونق و شکوفایی تمدنی است که دروازه رونق فارسی به حساب می‌آمد. بررسی ابعاد تجارت و بازرگانی در این بندر مهم بیانگر رونق صادرات و واردات کالاها به مناطق مختلف از این منطقه است.

کلید واژه‌ها: سیراف، تجارت، دریانوردی، بازرگانی، خلیج فارس.

پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
پرتال جامع علوم انسانی

مقدمه

موفقیت و اوضاع جغرافیای خلیج فارس و ارتباط تمدنی این ناحیه با تمدن‌های هند و شرق آسیا و نیز نقش آن در مبادلات تجاری و تلاقی فرهنگ‌ها، آن‌جا را به عنوان یک کانون پرتحول مورد توجه قرار داده است. دریانوردان ایرانی از عصر ساسانی و نیز قرون اولیه اسلامی خلیج فارس را به عنوان دریای داخلی ایران پایگاه آمد و شد کشتی‌های خود قرار داده بودند. سیراف به عنوان بندرگاه مهم این ناحیه از عصر ساسانیان رونق خاصی یافت. این ناحیه چهار قرن متمادی در عصر اسلامی مهم‌ترین تأثیر ر در رشد اقتصادی و مبادلات بازرگانی جنوب ایران داشته است. با توجه به چنین اهمیت و جایگاهی که برای سیراف در نظر گرفته شده است پاسخ به این سؤال که وضعیت بازرگانی سیراف با شرق دور چگونه بوده است؟ خود بسیار مهم و قابل توجه است. در راستای پاسخ به این سؤال بایستی اذعان داشت. فراز و فرود بندرگاه سیراف در طی چندین قرن با رشد و شکوفایی همراه بود، است. میزان مبادلات تجاری و نیز ارقام درآمدهای ناشی از دادوستد در این ناحیه بسیار قابل توجه و دارای ارزش است. هم‌چنین میزان مالیات دریافتی از این منطقه که ثروت‌های بی‌کران اقتصادی در آن جاری بود، گویای اهمیت این بندرگاه برای حاکمان منطقه‌ی فارس است. کنترل ایران بر بنادر بحرین، عمان و نیز یمن سبب می‌شد تا منطقه‌ی دریای عمان و هند به شکلی در مسیر تجارت و بازرگانی دریانوردان ایرانی قرار داشت. بررسی مبادلات تجاری سیراف با شرق دور خود به خود به شناخت دقیق و روشنی از اهمیت این منطقه در طی چندین قرن فراز و فرود خود حکایت خواهد داشت. منابعی چون کتاب خلیج فارس اثر احمد اقتداری، سرگذشت کشتی‌رانی ایرانیان اثر هادی حسن و نیز دریانوردی ایرانیان اسماعیل رائین از جمله منابع مستقل در باب بازرگانی خلیج فارس به شمار می‌رود. متون جغرافیایی هم‌چون احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم مقدسی، سفرنامه ابن حوقل و المسالک و الممالک و... در خصوص اهمیت سیراف و بازرگانی خلیج فارس مطالب مفید و قابل توجهی دارند که در پژوهش حاضر به روش پژوهش کتابخانه‌ای از نوشته‌های آنها استفاده شده است.

مبادلات تجاری سیراف با شرق در عصر ساسانی

نام خلیج فارس یکی از کهن‌ترین اسامی جغرافیایی گیتی است که با وجود سپری شدن قرون بسیار و دگرگونی‌های عظیمی که در چهارگوشه عالم در وضع اقلیمی و موقعیت جغرافیایی واسامی

کشورها روی داده همانطور که از آغاز توسط نخستین اقوام پارسی ساکن این سرزمین "خلیج فارس" نامگذاری شده همواره به همین نام خوانده شده است.^۱

آثار باستانی برجای مانده از شهرهای ساحلی همانندبوشهر، خارک، سیراف و بندرطاهری حکایت از وجود یک تمدن ۶۰۰۰ ساله در سواحل خلیج فارس می‌کند. آثار مکتوب و نوشتاری بر جای مانده حدود کمتر از ۳۰۰۰ سال قدمت دارند

کهن ترین سند دریانوردی ایرانیان، مه‌ری است که در چغامیش دزفول بدست آمده است. این مهر گلین، یک کشتی راباسرنشینانش نشان می‌دهد.^۲

خلیج فارس، کرانه هاوینادر آن در دوره ساسانی پررونق ترین دوره خود را در ایران باستان تجربه می‌کرد طی قرون سوم تا هفتم میلادی در سایه اعمال سیاستهای اقتصادی ساسانیان، خلیج فارس تفوق و برتری خود را بر دریای مدیترانه و دریای سرخ دوباره بدست آورد این منطقه تبدیل به کانون مبادلات دریایی گردید و مهمترین عامل توسعه اقتصادی ساسانیان تسلط بر خلیج فارس و بنادر و جزایر آن بود.

ناوگان دریایی ایران در زمان ساسانیان بسیار توانا بود و قویترین نیروی دریایی عصر خود بشمار می‌رفت موسس این ناوگان نیز، اردشیر بابکان بود. او ۴۰۰ سال قبل از اسلام، تازیان قبیله آزد، رادر دریای عمان به کشتیرانی گماشت، به همین دلیل نیز، تاسیس مجدد ناوگان ایران را به اردشیر بابکان نسبت داده اند.^۳ اردشیر اول پس از آن که بر مسن و خاراسن دست یافت در عمران بنادر و ایجاد بندرگاه‌های جدید سعی کرد. به گفته رینو "ایرانیان رفته رفته نیروی دریایی قابل توجهی بوجود آوردند، کشتی‌های ایران پیابدر همه دریاهای شرق سیر می‌کردند. در آغاز کار کشتی‌های رومی و حبشی با آنها رقابت می‌کردند اما بعدها صاحب اختیار آن دریاها ایرانیان شدند و نفوذ و قدرت سایرین روه فراموشی می‌رفت." "استفاده از بادهای موسمی در بحریمایی اهمیت فراوان داشت و ظاهرا رومیان قبل از دیگران دریافتند که ممکن است از بادهای موسمی که مدت ۶ ماه از سال در یک جهت و ۶ ماه دیگر در جهت مخالف آن می‌وزد استفاده کنند، مراحل مختلف راه دریایی را پلینی بیان کرده است وی می‌گوید "با پیروی از بادهای موسمی راه کوتاه تر می‌شده و باد موسمی جنوب غربی باعث می‌شده است که کشتی‌ها به سرعت در تابستان به هندرسپار شوند و هنگام برگشتن نیز چنان سرعتی داشته باشند که ظرف مدت یکسال به هند مراجعت کنند."^۵

بامدارک بدست آمده ثابت شده است که ایرانیان به دلیل وجود دریانوردان ماهر می‌توانستند تا کشور ژاپن رفته و بازگردند و در نتیجه تجارت کالا بسیار گسترش یافت و اقلام صادراتی از ایران به صدها قلم رسید. در زمان شاپوردوم و بطور کلی در دوره ساسانیان مقادیر زیادی شکر و پارچه پشمی و قالی و انواع سنگ‌های قیمتی مانند: فیروزه، سیروهمچنین طلا از ایران به هندوستان صادر می‌گردید، یکی دیگر از صادرات این زمان نیشکر بود که از شیره آن قند تصفیه شده فراهم می‌کردند و از راه دریایه کشورهای مجاور از جمله هندوستان صادر می‌شد. همچنین زعفران ایران بعنوان هدیه برای پادشاهان کشورهای دوست از جمله پادشاهان هند فرستاده می‌شد.^۶

شواهد باستان شناسی نشان می‌دهد که این بندر در اواخر عصر اشکانی و اوایل دوره ساسانی آباد بوده است. بندر سیراف بندری بسیار کهن بود که نام آن از دوره ساسانیان تا قرن‌ها پس از اسلام بعنوان بندری بزرگ، ثروتمند و پرآوازه در دنیای آن روز مطرح بود. مؤلف جغرافیای تاریخی سیراف اذعان می‌دارد که نام نخستین سیراف می‌بایست « اردشیر آب » باشد، این نام تغییر یافته اردشیر آب به سیراب و سپس سیراف بوده است. همچنین در گویش محلی اردشیر آب به شیلاو و شیلو و سپس شیلاف تبدیل گردیده است.^۷

بندر ابله در عهد اشکانیان ساخته شده بود این بندر مهم‌ترین بندر خلیج فارس در دوره ساسانیان و دارای کارگاه‌های کشتی‌سازی بود اما این بندر به علت کمی عمق آب و وجود گرداب‌ها همواره خطر به گل نشستن کشتی‌ها را تهدید می‌کرد.^۸ با وجود این شاید یکی از عوامل مهمی که اردشیر را به ساخت بندر سیراف وادار ساخته است ضرورت ایجاد بندری بوده که استقرار و نگراندختن کشتی‌ها در آن جامشکلی به وجود نیابد. از سوی دیگر شایدوی چندان رضایت نمی‌داد که بندرگاه بزرگ ساسانی منطقه‌ای باشد که به وسیله‌ی اشکانیان ساخته شده بود زیرا ساسانیان خود در نابودی بناهای عهد اشکانی به خاطر خصومتی که با آن‌ها داشتند تلاش می‌نمودند.^۹

بندر سیراف در بابا بازارگانی دوران ساسانی بود، سیراف بندری بود که از طریق آن کالاهای خراسان بزرگ، اصفهان، ری، کاشان و فارس به خارج صادر می‌شد، کالاهای ایرانی مانند پارچه، گلاب، ادویه، انواع فرش، غله و خشکبار از سیراف بوسیله کشتی‌های اقیانوس پیمای بادبانی به دورترین نقاط جهان آن روزگار می‌رفت و کشتی‌های چین و هند و عرب نیز کالاهای خود را پس از گذراندن از دریاهای دوردست به این شهر وارد می‌کردند.

امروزه اگرچه اطلاعات بسیاری از بندرگاه سیراف در عهد ساسانی در اختیار نداریم اما اشاره‌ای بر فعالیت دریانوردی عصر ساسانی ما را با موقعیت بندر سیراف و جایگاه آن بیشتر آگاه خواهد ساخت.

در زمان انوشیروان یک خط کشتیرانی بازرگانی بین خلیج فارس و بنادر سیراف و چین وجود داشت که طولانی ترین راه دریایی در آن روزگار به شمار می‌آمد و دریانوردان دلیر ایرانی آن را می‌پیموندند. در دوران وی کلیه امور از جمله دریانوردی و تجارت دریایی پیشرفت زیادی کرد که در نتیجه آن کشتی‌های تجاری و ناوگان جنگی ایران سراسر پهله دریاهای جنوب آسیا و خاور آفریقا را زیر سلطه خود داشتند. در همین زمان بود که جزیره سیلان در جنوب هند و کوچ نشین زنگبار در کرانه‌های آفریقای شرقی به صورت عمده ترین مرکز تجارت ایران مناطق مهم دنیای آن روز در آمد و جمعی از بازرگانان و پیشه‌وران ایرانی به این مناطق کوچ کرده، در همان جا ساکن شدند.^{۱۰} مورخ انگلیسی «سر جیمز تننت» در کتاب خود موسوم به سیلان آورده است:

«ایرانیان در اوائل قرن ششم تحت لوای خسرو انوشیروان موقعیت ممتازی در شرق به دست آوردند. کشتی‌هایشان در بنادر هندوستان رفت و آمد می‌کرد و ناوگانشان در لشکرکشی‌هایی که علیه سیلان به عمل آمد به پیروزی نائل شد. این لشکرکشی بدان خاطر انجام پذیرفت تا رفتار سویی را که نسبت به هموطنانشان صورت گرفته بود تلافی کنند».^{۱۱}

ظاهراً ساسانیان حتی نظام کوچ نشینی در مالزی ایجاد کرده بودند، ولی این کوچ نشینی مستعمره نظامی نبود. این کوچ نشین‌ها بیشتر برای توسعه تجارت ساخته شده بود. این واقعیت که بندرهای خلیج فارس از جمله سیراف هم چون مراکز بازرگانی و دادوستد کالا عمل می‌کردند، با آثار باقی مانده کالاها و اشیاء وارداتی، مثل کالاهای صادراتی سلسله تانگ و عبارات روی سکه‌های تئودوسیوس اول که در اسکندریه ضرب شده یا سکه‌های کنستانس دوم که در قسطنطنیه ضرب شده‌اند.^{۱۲}

اهمیت زاج در هنر بافندگی و رنگرزی ساسانیان به حدی بود که به روایت آندره گدار ایرانیان ابریشم خام را از چین وارد کرده و بافت و رنگ آمیزی آن را خود انجام می‌دادند. به همین جهت بود که بافت پارچه‌های حریر عصر ساسانی و تنوع رنگ آن چندان شهرت جهانی داشت که در چین و ژاپن نیز طرفدار داشت. این روایات اهمیت واردات ابریشم خام از چین و نیز صدور

کالاهای ایرانی در آن منطقه را نشان می‌دهد. برخی از کشفیات سیراف چون جامهای مزین به نقوش سبز و قهوه‌ای نشان می‌دهد که این جامها از چین وارد سیراف شده است.^{۱۳}

کشتی‌های دریایی از ایران نقره، مس و آهن به دیگر سرزمین‌ها می‌بردند، از مغرب طالا، از آفریقا انواع چوب‌های گرانبها و عاج به ایران می‌آوردند. صنعتگران هنرمند ایرانی از این کالاها زیورهای گرانبها می‌ساختند. همچنین کالاهایی چون، قالی و دست دوزی‌های بسیار زیبا به خارج فرستاده می‌شد. راه‌های دریایی، سواحل خلیج فارس رابه سواحل هند و اندونزی و چین مربوط می‌ساخته است و جزایر واقواق که شاید آخرین نقطه سفرهای دریایی بوده است ظاهرا همان جزایر سوماترا است. بطور کلی باید گفت: در تمام دوره ساسانی و صدر اسلام ایرانی‌ها در تجارت، علی‌الخصوص تجارت دریایی حرف اول و آخر را می‌زدند.^{۱۴}

تجارت دریایی ساسانیان با چین

ایرانی‌های دریانورد از قرن‌ها پیش با کشتی‌ها و جهازهای بادبانی خودبه کشور چین رفت و آمد می‌کرده‌اند. در دوره ساسانیان (۵۶۱-۲۲۶م) روابط ایران و چین توسعه و گسترش بیشتری یافت در این دوره محصولات و مصنوعات ایران مورد توجه چینی‌ها قرار گرفت و مقدار زیادی کالاهای ایرانیه این سرزمین صادر شد پسته، زعفران، حنا، کتیرا، وانیل، برنج، شکر، زیره، خرما، کرچک، زیتون، لاجورد، مرجان، سنگهای قیمتی و غیره از صادرات این زمان ایران به کشور چین بود. تجارت باچین ازدوراه انجام می‌گرفت یکی از طریق جاده ابریشم و دیگری ازراه دریا.

اما تجارت دریایی به علت وضعیت سیاسی اهمیت بیشتری یافت، در نزدیکی سواحل چین سکه‌های ساسانی پیدا شده و این نشان می‌دهد که این منطقه با ایران، تجارت دریایی داشته است. تعداد فراوان سکه‌های متعلق به اواخر سده‌های پنجم تا هفتم میلادی نیز اهمیت خلیج فارس در پایان دوره ساسانی را تایید می‌کند. حضور مهاجرنشینان ایرانی در چین نیز با کشف بقایای آتشکده‌های متعلق به زردشتیان در منطقه‌ی "چانگسان" در جنوب چین نشان از تجارت دریایی با ایرانیان است.^{۱۵}

بارتولد می‌نویسد: «تجارت با چین و هندوستان چه در خشکی و چه در دریا تماما در دست ساسانیان بود»^{۱۶}

در اواخر عهد ساسانی ارتباط تجاری و دریانوردی ایرانیان توسعه‌ی بیشتری یافته بود چندان که بدون تردید؛ کشتی‌رانی مستقیم بین خلیج فارس و چین وجود داشته است.^{۱۷} کشتی‌های ایرانی از بنادر خلیج فارس به اقیانوس هند و آسیای شرقی می‌رفتند و در چین تا بندر کانتون و جنوب ویتنام و بندرآن کالاها رامبادله می‌کردند. شاید در همین ایام است که جمعی از ایرانیان به چین مهاجرت کردند. ایرانیان تاجر در نظر اهالی بومی بسیار ثروتمند جلوه می‌کردند و ایرانیان را «هو» (HU) می‌نامیدند.^{۱۸}

اساس آبادانی، شکوه و رونق، سیراف و دیگر بازارها در دوران ساسانیان و اسلامی در خلیج فارس بیش از هر چیز مرهون تجارت مستقیم با چین بوده است .

مهمترین کالاهایی که از چین به دریای پارس، از جمله سیراف وارد می‌کردند، دستباف‌های ابریشمی، کارهای دستی، مشک، کافور، کاغذ و ظرفهای چینی بود. از جاوه، سوماترا و هند؛ ادویه، عطر، دارو، چوب‌های پربهای صندل، آبنوس، عود، کافور، چوبهای صنعتی خیزران و ساج به سیراف وارد می‌شد. در برابر واردات کالاهای بالا، از سیراف انواع پارچه‌های کتان، پنبه ای، لنگ، دستمال، حوله، پارچه‌های پشمی، فرش، مروارید، ساخته‌های فلزی، طلا و نقره، عطر، گلاب مرغوب جور و سفره‌های بسیار خوش نقش صادر می‌شد. یکی از صادرات مهم سیراف، نوعی خاک سرخ بود که به عربی آن را الطین السیرافی یا طین الختمه می‌نامند. این گل از لوازم التحریر بوده و به جای لاک مهربی که امروزه بکار می‌برند، به مصرف می‌رسید.^{۱۹}

عده ای از مورخین نظیر طبری، بلاذری و دینوری اتفاق نظر دارند که بازرگانان ساسانی، بیزانسی و رومی معمولاً محصولات چین و جنوب شرق آسیا را از بندر سیلان خریداری می‌کرده اند و امتعه چین بوسیله کشتی‌های چینی به سیلان آورده میشد. طبری سخن از کشتی‌های چینی در سیراف یعنی بصره کنونی در زمان فتوحات اولیه اسلامی می‌کند اما عبارت چینی‌ها و کشتی‌های چینی موجب این تردید شده است که آیا این کشتی‌ها متعلق به مردمان چین بوده است یا کشتی‌های پارسیان بوده که از چین می‌آمده اند، کالاهای چین را می‌آوردند و به چین می‌رفته اند. شواهدی در دست است که غرض از عبارت چینی‌ها و کشتی‌های چینی در متون مورخان ایرانی و اسلامی همان کشتی‌های پارسیان است که برای تجارت به چین می‌رفته اند. البته نمی‌توان گفت به هیچ وجه کشتی‌های چینی در بندرهای خلیج فارس و عمان پهلو نمی‌گرفته اند.^{۲۰}

تحول تجاری سیراف در دوران اسلامی

بندر «سیراف» یکی از یادگاری‌های گرانبه‌ای دوران درخشش و اوج تجارت دریایی ایران به شمار می‌رود. «سیراف» شناسنامه‌ی تاریخ دریانوردی ایران و معرف بخشی از هویت تاریخی و فرهنگی سرزمین ماست. حیات اقتصادی و اجتماعی این بندر مهم و مشهور در دوران رونق و شکوفایی بیانگر تمدنی درخشان و پویاست که از دوره‌ی ساسانی تا چند قرن بعد از اسلام تداوم داشته است. نام فارسی قدیم سیراف شیلاو بوده و در واقع سیراف لهجه‌ی دیگری از تلفظ نام شیلاو می‌باشد،^{۲۱} برخی از مورخان ساخت سیراف را به دوره‌ی اسطوره‌ای نسبت می‌دهند چنان که ثعالبی در استان فرود آمدن کیکاووس به سیراف سابقه‌ی آن را به عصر کیکاووس می‌رساند.^{۲۲}

دریانوردان سیرافی خود را متعلق به دریا و خلیج فارس می‌دانستند و برای آنان کشتی خانه و دریا کاشانه‌ای امن محسوب می‌شد. آنان بر اساس چنین روحیه‌ای از چنان قدرتی برخوردار شدند که طبیعت سخت و خشن و طاقت فرسای «سیراف» که از آنان به عنوان «دروازه‌ی جهنم» یاد شده را به محیطی امن باشکوه و پررونق تبدیل نمودند و از بیابان خشک و بی‌آب و علف آن شهر دور افتاده سرزمینی پر نعمت و آباد و پر جمعیت ساختند.^{۲۳}

سیراف مدتی در حدود سه قرن بزرگترین بندر بازرگانی خلیج فارس، بلکه بزرگ‌ترین بندر بازرگانی شرق به حساب می‌آمد. سیراف در زمان آبادانی خود در موقعیت یک بندر بین‌المللی، مرکز ثروتمندترین بازرگانان چه مسلمان و چه غیرمسلمان بود. کلیه کالاهای تجارتی کشورهای اسلامی که به چین و هند صادر می‌گردید و هم‌چنین کلیه کالاهای تجارتی وارده از هند و چین در سیراف متمرکز می‌شد. هرگونه کالای مورد نیاز هر بازرگانی در سیراف یافت می‌شد.

به گفته وایت هاوس دیوید: در قرون سوم و چهارم هجری شهر سیراف واقع در کرانه شرقی خلیج فارس، بندر و ناحیه‌ی تجارتی مهمی در شبکه بازرگانی دریایی میان آسیای جنوب شرقی و خاورمیانه به شمار می‌رفت. این شهر در منطقه‌ای خشک در کرانه ایران قرار دارد و نزدیک‌ترین شهر به آن بندر بوشهر است. سیراف تا اواخر قرن سوم هجری در حد اعلای شهرت بود ولی حوادث مانند زلزله، ترقی بازرگانی بندر کیش و سقوط خاندان آل بویه موجب اضمحلال کلی سیراف گردید.^{۲۴}

باید به عوامل اصلی رونق و رشد اقتصادی «سیراف» توجه نمود که مهم‌ترین آن وابستگی شدید این بندر به تحولات سیاسی و اقتصادی ایالت فارس بوده است. به عبارت دیگر بندر «سیراف» لنگرگاه کالاهای صادره و وارده فارس محسوب می‌شده است و از این رو می‌توان گفت که حیات اقتصادی «سیراف» تابعی از متغیر تحولات اقتصادی فارس بوده است.^{۲۵}

سیراف به عنوان بارگاه پارس و انبار خراسان و دروازه و مبداء حرکت چین در ۶۰۰ عفرسنگی شیراز به عنوان پایتخت دوم خلافت سرزمین‌های شرقی بعد از بغداد از امنیت کامل تحت دولت دیالمه به خصوص عضدالدوله دیلمی برخوردار بود.^{۲۶}

سیراف در حقیقت مانند دروازه‌ای بود که کشتی‌ها با گذر کردن از آن راهی چین می‌شدند. کار صادرات و واردات با هند و جنوب غربی آسیا بیشتر از این بندر صورت می‌گرفت.^{۲۷}

سیراف یک بندرگاه ملی بارگاه ایران و عراق و یمن و انبار کالای چین و هند و مبداء آسیای شرق و جنوب شرقی بود. انواع ادویه، ابریشم، عاج، چوب، جواهر، مروارید، آبنوس و صندل، انواع پارچه‌های زربفت، فولاد هندی، آبگینه‌ی حلبی ابتدا در سیراف پیاده می‌شد در دفاتر ثبت و ضبط می‌شد و بعد هر یک به راهی فروخته می‌شد. در مقابل امتعه شهرهای ایران عرقیات، انواع پارچه از طرازهای بخارایی تا زربفت‌های کاشانی، گلیم و زلالی جهمری، ظروف مسی و چینی، مروارید و مومیایی و آب برای صدور به سیراف وارد و توسط سفاین سیرافیان به اقصی نقاط برده می‌شد.^{۲۸}

مردم از قدیم به مبادله کالاها با همسایگان خود می‌پرداختند. بعضی کالاهای مرغوب و مورد تقاضای عموم از قبیل‌های به قبیله دیگر حمل و نقل می‌شد و مقدمات ظهور راه‌های بازرگانی مختلف را فراهم می‌آورد. این راه‌ها به تدریج به یکدیگر می‌پیوست و تادوردست‌ها امتداد می‌یافت هر قوم و قبیل‌های چون حلقه‌ای دریک زنجیر طولانی بود و بازرگانی در این جاده‌ها برای کسب ثروت و شهرت بهره‌مند می‌شد.^{۲۹}

مقدسی در سال ۳۷۵ هجری، بندر سیراف را «معبّر چین و انبار فارس و خراسان» نامیده بود و این بیان نشان دهنده این واقعیت است که بندر سیراف نه تنها معبر دریایی و انبار کالاهای منطقه بوده، بلکه بازرگانان بسیاری از کالاهای خود را نخست از راه دریا تا سیراف حمل کرده و از آن‌جا آن‌ها را به خراسان انتقال می‌دادند و از این طریق از یورش‌ها و سختی‌ها و معضلات راه‌های زمینی در امان بوده‌اند. تجارت میان چین و خلیج فارس در دوره فرمانروایی سلسه سونگ (۱۲۷۰-۱۲۷۰)

۹۶۰م) رونق بسیاریافت و مسلمانانی که در جنوب شرقی چین سکونت داشتند، بیشترشان ایرانی بوده‌اند و در میان آن به احتمال بازرگانان سیرافی نقش ممتازتری داشته‌اند، این امر تاریخی اقتصادی در دوره چوین ژوبه اوج اعتلا رسیده است.

مسیر دریایی چین و سیراف را در دوره توانمندی دریانوردی ایرانیان چنین نشان داده‌اند.

- کانتون (خانقو) بندر جنوبی کشور پهنای چین

- سیام و ویتنام (سواحل)

- تنگه مالایا.

- دکه لین (سواحل اقیانوس هند)

- شمال سوماترا.

- سیلان (سریلانکا)

- مالابار.

- جزیره تیجوجو (ساحل غربی هند)

- خلیج فارس مسقط، سیراف، بصره (و از طریق خشکی تا بغداد و انطاکیه).^{۳۰}

فارس بین سال‌های ۳۷۲ تا ۴۴۸ هجری / ۹۸۲ تا ۱۰۵۶ میلادی شاهد یک دوره‌ی هفتاد و چند ساله درگیری‌های خانگی بین مدعیان دیلمی و جنگ‌های نژادی ترک و دیلمی و شبانکاره بود جنگ‌هایی که امکان هر گونه رونق و آبادانی را از این منطقه سلب نموده و نهایتاً باعث شد تا فارس به مدت تقریبی یک قرن از صحنه‌ی سیاسی و اقتصادی جنوب محو گشته و جای خود را به نفوذ و اقتدار کرمان دهد.^{۳۱}

دریک جمع‌بندی می‌توان گفت: «افول سیراف طی یک قرن و نیم به دلیل بروز ناامنی‌های شدید سیاسی فارس از رونق افتادن مسیرهای کاروانی شرق و غرب شیراز به سمت سواحل صورت گرفت. از طرفی تحولات جهان و اسلام و به ویژه سیاست‌های مداخله‌گرانه‌ی «خلفای فاطمی» در امور تجارت شرق و غرب و افول سواحل شرقی عمان به ویژه «صحار» سقوط «سیراف» را تشدید نمود. از آن جایی که بیشتر تکیه‌ی اقتصادی «سیراف» به کالاهای وارده و

صادره از سمت بغداد و کرانه‌های حاشیه‌ی «شط العرب» بود. ضعف خلاف عباسی و حضور و نفوذ عناصر نظامی ترک در بغداد و ناامنی‌های ناشی از دخالت دیلمیان در امور باعث شد تا مناطق پشتیبان «سیراف» واز آن جمله بصره و مسیرهای رودخانه‌ای تا «بغداد» از رونق افتاده و همین امر سقوط «سیراف» را نزدیک‌تر نماید.^{۳۲}

یکی از مهم‌ترین نتایج افول «سیراف» مهاجرت گروه‌های اجتماعی قدرتمندین بخش به نواحی دیگر بود. این گروه‌ها و رهبرانشان به دنبال شرایط مناسب و امنیت لازم برای تداوم امور بازرگانی خود بودند. براین اساس مهاجرت مردم «سیراف» به سمت مناطق امن و از آن جمله سواحل عمان و دریای سرخ و مهم‌تر از آن‌ها جزیره‌ی «کیش» در همین راستا صورت پذیرفت.^{۳۳}

سیراف گلوگاه بازرگانی در خلیج فارس

سیراف در قرن دهم مرکز اصلی تجارت در خلیج فارس بود. مهم‌ترین کالاهائی که از چین به سیراف وارد می‌کردند، دستبافت‌های ابریشمی و کارهای دستی و مشک و کافور و کاغذ و ظروف‌های چینی از جاوه و سوماترا و از هند ادویه، عطر، دارو، چوب‌های پربهای صندل، آبنوس، عود، هم‌چنین چوب‌های صنعتی خیزران و ساج به سیراف وارد می‌شد واردات هند را «بربهار» می‌گفتند. در مقابل از سیراف انواع پارچه‌های کتان، پنبه‌ای، لنگ، دستمال، حوله، پارچه‌های پشمی، فرش، مروارید، ساخته‌های فلزی، طلا و نقره، عطر، گلاب بسیار خوب و سفره‌های بسیار خوش نقش صادراتی گردید. گلاب از اقلام مهم صادرات فارس از بندر سیراف بود.^{۳۴}

کشتی‌های بزرگ اقیانوس پیما، کلیه بارهای خود را در سیراف تخلیه می‌کردند، آنگاه کالای موجود در سیراف و کالاهائی که به وسیله کشتی‌های کوچک‌تر از بصره و دیگر بنادر خلیج فارس به سیراف آورده شده بود بارگیری می‌کردند.

کشتی‌های دریایی از ایران نقره و مس و انواع کالاهای گرانبها چون قالی، پارچه‌های دست-دوزی شده و بسیاری محصولات دیگر از بندر خلیج فارس به سواحل هندواندونزی و چین حمل می-کردند و از آفریقا انواع چوب‌های گرانبها و عاج به ایران می‌آوردند.^{۳۵}

در تواریخ دودمان چینی از اواخر سده‌ی چهارم تا آغاز سده‌ی هفتم میلادی بسیاری از کالاهایی که به هندوچین، سیلان، هندوستان می‌رفته تحت عنوان کالاهای پو-سی (پرسیا-ایران) نامیده

می‌شده است. این کالاها که به وسیله‌ی ایرانیان به چین حمل یا معرفی شده است عبارتند از: مرجان، عنبر، عقیق، مروارید، شیشه‌ی شفاف و مات، بلور، الماس، فولاد، سنگرف، جیوه، کندر، زردچوبه، بافته‌ی زری، فلفل سیاه، حریر، فلفل دراز، خرما، تاج‌ریزی و ریشه‌ی جوزجدا از این‌ها کالاهایی چون طلا، نقره، عاج، سرب، چوب صندل سرزمین‌های عربستان به سرزمین چین فرستاده می‌شد که در تواریخ دودمان چینی به کالاهای پو-سی معروف شده بودند.^{۳۶}

کالاهای وارده به سیراف، سپس به وسیله کشتی‌های کوچک‌تر به سایر نقاط بنادر حمل می‌شد. در سیراف سکه‌های چینی رایج بود. این سکه‌ها از مس می‌ساختند و حروف چینی بر آن نقش شده بود. نمونه‌هایی از این سکه‌ها در کاوش‌های باستان‌شناسی سیراف به دست آمده است.^{۳۷}

دریانوردی و بازرگانی پیشه‌ی اصلی مردم سیراف بود و زندگی آنان به این دو کار پیوستگی داشت. در پامایه حیات سیراف و سیرافیان بود و دلبستگی آن رابه دریانوردی و بازرگانی می‌توان در نوشته‌های جغرافیانویسان دید. ناخدایان سیرافی در کار دریانوردی شهره آفاق بودند و نامورترین دریانوردان و ناخدایان اقیانوس هند و دریای چین و دریای سرخ و خلیج فارس به شمار می‌آمدند.

رونق تجارت در سیراف و اهمیت اقتصادی - فرهنگی این منطقه

بررسی و دقت نظر در امر دریانوردی ایرانیان عهد ساسانی جایگاه سیراف را در امر تجارت بیشتر نمایان می‌سازد تجارت یکی از منابع مهم درآمد ساسانیان به شمار می‌رفت. شهرهای قدیمی بین - النهرین در عهد ساسانی مرکز حرف و دادوستد و بازرگانی بود. در این شهرها ایرانیان سوریان، یهودیان و دیگر اقوام زندگی می‌کردند و به جهت فعالیت بازرگانی از وضع مالی خوبی برخوردار بودند.^{۳۸}

بدون شک تجارت عامل مهم اقتصادی و ثروت نشانه رفاه اجتماعی مردمان این منطقه بوده است. بنابراین وضعیت بازرگانی و تجارت در سیراف در فرایند قرن‌های متمادی حکایت از رونق و ثروت بازرگانان و مردمان این ناحیه دارد. بررسی گزارش‌های برخی از منابع از خانه‌ها و تجملات زندگانی مردمان سیراف می‌تواند گویای آبادانی و ثروت‌های افسانه‌ای مردمان این منطقه باشد. امروزه ویرانه‌های سیراف گویای وجود شهری آباد و پررونق با مردمانی ثروتمند بر کناره خلیج فارس در طی قرون اولیه اسلامی می‌باشد. ستون‌های نیمه فرو ریخته، دیوارهای شکسته، قبرهای متروک و مساجد ویران هنوز زیبا و چشم نواز هستند و بیانگر رونق افسانه‌ای شهر در روزگار دور می‌باشند.

ابن بلخی در آغاز قرن دوازدهم میلادی نوشته است: ارزش کالاهای سیراف بالغ بر ۲۵۳۰۰۰۰ دینار در سال بود. او اضافه می‌کند که انبارهای سیراف اغلب مملو از عطر و گل و گیاه خوشبو مانند کافور، چوب عود و چوب صندل بود.^{۳۹}

ثروت یک بازرگان سیرافی را حدود ۶۰ میلیون درهم (۵ میلیون دینار) ذکر کرده و بدیهی است چنین ثروتی از راه بازرگانی دریایی به دست آمده و این دلیل است بر رونق بازرگانی بندر سیراف بوده است.^{۴۰} سمسار در این مورد میزان مالیاتی را از هر کشتی سیرافی اخذ می‌شد برابر یک دهم ارزش کالای کشتی ذکر کرده و میزان مالیات پارس و سیراف رابه روزگارالمقتدر خلیفه عباسی ۱۸۸۷۵۰۰ دینار نوشته است.^{۴۱}

سیراف به سبب درآمد عظیمی که از راه تجارت و دریانوردی داشت همه ساله مبالغ بسیاری به عنوان مالیات به دربار خلفای اموی و عباسی می‌پرداخت.

مقایسه بین میزان مالیات‌های پرداخت شده می‌تواند نمودار خوبی برای پیشرفت بازرگانی سیراف به ویژه به روزگار شاهنشاهی عضدالدوله دیلمی باشد.

سیراف به روزگار آبادانی یک بندر درجه اول بازرگانی و محل گردآمدن مردمی از سراسر کشورهای شرق بود. همه گونه مردم با مذاهب گوناگون در سیراف می‌زیستند. شرکت‌های بزرگ بازرگانی و دریانوردی در این بندر تشکیل گردیده بود زیرا از ثروت بسیار برخوردار بودند.

بر اساس اسناد و شواهد به دست آمده در گذشته‌های دور حدود ۳۰۰ هزار نفر در سیراف زندگی می‌کرده‌اند که این بندر را مبدل به پرجمعیت‌ترین بنادر جهان کرده بودند.^{۴۲}

فرجام سیراف را زمین لرزه سال ۳۶۶ هجری رقم می‌زند و درگیری‌ها و کشمکش‌هایی که پس از سقوط آل بویه بر سر قدرت شکل می‌گیرد و نزاع‌هایی قبیله‌ایی در منطقه و تغییر مسیر راه‌های تجاری که به سیراف ختم می‌شد آن رابه انحطاط کشاند. باین حال مدت‌ها بعد دوباره آبادانی و رونق خود رابه دست می‌آورد که این رونق نسبی تا قرن شانزدهم میلادی ادامه دارد.^{۴۳}

تقسیم قدرت عالم اسلامی بین دو خلیفه‌ی مصر و بغداد، جدایی دو منطقه اقتصادی مهم پیرامون رودخانه‌های نیل و فرات را به دنبال داشت و نیروی دریایی مسلمین را بین دو قطب

متخاصم در خلیج فارس و بحر احمر متمرکز کرد و در نهایت باعث احیای راه تجارتی دریای سرخ شد و در مقابل بنادر خلیج فارس اهمیت خود را از دست دادند.^{۴۴}

یکی دیگر از عوامل مهم افول سیراف تغییر راه‌های ارتباطی بود. در اواسط قرن ۱۲ میلادی ارتباطات میان خلیج فارس و داخل ایران از طریق کرمان انجام می‌گرفت. این ارتباط یا از طریق مسیرهایی بود که عبور از یزد، فارس را دور می‌زد یا از طریق مسیرهایی انجام می‌گرفت که کرمان را به سرزمین‌های دورتر ولی ثروتمندتر شرق ایران وصل می‌کرد. در حالی که در دوره آل بویه جهت عمومی رفت و آمد بر محور شرقی - غربی بود در عصر سلجوقی مسیرها در جهت شمالی - جنوبی قرار داشتند. این تغییر مسیر تاهنگام تصرف مغولان همچنان پابرجا بود.^{۴۵}

سیراف پدید آمده بایستگی‌های بازرگانی روزگاریش از اسلام است. خاندان ساسانی پیش از چهار سده برابران بزرگی فرمان راند که از خاور به چین و هند مرز مند بود و از باخترگاهی تا مدیترانه رازیر فرمان داشت. امپراتوری ساسانی امپراتوری بزرگی بود که میان دودنیای شرق و غرب ایستاده بود. ایران میان اروپا و چین و هند سرزمین ماریانجی داد و ستدهای فرهنگی و اجتماعی و اقتصادی جهان ساخته بود و این سبب می‌شد که ایران برای آماده‌سازی خود جهت بهره‌گیری از درآمدهای میانجی‌گری اقتصادی به گسترش راه‌ها ساختن پل‌ها گسترش بندرها و پدیداری امنیت دست زند.^{۴۶}

امتعه نفیس و کمیاب هندی که در زبان عربی آنها را مجموعاً بر بهار می‌گفتند و علاوه بر آن بازار مهمی برای خرید و فروش مروارید بود. در کنار واردات گوناگون که از اقصی نقاط عالم به سیراف حمل می‌شد کالاهای ذی‌قیمتی هم از آن بندر صادر می‌گردید که یکی از آنها خاک قرمزی بود، که برای ساختن مهر مخصوص خلفای عباسی به کار می‌رفت و چون از سیراف تامین می‌شد به «گل سیراف» مشهور بود.^{۴۷}

از محققان متاخر گوستاولوبون بحث مبسوطی در تجارت اعراب دارد. لوبون در ابتدا به مسیرهای تجارت با مشرق اشاره می‌کند که یکی از راه خشکی (دمشق - بغداد - سمرقند) و دوراه آبی بود که اولی از طریق سیراف به شرق و دیگری از بندر جده در دریای سرخ انجام می‌گرفت. در این رابطه نخست هندی‌ها واسطه تجاری مسلمانان با چین بودند ولی بعد مسلمانان به طور مستقیم با چین به دادوستد پرداختند.^{۴۸}

در منابع متقدم قرون اولیه اسلامی کمترذکری از ابریشم شده ولی لوبون آن را از واردات چین به سیراف ذکر می‌کند. در این رابطه پرفسورهای حسن نیزبه تجارت ابریشم از چین به خلیج فارس تاکید می‌ورزده که به علت تنزل موقعیت اقتصادی بصره و ابله از سیراف انجام می‌شده است.^{۴۹} بدین ترتیب علاوه بر جاده ابریشم معروف که از طریق خشکی به مدیترانه ختم می‌شد به یک راه دریایی ابریشم برمی‌خوریم که در تاریخ گمنام مانده است.^{۵۰}

نخستین ضربه‌ی اقتصادی به سیراف در حدود سال‌های دهه‌ی شصت سده‌ی سوم هجری وارد شد. در این زمان چین به عنوان یکی از مهم‌ترین طرف‌های تجارتی سیراف آستن حوادثی بود که در پی آن شخص بنام خوانگ چائوعلیه خاقان چین قیام کرد و شهر خانفو که مرکز بازرگانی بود را پس از مدتی محاصره به سال ۸۷۸ م/ ۲۶۴ ق تصرف کرد و حدود یکصدویست هزار مسلمان، یهودی، زردتشی و مسیحی که بسیاری از آنها باین چین و سیراف مشغول تجارت بودند، کشته شدند.^{۵۱} این واقعه به تجارت چین و سیراف ضربه سهمگینی وارد کرد. به خصوص که خوانگ چائو اموال تجار را ضبط کرد. مسئله دیگر قیام یانشو بود که وی دستور داد درختان توت را ریشه کن سازند. در نتیجه ابریشم چین جایگاه خود را از دست داد و تجاری که به این کار مشغول بودند ورشکسته شدند. از سوی دیگر ناامنی‌های چین باعث شد که کشتی‌های سیرافی مستقیماً به چین نروند و کالای خود را در نیمه‌ی راه (جایی موسوم به کله) به کشتی‌های چینی تحویل می‌دادند.^{۵۲} در واقع آشوب‌های چین مهم‌ترین واقعه در عرصه سیاست خارجی بود که بر اقتصاد سیراف تاثیر گذاشت.

عامل دیگری که تجارت خارجی سیراف را با حوزه آفریقای سیاه با مشکل مواجه می‌کرد نامناسب بودن ساختار فنی کشتی‌های سیراف بود. این کشتی‌ها دارای آب‌خور بزرگی بودند و نمی‌توانستند وارد آب‌های دریای قلزم (خلیج العربی) شوند. لذا تاجده بیشتر نمی‌رفتند و در این بندر کالای خود را به کشتی‌هایی که عازم مصر بودند تحویل می‌دادند.^{۵۳}

تجارت سیراف با چین تا حدود سال ۹۷۲ میلادی ادامه داشته است و از آن پس در پی یورش‌ها و تاراج‌های طوایف تاشیه و پوسور روبه کاستی نهاد.

بررسی و مطالعه آن دسته از مهاجرنشین‌های ایرانی که در دوران تسلط سیراف بر تجارت و دریانوردی به وجود آمدند چند نکته اساسی را روشن خواهد ساخت تحت گسترش فرهنگ و مدنیت ایرانی در مناطق جدید و از جمله در شرق دوره طور مثال پس از ورود ایرانیان مسلمان به سیام (تایلند)

کلمه پاسان (Pasan) که به مبنای پارسی می‌باشد وارد ادبیات تایلندی‌ها شدوبه طوری که از یک کتیبه سنگی آمده در تایلند که متعلق قرون میانه میلادی این کلمه وجود دارد.

هنوز هم در زبان مردم جنوب شرق آسیا و از جمله مردم اندونزی و تایلند کلماتی چون آرگور (انگور) کرما (خرما) بختار (بختیار) رواج دارد که نشانه حضور فرهنگ ایرانی در آن منطقه است.^{۵۴}

از نظر فرهنگی نیز سیراف محیطی پیشرفته بود. سیراف مرکز تبادل آراء و افکار جدید و محل سکونت جمع بسیاری از مردمان برجسته در علوم زمان بود. مردم سیراف به زندگی مادی خود توجه بسیار داشتند و بهترین وسایل زندگی را از دورترین نقاط جهان برای خود تهیه می‌کردند. بازارهای سیراف لبریز از گرانبهاترین کالاهای مشرق زمین چون بهترین دست بافت‌های ایران و چین و هندونفیس‌ترین طرح‌های چین بود.

نتیجه‌گیری

خلیج فارس به عنوان یک شاهراه ارتباطی در طول تاریخ نقش به‌سزایی را در انتقال کالاهای تجاری و به تبع آن ارتباطات فرهنگی بر عهده داشته است. ایرانیان از پیش از تاریخ تا به امروز همواره از این دریا و مواهب الهی موجود در آن بهره برده و به گسترش تمدن بشری کمک شایان توجهی نموده‌اند، که در این بین خلیج فارس به جهت نزدیکی اش به تمدن‌های باستانی بزرگ حوزه ایران و بین‌النهرین جایگاه ویژه‌ای داشته است. ارتباط تجاری ایرانیان از طریق بنادر اصلی خلیج فارس سیراف به همراه دریانوردان زبردست ایرانی با بنادر باستانی شمال آفریقا، سواحل دریای سرخ، دریای عمان، بنادر باستانی حوزه اقیانوس هند (شبه جزیره هندوستان و سیلان)، بنادر اندونزی، منطقه هندوچین و در نهایت بندر باستانی کانتون در چین، علاوه بر رفع مایحتاج معیشتی و اقتصادی، باعث برخورد اندیشه‌ها و به تبع آن نفوذ فرهنگی گسترده ایرانیان در بخش عمده‌ای از جهان باستان شده است. یکی از دوران‌های درخشان سیراف در پهنه تجارت جهانی مربوط به دوران ساسانی و چهار قرن اول هجری است که نشان‌های انکارناپذیری از این تسلط بر بازرگانی خلیج فارس و تجارت دریایی آن در دست است.

تجارت در سیراف به صورت منطقه به منطقه انجام می‌گرفته است. این بدان معنا نیست که وقتی کالای تجاری با کشتی از بصره حرکت می‌کرده و به سیراف می‌رسید، با تعویض کشتی به مسیر خود به سمت چین ادامه مسیر می‌داده است بلکه بدین معنا بوده است که کشتی‌ها در بنادر واسط

که در مسیر قرار داشته‌اند ضمن انجام تجارت لکه‌ای به سمت مسیر خود در حرکت بوده‌اند. در واقع بنادر واسط وظیفه جابجایی کالاها و توشه کشتی‌ها را بر عهده داشته‌اند. این بنادر بارانداز هستند. کشتی‌ها پس از رسیدن به آن‌ها، یا بدون انجام تجارتی به بندر بعدی می‌رفتند و یا این‌که یک‌سری کالاها را به مقصد آن بندر تخلیه و کالاهای دیگری که خاص آن‌جا بوده را بارگیری می‌کردند و دوباره به راهشان ادامه می‌دادند. از این جهت سیراف نه تنها بندر واسطه که خود لنگرگاه اصلی کشتی‌های بزرگ برای بارانداز کالاهای متنوع به حساب می‌آمد. به هنگام رونق تجارت و بازرگانی در سیراف کلیه امور از جمله دریانوردی و تجارت دریایی پیشرفت زیادی کرد که در نتیجه آن کشتی‌های تجاری و ناوگان جنگی ایران سراسر پهنه دریاهای جنوب آسیا و خاور آفریقا را در سایه‌ی مبادلات خود داشتند. در همین زمان بود که جزیره سیلان در جنوب هند و کوچ نشین زنگبار در کرانه‌های آفریقای شرقی که توسط نیروهای ایران تصرف شده بود به صورت عمده ترین مرکز تجارت ایران در دو منطقه مهم دنیای آن روز درآمدو جمعی از بازرگانان و پیشه‌وران ایرانی به این مناطق کوچ کرده و در همان جا ساکن شدند.

کشتی‌های دریایی از سیراف نقره، مس و آهن به دیگر سرزمین‌ها می‌بردند. از مغرب طلا، از آفریقا انواع چوب‌های گرانبها و عاج به ایران می‌آوردند. صنعتگران هنرمند ایرانی از این کالاها زیورهای گرانبها می‌ساختند. همچنین کالاهایی چون، قالی و دست دوزی‌های بسیار زیبا به خارج فرستاده می‌شد. راه‌های دریایی، سواحل خلیج فارس رابه سواحل هند، اندونزی و چین مربوط می‌ساخته است و جزایر واقواق که شاید آخرین نقطه سفرهای دریایی بوده است ظاهراً همان جزایر سوماترا است. بطور کلی باید گفت: در تمام دوره ساسانی و صدر اسلام ایرانی‌ها در تجارت علی‌الخصوص تجارت دریایی حرف اول و آخر را می‌زدند.

ملاحظه گزارش‌های منابع از بندرگاه سیراف حکایت از رونق اقتصادی و حجم مبادلات و در نتیجه ثروت مردم این ناحیه دارد. تمامی این موارد گویای رشد و رونقی است که مردمان این خطه در سایه‌ی تلاش‌های خود علیرغم هوای گرم و سوزان برای آبادانی این خطه از خلیج فارس از خود نشان دادند.

یادداشت‌ها:

- ۱- راین، اسماعیل، *دریانوردی ایرانیان*، تهران، ج اول، بی نا، ۱۳۵۰، ص ۵۴
- ۲- همان، ص ۱۴.
- ۳- مهدوی گورابی، محمد-امینی زاده، ابراهیم، *خلیج فارس*، تهران، خانه کتاب، مهر ۱۳۹۰، ص ۱۲۸
- ۴- راوندی، مرتضی، *تاریخ اجتماعی ایران*، تهران، ج اول، چ پنجم، نگاه، ۱۳۷۸، ص ۷۴۳
- ۵- همان، ص ۷۴۳.
- ۶- رامتین، ایرج، *خلاصه ده هزارسال تاریخ قبل از اسلام*، تهران، سنبله، ۱۳۸۷، ص ۲۲۷.
- ۷- اکبری، امیر، «*اهمیت اقتصادی و استراتژیکی خلیج فارس در تاریخ ایران*» پژوهشنامه تاریخ دانشگاه آزاد اسلامی واحد بجنورد، ش ۹، ۱۳۸۶، ص ۶
- ۸- سمسار، محمد حسین، *جغرافیای تاریخی سیراف*، تهران: انتشارات انجمن آثار ملی، ۱۳۳۷، ص ۱۸۰.
- ۹- بویل، جی. آ، *تاریخ ایران کمبریج از سلوکیان تا فروپاشی دولت ساسانی*، ترجمه حسن انوشه، تهران: امیرکبیر، ۱۳۶۸، ص ۱۲۳.
- ۱۰- راعین، ص ۲۶۱.
- ۱۱- رابین، اسماعیل، *دریانوردی ایرانیان*، تهران: چاپ زیبا، ۱۳۵۶، ج ۱، ص ۲۵۵.
- ۱۲- همان، ص ۲۲۵.
- ۱۳- اکبری، ص ۱۴.
- ۱۴- اکبری، امیر، *تاریخ اجتماعی ایران در عصر ساسانیان*، تهران، معاونت پژوهشی دانشگاه آزاد بجنورد با همکاری انتشارات محقق، بهار ۱۳۸۲، ص ۲۲۶.
- ۱۵- ستاریان، بیات «*روابط ایران و چین در عهدباستان*» مجله رشد آموزش تاریخ، بهار ۱۳۸۵، ش ۲۲، ص ۳۱.
- ۱۶- موسوی، سیدحسن «*روابط ایران و چین در عهدباستان*» مجله علوم اجتماعی و انسانی دانشگاه شیراز، بهار ۱۳۶۹، ش ۱۰، ص ۸۴
- ۱۷- رابین، دریانوردی ایرانیان، ج ۱، ص ۲۵۲.
- ۱۸- زنجانی، محمود، *تاریخ تمدن ایران باستان*، تهران: دنیای کتاب، ۱۳۸۰، ص ۵۴۲.
- ۱۹- افشار سیستانی، ایرج، *جغرافیای تاریخی دریای پارس*، تهران، پژوهشگاه فرهنگ و هنر اسلامی، ۱۳۷۶، ص ۲۹۴.
- ۲۰- نوربخش، حسین، *بنادر ایران در خلیج فارس*، تهران، دفتر پژوهشهای فرهنگی، ۱۳۸۲، ص ۶۰.
- ۲۱- عباس، اقبال، «*سیراف*»، مجله یادگار، سال دوم، شماره ۴، ص ۲۵.

- ۲۲- ثعالبی، محمد بن اسماعیل، تاریخ ثعالبی، پاره‌ی نخست ایران باستان، ترجمه محمد فضائلی، تهران: نشر نقره، ۱۳۶۸، ص ۱۱۳.
- ۲۳- ابن حوقل، ایران در صوره الارض، ترجمه جعفر شعار، تهران: امیرکبیر، ۱۳۶۶، ص ۶۲.
- ۲۴- وایت هاوس، دیوید، «خانه‌های سیراف»، ترجمه حسین بختیاری، مجله بررسی‌های تاریخی، مرداد و شهریور ۱۳۵۲.
- ۲۵- زرکوب شیرازی، معین الدین، شیرازنامه، به کوشش اسمعیل واعظ حواری، تهران: بنیاد فرهنگ ایران، ص ۵۲.
- ۲۶- مقدسی، احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم، ج ۲، صص ۶۳۹-۶۳۸؛ مسعودی، ابوالحسن علی بن حسین، مروج الذهب و معادن الجواهر، ترجمه ابوالقاسم پاینده، تهران: نگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۴۴، ج ۱، صص ۱۴۳-۱۳۷؛ حدود العالم، چاپ ۱۳۵۲ق، ص ۷۸.
- ۲۷- اقتداری، احمد، از دریای پارس تا دریای چین، ص ۶۳.
- ۲۸- اصطخری، مسالک و ممالک، به اهتمام ایرج افشار، نگاه ترجمه و نشر کتاب، تهران ۱۳۴۷، صص ۱۳۴-۱۳۳؛ ابن بلخی، صص ۱۷۹-۱۸۰.
- ۲۹- استراتژن، پل، اکتشاف از طریق زمین، ترجمه محمد جواد امیدوارنیا، تهران: دفتر نشر فرهنگ اسلامی، ۱۳۷۵، ص ۱۱.
- ۳۰- ابن حوقل، صوره الارض، ترجمه جعفر شعار، تهران: بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۴۵، ص ۶۲.
- ۳۱- همان، ص ۴۵.
- ۳۲- مقدسی، ابوعبدالله محمد، احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم، به کوشش منزوی، تهران: شرکت مولفان و مترجمان ایران، ۱۳۶۲، ص ۶۳۶.
- ۳۳- ابن ماجور، صفه بلاد الیمن و مکه و بعض الحجار السماء بتاریخ المستبصر، تصحیح لوفگرین، لیدن، ۱۹۵۱، ص ۶۴-۴۳.
- ۳۴- سمسار، جغرافیای تاریخی سیراف، ص ۲۱۲.
- ۳۵- اکبری، امیر، تاریخ اجتماعی ایران در عصر ساسانیان، ص ۲۲۶.
- ۳۶- هادی، حسن، سرگذشت کشتی‌رانی ایرانیان از دیرباز تا قرن شانزدهم میلادی، ترجمه امید اقتداری، مشهد: آستان قدس، ۱۳۷۱، ص ۱۳۳-۱۳۲.
- ۳۷- همان، ص ۲۱۳.

- ۳۸- کریستن سن، آرتور، ایران در زمان ساسانیان، ترجمه رشید یاسمی، تهران: دنیای کتاب، ۱۳۷۰، ص ۱۹۰.
- ۳۹- معصومی، غلامرضا، سیراف بندر طاهری، تهران: انجمن آثار ملی، ۱۳۵۲، ص ۲۵.
- ۴۰- اصطخری، مسالک و ممالک، به اهتمام ایرج افشار، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۴۷، ص ۵۷.
- ۴۱- سمسار، جغرافیای تاریخی سیراف، ص ۲۱۷.
- ۴۲- سمسار، محمد حسن، سیراف، اوضاع اجتماعی (در شهرهای ایران محمد یوسف کیانی)، ترجمه حمید بیکنس شورکابی، ص ۳۲۴.
- ۴۳- سمسار، جغرافیای تاریخی سیراف، ص ۲۵۴.
- ۴۴- هاوولی، دریای پارس و سرزمین متصالح، ص ۷۷.
- ۴۵- اوبن، ژان، نابودی سیراف و جاده‌های خلیج فارس در قرون ۱۱ و ۱۲ میلادی، ترجمه حمید بیکنس شورکابی، ص ۱۵۶.
- ۴۶- ایوانف، م. س، تاریخ باستان، ترجمه سیروس ایزدی و حسین تحویلی، تهران: انتشارات دنیا، ۱۳۵۹، ص ۱۷۴.
- ۴۷- هولی، دونالد، دریای پارس و سرزمین‌های متصالح، ترجمه حسن زنگنه، قم: انتشارات همسایه، ۱۳۷۷، ص ۷۴.
- ۴۸- لوبون، گوستاو، تمدن اسلام و عرب، ترجمه هاشم حسینی، چاپ سوم، تهران، ۱۳۵۸، ص ۶۹.
- ۴۹- هادی، سرگذشت کشتی‌رانی ایرانیان، ص ۱۷۵.
- ۵۰- فرای، ر. ن، تاریخ ایران، ترجمه حسن انوشه، تهران: امیرکبیر، ۱۳۶۳، ج ۴، ص ۳۲۶.
- ۵۱- سیرافی، ابوزید حسن، شگفتی‌های جهان باستان، ترجمه محمد لوی عباسی، تهران: گوتنبرگ، ۱۳۳۵، ص ۸۷.
- ۵۲- مسعودی، مروج الذهب و معادن الجواهر، ج ۱، ص ۱۳۷.
- ۵۳- سمسار، جغرافیای تاریخی سیراف، ص ۲۰۶.
- ۵۴- بحرانی‌پور، علی، «مناسبات ایران و سیام»، فصلنامه تاریخ و روابط خارجی ایران، تهران، ش ۲۰، ۱۳۸۳.