



بررسی نقش اقتصادی بندر سیراف در حوزه خلیج فارس

دکتر کرامت الله زیاری

عضو هیأت علمی گروه جغرافیای دانشگاه تهران

سمیه ابراهیمی

دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری دانشگاه یزد

معصوم دوستی

دانشجوی کارشناسی ارشد جغرافیا و برنامه‌ریزی شهری دانشگاه یزد

مقدمه

به بنادر و جزایر در زمان‌های گذشته و اهمیت اقتصادی و بازرگانی آنها بوده است. (نوربخش، ۱۳۸۲: ۲۵ و ۶۳) حوزه اقتصادی خلیج فارس، طی سه قرن نخستین اسلامی، سهم عمده‌ای را در تبادلات اقتصادی و تجاری منطقه ایفا کرد و سیر حوادث سیاسی متنوع، به نفع تجار و بازرگانان این ناحیه بود.

بندر بزرگ و دولتمند دنیای قدیم، سیراف، که خرابه‌های آن، هم‌اکنون در نزدیکی بندر طاهری بوشهر کنونی واقع است، در کرانه دریای پارس بوده و راه سنگ‌چین شده و پهن «سیراف-گور (فیروزآباد فارس)-استخر»، این بندر پر ثروت، پر دولت و پر رونق را از یک‌سو به خوارزم و خراسان و کاشان و ماد می‌پیوسته و از سوی دیگر، کالاهای گوناگون شهرهای آباد ایران را با هزاران کشتی که خود داشته و یا از دریاهای مجاور و دور، مانند چین و سوماترا و اندونزی و هند می‌آمده و در بندرگاه آن لنگر می‌گرفته‌اند، به چین و هند و آفریقا و دریای ژاپن می‌فرستاده است. اهمیت این بندر به علت قرار داشتن در خلیج فارس بوده است. این بندر کهن هر چند که امروز آرام و خموش در کنار دریای پارس آرمیده، ولی دیر زمانی جایگاه دریانوردان و بازرگانانی بود که با حضور خود در آن شهر، سیراف را به بندری پر جنب و جوش با وجهه

دیرزمانی است که مردم جهان، خلیج فارس را به نام یک مرکز مهم بازرگانی و دریانوردی می‌شناسند. شهرت دریای پارس و شناسایی آن به وسیله تمام ملل جهان، نه تنها به سبب بازرگانی و دریانوردی آن بود، بلکه بیش‌تر بدان سبب بود که کرانه‌ها و سرزمین‌های مجاور این دریا، گهواره کهن‌ترین تمدن‌های بشری است. (موسوی، ۱۳۸۰: ۱۱۶)

خلیج فارس در گذشته از نظر بازرگانی، شکوه خاصی داشت و بنادر، جزایر و شهرهای حاشیه آن، از جمله بندر سیراف، جزیره هرمز و جزیره‌های خارک و بحرین، به لحاظ موقعیت ارتباطی، بازرگانی، صید آبزیان دریایی و مجاورت با راه‌های بزرگ بازرگانی دنیای قدیم، همچون ادویه و ابریشم، و قرار گرفتن در مسیر اقیانوس هند از اهمیت تجاری، بازرگانی و راهبردی (استراتژیکی) ویژه‌ای برخوردار بودند. مهم‌ترین بنادر منطقه، در سواحل خلیج فارس، متعلق به ایران است. بخش اعظم صادرات و واردات نفتی و غیرنفتی از این بندر و لنگرگاه‌ها انجام می‌گیرد. بندر ساحلی و نیز، بندری که در جزایر ایرانی خلیج فارس قرار دارند، گذشته از موقع ممتاز نظامی و جهانگردی، دارای اهمیت بازرگانی فوق‌العاده‌ای هستند و یکی از بزرگ‌ترین علل دست‌اندازی استعمارگران پرتغالی، هلندی، انگلیسی، دزدان دریایی، اعراب و غیره

در کتاب «فارسنامه ناصری»، آگاهی‌های جالبی درباره سیراف و بندر طاهری آورده است. در عصر پهلوی اول و تا قبل از دهه سی شمسی، به‌طور جسته و گریخته، مطالبی درباره سیراف به زبان فارسی منتشر شده است که برجسته‌ترین آنها، مقاله‌ای از مورخ و پژوهنده پرکار، مرحوم عباس اقبال آشتیانی در مجله یادگار است. با این وجود، مبحث «سیراف‌شناسی»، به‌طور جدی از اوایل دهه چهل شمسی، در ایران آغاز شد و اولین کتابی که در این باب تألیف گردید، «خلیج فارس» نوشته استاد احمد اقتداری بود که در سال ۱۳۴۵ به چاپ رسید. همچنین در عصر پهلوی اول و دوم، کتاب‌هایی از انگلیسی به فارسی ترجمه شد که حاوی مطالب جالبی درباره سیراف بودند. بیش از چهار دهه است که مطالعات «سیراف‌شناسی» وارد مرحله جدی و جدیدی شده و در این راستا از سوی مورخان، محققان و باستان‌شناسان ایرانی و خارجی، ده‌ها مقاله و گزارش ارزشمند تاریخی و باستان‌شناسی و چندین کتاب و رساله منتشر شده است. در ایران، پایه‌گذار و پیش‌تاز مبحث سیراف‌شناسی را باید استاد خلیج فارس‌شناس و پژوهشگر ارجمند، دکتر احمد اقتداری دانست که علاوه بر انتشار کتاب «خلیج فارس» در سال ۱۳۴۵، برای نخستین بار در اثر ابتکاری و به یادماندنی خود با عنوان «آثار شهرهای باستانی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان»، که در سال ۱۳۴۸ ش، در تهران منتشر شد، فصل مفصلی را به سیراف اختصاص داد و با توأم کردن کار میدانی و کتابخانه‌ای، کوشیدند تاریخ قدیم شهر سیراف را بازآفرینی کنند. پس از ایشان، دکتر غلامرضا معصومی با نگاه یک باستان‌شناس، گزارش مفصل و قابل استنادی درباره سیراف و بندر طاهری ارائه داد. فاصله سال‌های ۱۳۵۷ تا ۱۳۸۰، در زمینه مطالعات سیراف‌شناسی، اتفاق خاصی نیفتاده است. فقط استاد احمد اقتداری، سلسله سخنرانی‌های رادیویی خود در سال‌های ۱۳۵۴ را در کتابی با عنوان «از دریای پارس تا دریای چین» در سال ۱۳۶۵ به طبع رسانید که فصلی نیز به سیراف و خصوصاً کتاب ارزشمند «اخبار الصین و الهند» اختصاص داشت. در سال ۱۳۸۲، به ابتکار مرکز ایران‌شناسی شعبه بوشهر، بحث برپایی کنگره‌ای بین‌المللی درباره سیراف مطرح شد. مجموعه مقالات فارسی رسیده به کنگره سیراف، که شمار آنها به ۱۲۰ مقاله می‌رسد، در دو جلد تدوین و گردآوری شده که هر دو جلد آن،

تجارت جهانی تبدیل کرده بودند. در دوره ساسانیان و پس از آن، به‌ویژه قرون اول اسلامی، سیراف جایگاه بسیار رفیعی در مبادلات تجاری شرق عالم داشته است. سیراف بندر مرکزی جاده دریایی ابریشم در سده‌های میانی بوده و نقش محوری در اقتصاد بازرگانی دریایی داشته است. اهمیت این بندر فقط به دلیل موقعیت استراتژیک نظامی آن نبود، بلکه بنا به شواهد تاریخی، از همان زمان، بندری تجاری نیز محسوب می‌گردید. این شرایط باعث شد تا این بندر، تا قرن چهارم قمری موقعیت ممتاز خود را حفظ نماید.

پیشینه

ظاهراً اولین کسی که نام سیراف را به زبان عربی در کتاب خود آورده، یک بازرگان سیرافی به نام سلیمان، تاجر سیرافی بوده که کتاب خود را در سال ۲۳۷ ق / ۸۱۵ م، به پایان رسانیده است. بعد از او نام سیراف در اغلب متون تاریخی و جغرافیایی بارها تکرار شده است. مبحث سیراف پژوهی و سیراف‌شناسی در ایران و خارج از ایران، تاریخی کمتر از دو قرن دارد. ظاهراً در قرن شانزدهم میلادی، اولین بار پرتغالی‌ها در میان ملل اروپایی، توجهشان به سیراف جلب شده و در برخی سفرنامه‌ها و خاطرات، اشاره‌های پراکنده‌ای به آن کرده‌اند. دو تن از پرتغالی‌های نام برده، «تتریور» و «گاسپار و بالبی» بودند. اولین انگلیسی‌ای که سیراف را شناسایی و توصیف کرد، «کاپیتان کمپتون»، عضو نیروی دریایی بریتانیا در هندوستان بود که در سال ۱۲۵۰ ق / ۱۸۳۴ م، سفری به سیراف انجام داد و از نزدیک از ویرانه‌های باستانی این بندر تاریخی دیدن کرد و گزارشی به زبان انگلیسی در این باره منتشر ساخت.

در ایام محمدشاه قاجار، توجه دو تن از گزارش‌نویسان دولتی ایران نیز به سیراف جلب شد که یکی محمد ابراهیم کازرونی و دیگری، یک مهندس ناشناخته بود که در سال ۱۲۵۶ ق / ۱۸۴۰ م، از قبرستان و خرابه‌های باستانی سیراف دیدن نمودند. هر دو در سفرنامه‌هایی که از آنان برجای مانده، توضیحات کوتاهی در این باب داده‌اند.

در عصر ناصرالدین شاه قاجار، میرزا حسن حسینی فسایی

بندر سیراف تا حدود سال ۳۹۰ ق، عمده‌ترین بندر خلیج فارس بوده و بنادر جنابه، کیش و هرمز نیز در درجات بعدی اهمیت قرار داشتند. کالاهای شهرهای ایران از این بنادر به بصره و بنادر عربستان، مصر، هندوستان و چین صادر می‌شدند. (معتضد، ۱۳۶۶: ۳۳) سیراف در گذشته به صورت شهرستانی عظیم و پهناور و شامل بنادر سه‌گانه کنونی به نام‌های طاهری، بندر کنگان و دیر بوده است. در این شهر، کثرت جمعیت به حدی بود که دکان‌ها و حجره‌ها و خانه‌ها را در دو و سه و چهار طبقه ساخته بودند. (آیتی، ۱۳۴۶: ۱۰۰) جمعیت این بندر در اوج ترقی و پیشرفت، ۳۰۰ هزار نفر بوده و خانه‌های آنان که از ساروج ساخته می‌شده بسیار گران‌قیمت بوده است. شهر سیراف اولین سیستم فاضلاب شهری کشور را دارا بوده و بندر بسیار مهمی در خلیج فارس به‌شمار می‌آمده است. این شهر حضور اقوام و ملل مختلفی را به خود دیده است. وجود مقابر سنگی، دخمه‌ای، استودان (استخوان‌دان)، مقابر جمعی و انواع متفاوت تدفین، سکونت اقوام مختلف با آرای متفاوت، در زمان‌های مختلف را نشان می‌دهد. مغاره‌های موجود در سیراف و دره لیل، از زندگی افراد پیش از تاریخ، سخن به میان می‌آورد. بندر سیراف به‌عنوان شهر گفت‌وگوی تمدن‌ها معرفی شده و سیمای یک بندر دموکراتیک در تمدن اسلامی را از خود نشان داده است. از دید باستان‌شناسی نیز، این شهر بهشت باستان‌شناسی دریایی و زیرآبی است و مکان آغاز هزاران پروژه باستان‌شناسی دریایی در حاشیه شمالی خلیج فارس است. یکی از ویژگی‌های مهم این بندر، نزدیکی آن به منطقه عسلویه است. این بندر دارای یک اسکله بارگیری گاز است که شاخص اقتصادی بسیار مهمی به‌شمار می‌رود.

بازرگانی و تجارت جهانی بندر سیراف

اسناد باارزشی که از نویسندگان چینی برجای مانده است، نشانگر حضور فعال و بی‌چون و چرای برتر بازرگانان و دریانوردان مسلمان ایرانی در قرن اول قمری در جنوب خاور دور تا بندر کانتون چین است. (حسن، ۱۳۷۱: ۱۵۹) جست‌وجو در نوشتارهای مورخان و جغرافی‌دانان ایرانی مانند طبری، ثعالبی، حمزه اصفهانی و بعد از آنها ابن بلخی، ابن خردادبه، دینوری، یاقوت حموی، ابن حوقل، مقدسی، مسعودی، بیرونی و مستوفی، بر ارتباطات بازرگانی ایران از راه

به وسیله دبیرخانه کنگره سیراف و با همکاری انتشارات بوشهر به چاپ رسیده است. آخرین کتابی که در حوزه سیراف‌شناسی و سیراف‌پژوهی باید از آن نام برد، مجموعه مقالات انگلیسی رسیده به دبیرخانه کنگره بین‌المللی سیراف است که به همت پرفسور ایرج نبی‌پور و استاد حسن زنگنه، به وسیله دانشکده علوم درباره صادرات و واردات بندر سیراف مطالبی نگاشته شده که می‌تواند زمینه تجارتي-بازرگانی میان این بندر مهم و دیگر بنادر شرق را نشان دهد. (یاحسینی، ۱۳۸۳)

بحث و نتایج

بندر سیراف در دویست و پنجاه کیلومتری جنوب شرق بندر بوشهر قرار گرفته و در حال حاضر از توابع شهرستان کنگان به‌شمار می‌آید.

از نظر متون تاریخی و تا آنجا که حفاری‌های باستان‌شناسی نشان می‌دهد، تاریخ سیراف به دوره ساسانی می‌رسد. در فهرست کتب شرقی آمده است، سیراف را کیکاوس که ظاهراً معاصر داوود (نبی) بوده است بنا نهاده؛ ولی آن‌چه از خود این خرابه‌ها می‌توان حدس زد، این است که مدت‌ها قبل از احداث شهر اسلامی سیراف، این نقطه مسکون و آباد بوده است. (ویلسون، ۱۳۲۶: ۶۲) یاقوت حموی نویسنده کتاب معجم البلدان در وجه تسمیه سیراف افسانه‌ای نقل می‌کند که دلیل بر قدمت این شهر است. او که از این بندر دیدن کرده می‌گوید:

«فارسیان در کتاب‌شان موسوم به التساق یا اوستا که کتابی به‌گونه انجیل و تورات است، آورده‌اند که کیکاوس خواست به آسمان صعود کند و چون با تخت بر مرغان بسته‌اش، صعود نمود و از چشم مردمان پنهان شد، خداوند باد را فرمود که او را فرو اندازد، پس فرو افتاد، کیکاوس گفت به من آب و شیر بدهید و او را شیر و آب نوشانیدند. از آن جهت است که نام شهری که کیکاوس در آن فرو افتاد، شیراب شد و به صورت سیراف و یا شیلاد درآمد». (حموی، ۱۸۶۷: ۲۱۱-۲۱۲) بنابراین بنیاد سیراف به عصر تاریخ ملی، که پیش از عهد تاریخ کتابت است، می‌رسد (سلطانی بهبهانی، ۱۳۴۲: ۱۳۵) بطلمیوس عقیده دارد که سیراف گسترش یافته قدیمی، به نام آئوزینزه (Auazinzeh) است.



خلیج فارس و شهری آباد و زیبا بود. (آل احمد، ۱۳۵۳: ۴۲) از توجه مسلمانان در فتوحات اولیه صدر اسلام به شهر سیراف، اهمیت اقتصادی و سیاسی آن، در مطلع تاریخ اسلامی روشن می‌شود. (قراگوزلو، ۱۳۸۱: ۱۳۹) در قرون اولیه اسلامی، پس از یک وقفه کوتاه، به دلیل ضعف و فتوری که در تجارت دیگر بنادر خلیج فارس مانند: سی‌نیز، مهروبان و بصره پیش آمد، بار دیگر سیراف گوی سبقت را از رقبای تجاری خود ربود. این

خلیج فارس و اقیانوس هند و آرام نیز، مهر صحت می‌گذارد. (اقتداری، ۱۳۶۴: ۴۳) بندر سیراف به سبب موقعیت ویژه جغرافیایی و دارا بودن شرایط لازم برای پهلو گرفتن کشتی‌ها، روزگاری دراز، مرکز تجاری حوزه خلیج فارس به‌شمار می‌رفت. مدت‌ها پیش از آن که جزیره کیش، یکه‌تاز معادلات سیاسی - اجتماعی خلیج فارس شود و انحصار مناسبات اقتصادی دریای عمان را به‌دست گیرد، این بندر مهم‌ترین مرکز بازرگانی



از نقطه نظر بازرگانی، این بندر موقعیت ممتازی داشت، و واسطه عمده تجارت بین هندوستان، آسیای جنوب شرقی، آفریقای شرقی و بصره بود. (بختیاری، ۱۳۵۵: ۴۲). از نظر اقتصادی، این بندر به شهر میلیونرها معروف بود زیرا بازرگانان ثروتمند آن در بازرگانی، اهمیت جهانی داشتند. (معصومی، ۱۳۵۲: ۲۴۶)

شهر در حدود سه قرن، بزرگ‌ترین بندر بازرگانی خلیج فارس، بلکه بزرگ‌ترین بندر بازرگانی شرق به حساب می‌آمد (سمسار، ۱۳۵۷: ۲۱۰) در سده‌های سوم و چهارم قمری، سیراف بندر و ناحیه تجاری مهمی در شبکه دریایی به‌شمار می‌آمد که کالاهای تجاری از هند و چین و آسیای جنوب شرقی از طریق آن، به مقصد بازارهای خاورمیانه فرستاده می‌شد (وایت هوس، ۱۳۵۲: ۶۱).

آنجا به آفاق برند و در این شهر، بازرگانان توانا باشند و ثروت آنها از ششصد هزار درهم، هم بیش تر است و همه آن را از راه تجارت دریا به دست آورده اند». (استخری، ۱۳۶۸: ۱۳۴)

بازرگانی پررونق سیراف، ضرورت ضرب سکه را لازم می‌ساخته است و عمل ضرب سکه با نام سیراف که به خط پهلوی روی آن نگاشته شده است، در قدیم ایلام، به قدرت این بندر می‌افزوده است. رواج سکه‌های چین در این شهر، اهمیت روابط بازرگانی بین این دو دیار را روشن می‌سازد و ظروف زیبا و پرنقش و نگار چینی و لوسترها و آویزه‌های چینی، جلابخش خانه‌های سیرافیان بوده است. بخش اعظم ظروف پیدا شده در سیراف، مربوط به کشور چین است. معاملات سیراف با چین، در زمان حکومت تانگ به اوج خود رسیده بود و بیش‌ترین اشیای کشف شده چینی مربوط به این دوره است. دربار پادشاهان چین و هند، خوش‌آمدگوی بازرگانان ثروتمند سیرافی بوده است. سفر رفت و برگشت به چین، بیش از یک‌سال به طول می‌انجامید. بازرگانان از چین، پارچه و دست‌بافت‌های ابریشمی، مشک، کافور، کاغذ و انواع چینی‌آلات وارد می‌کردند. از جاوه و سوماترا و هند، ادویه، عطر، دارو، چوب‌های پربهای صندل، آبنوس، عود، کافور و چوب‌های صنعتی خیزران و ساج به سیراف وارد می‌شد. واردات هند را «بربها» می‌گفتند. در مقابل از سیراف انواع پارچه‌های کتان، حوله، دستمال، فوطه (نوعی دستمال کوچک)، پارچه‌های پشمی، ابریشمی، مروارید، فرش، ساخته‌های فلزی مانند ترازو و طلا و نقره و عطر و گلاب و سفره‌های خوش‌نقش و نگار ساخت سیراف و نوعی خاک که مخصوص ساختن مهر بود و به «الطین السیرافی» یا «طین‌الختمه» معروف بود، صادر می‌گردید. (دبسی، ۱۳۸۴)

بخش بزرگی از صادرات سیراف، شامل کالاهایی بود که از نواحی مختلف فارس به این بندر بزرگ حمل می‌گردید. با توجه به این‌که راه خوب و نزدیک، یکی از مهم‌ترین عوامل افزایش و رونق بازرگانی است؛ به همین سبب، بین شیراز و سیراف یک جاده سنگ‌فرش با کوتاه‌ترین فاصله ایجاد گردیده بود. (رجوع شود به نقشه قبلی) این راه، بیانگر ارزش فوق‌العاده بندر سیراف از نظر بازرگانی بود. کشف سکه‌هایی

سیراف در زمان آبادانی خود، در حقیقت یک بندر بین‌المللی و مرکز ثروتمندترین بازرگانان چه مسلمان و چه غیر مسلمان بوده است، زیرا تمامی کالاهای تجاری دولت‌های اسلامی که به چین و هند و همچنین کلیه کالاهای بازرگانی وارده از هند و چین در سیراف متمرکز می‌گردید. (سمسار، ۱۳۳۷: ۲۱۰) سیراف بندر ترانزیتی کالاهایی که از هندوستان و چین می‌رسیده بوده است. (بلاذری، ۱۳۶۴) در دوران دیلمیان به سبب قدرت سیاسی، اقتصادی و نظامی آنان، سیراف بزرگ‌ترین بندر خلیج فارس بود و محل صادرات و واردات خلیج فارس به شمار می‌آمد. در واقع این شهر، بارکده صادراتی و وارداتی خلیج فارس بود که از همه جا کشتی به مقصد آن می‌آمد، به‌ویژه کالاهای چین و بار یمن در سیراف بسته می‌شد. (آدام، ۱۳۶۲: ۲۴۳). این بندر یکی از بنادر مهم «راه ادویه» نیز به‌شمار می‌رفت. عبور راه ابریشم و ادویه از آن، این بندر را به‌عنوان مهم‌ترین مسیرهای تجاری که در قرن‌های متمادی، شاهد ظهور و عبور تمدن‌های متعدد و متنوع، رونق اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی بوده، معرفی کرده است. کشف جاده سنگفرش سیراف-گور، به وسیله واندنبرگ، شرق‌شناس بلژیکی، نقش بی‌نظیر سیراف در مسیر جاده ابریشم را نمایان می‌کند. (واندنبرگ، ۱۳۴۵)

بندر سیراف در خط سیر جاده دریایی ابریشم به چنان رشدی دست یافت که با جمعیت ۳۰۰ هزار نفری، گوی زرین تجارت دریایی را از بصره ربود. مقدسی، جغرافی‌نویس مشهور می‌نویسد که «تجارت سیراف از بصره بیش تر است و خانه‌های آنجا، بهترین خانه‌هایی است که من دیده‌ام. ساختمان‌هایی که گاه به شش یا هفت طبقه می‌رسیده است از سنگ و ساروج بنا می‌شده و طبقات بالایی آن را با چوب‌هایی که از آفریقا و هند وارد شده بود وساج می‌نامیدند، بافت معماری این بندر باشکوه را تشکیل می‌داد». (میریان، ۱۳۵۵: ۴۰۱). استخری در کتاب «المسالک و الممالک» خود، از سیراف بسیار یاد می‌کند و جغرافیای اقتصادی آنجا را ترسیم کرده است. او می‌نویسد «از سیراف متاع دریا خیزد، چون عود، عنبر، جواهر، خیزران، عاج، آبنوس، پلپل (لفل)، صندل و دیگر طیب (بوی خوش) و داروها و از

اثبات می‌کند. دریانوردی و بازرگانی، پیشه اصلی مردمان سیراف بود؛ بدون دریانوردی و بازرگانی، سیرافیان نمی‌توانستند به زندگی خود ادامه دهند. به راستی، دریا مایه حیات سیرافیان بود و دلبستگی شدید مردم آن به دریانوردی و بازرگانی را می‌توان از لابه‌لای نوشته‌های جغرافیانویسان مشاهده کرد. (موسوی، ۱۳۸۰: ۱۱۸)

سیرافیان در امر دریانوردی نیز پیشرفت زیادی کرده بودند و در اغلب کتب مربوط به اوائل اسلام بدین موضوع اشارت رفته است. سابقه دریانوردی سیرافی‌ها به گذشته‌های دور می‌رسد، به طوری که در کتاب جمهوریست افلاطون (در ترجمه عربی آن) نام ناخدایان این بندر آمده است که معلوم می‌شود شعرای یونان، اسامی آنها را به‌عنوان دریاداران و قهرمانان دریا ضبط کرده‌اند. (دورانت، ۱۳۶۶: ۳۵۱) در کتاب عجایب هند، تألیف شهریار رامهرمزی در سال ۴۰۴ هجری، به اسامی ناخدایان سیراف و شرح مسافرت‌های آنان، به کرات برمی‌خوریم.

سفرنامه سلیمان، بازرگان سیرافی، که در سال ۸۵۱ م، به رشته تحریر درآمده است، شاید نخستین نوشتاری باشد که خط سیر جاده دریایی ابریشم را توصیف کرده است. بررسی در سفرنامه‌ها و کتاب‌هایی که در جغرافیای تاریخی خلیج فارس در تمدن اسلامی قلم زده شده است، نشان می‌دهد که بندر سیراف به‌عنوان بزرگ‌ترین بندر تمدن اسلامی، لنگرگاه انتهایی کشتی‌های اقیانوس‌پیمای جاده دریایی ابریشم بوده است و از این بندر، کالاها با کشتی‌های کوچک‌تر، پس از گذشت از بنادر نجیرم، جنبه، سینیز، و مهرویان به بصره حمل می‌شده است و از آنجا راه کاروان‌رو این جاده را پس از عبور از بازارهای فلسطین و پالمیر به دریای مدیترانه امتداد می‌داده است. (اقتداری، ۱۳۶۴: ۴۵ و نبی‌پور، ۱۳۷۳) سلیمان سیرافی در سفرنامه گرانبهای خود می‌نویسد: «کالاها از بصره و عمان به سیراف منتقل و از آنجا به کشتی‌ها بار می‌شود. از سیراف آب شیرین برای آشامیدن برمی‌دارند و بادبان کشیده به مسقط می‌روند در آن بندر لنگر می‌اندازند و آب می‌گیرند و رهسپار هند می‌شوند. بعد از یک ماه به کولم می‌رسند و از آنجا به چین عزیمت می‌کنند.» (ندولی، ۱۳۶۶: ۴۸)

از دیگر ملل بیزانس، ممالک عربی، چین و هند و غیره، نشان‌دهنده رواج بازار صراف‌ها در این شهر بوده است. بازار بزرگ شهر با حجره‌های کوچکی که محل معاملات صراف‌ها بوده رو، به دریا واقع شده و این بازار در انتها به حمام و مسجد ختم می‌شد.

به سبب اهمیت بازرگانی، این بندر از مراکز عمده نظامی به حساب می‌آمد. موقعیت استراتژیک منطقه سیراف، حکم بر ساختن قلاع، باروها و دیوار محافظی که امروزه بخش کمی از آن موجود است کرده بود. (اعتمادالسلطنه، ۱۳۶۱: ۳۰۲)

در سیراف، همیشه روزگار به خوشی و خرمی سپری نمی‌شده و گاهی رخ دادن یک جنگ و یا یک حادثه طبیعی، رونق بازرگانی و فرهنگی آنجا را دستخوش تغییر می‌ساخته است.

دریانوردی سیراف

دریای پارس، یکی از نخستین دریاهای جهان است که بشر بر آن به کشتی‌رانی پرداخته است. (موسوی، ۱۱۶: ۱۳۸۰) در هر حال، اولین دسته انسان‌های دوران کهن (فنیقی‌ها، بابلیان، کلدانیان، سومریان) و پس از آن، یونانیان، ایرانیان و تازیان، در آب‌های خلیج فارس کشتی‌رانی کرده‌اند. بقایای ویران گورهای دیرین در بحرین و عیلام و کاوش‌های مقدماتی دیرین‌شناسی که پیرامون بوشهر به عمل آمده، ثابت می‌کند که در آنجا بیش از هزار سال پیش از میلاد، تأسیسات کشتی‌رانی وجود داشته‌اند. (وادالا، ۱۳۶۴: ۱۰۶) در دوران خلفای بنی‌عباس، به‌ویژه پس از انتقال مرکز حکومت از دمشق به بغداد، از اواسط قرن هشتم میلادی، مبادلات از راه دریایی از خلیج فارس، عربستان، شرق آفریقا، هند و جنوب شرقی آسیا تا چین، نسبت به راه زمینی اهمیت بیش‌تری می‌یابد (امیدوارنیا، ۱۳۷۹: ۱۰). بندر بزرگ و معروف سیراف که تا قرن چهارم هجری، بزرگ‌ترین پایگاه بازرگانی دریایی ایرانی بود، با کشتی‌سازان و ملاحان لایق و کارکشته خود، ارتباط فلات ایران را با خلیج فارس، دریای مکران (عمان)، دریای عرب و اقیانوس هند تأمین می‌کرد. (فرجی، ۱۳۶۶: ۱۲۴۲)

به‌جای ماندن آثار متعدد دریانوردی و تجارت دریایی فعال در بندر سیراف، حاکمیت همیشگی ایران بر خلیج فارس را

(مشایخی، ۱۳۸۴) سیراف نه تنها به عنوان بزرگ‌ترین بندر بین‌المللی تمدن اسلامی در خط سیر جاده دریایی ابریشم نقش ایفا می‌کرد بلکه با راه زمینی که با مراکز بازرگانی فارس، ری، اصفهان، خراسان، همدان و آذربایجان داشت، با جاده زمینی ابریشم نیز ارتباط می‌یافت. مسعودی به ورود کشتی‌های بازرگانی حامل کالاهای سیراف به شهر خانقوا در چین اشاره می‌کند و نیز درباره کشتی‌های سیراف در سواحل زنگبار قلم می‌زند (مسعودی، ۱۳۵۶: ۱۳۹). استخری به علاقه سیرافیان به امر دریانوردی اشاره کرده و حکایت از بازرگانی سیرافی می‌کند که مدت چهل سال در کشتی بود و علاقه‌ای به ترک دریا نداشت «و چون کشتی تباه شدی به دیگری انتقال کردی». (احمد، ۱۳۶۷: ۱۳۱) چون سیراف در دامنه کوهی عظیم قرار گرفته بود و برای پهلو گرفتن کشتی‌ها بندری وجود نداشت، لذا اگر کشتی‌ها

در قرون اولیه اسلامی، دریانوردان سیرافی با کشتی‌های اقیانوس‌پیمای خود، پهنه دریاهای ناشناخته را پیموده و به تجارت جنوب شرق و شرق آسیا و آفریقا پرداختند. آنها بدون واسطه تجاری، با بندر شانگهای چین داد و ستد داشتند و این مسیر را با کشتی‌های خود می‌پیمودند. دریانوردان در مسیر خود در هند، سیلان، مالزی و اندونزی توقف می‌نمودند و همه جا به نام دریانوردان پارسی شهرت داشتند و مورد احترام حکام آن مناطق واقع می‌شدند. حتی یک کلنی (مهاجرنشین) در بندر شانگهای ایجاد کرده بودند که در آنجا به نام پوسو یا پوسه (به معنی پارسیان) مشهور بودند. این دریانوردان، علاوه بر سواحل هند، چین و آسیای جنوب شرقی به دریای سرخ و سواحل آفریقای شرقی نیز آمد و شد می‌کردند. ره‌آورد این تجارت عظیم بین‌المللی، ثروت هنگفتی بود که سیراف را به بندری عظیم تبدیل کرد.



فارس و از رونق افتادن مسیرهای کاروانی شرق و غرب شیراز به سمت سواحل صورت گرفت. از طرفی، تحولات جهان اسلام و به‌ویژه سیاست‌های مداخله‌گرانه خلفای فاطمی در امور تجارت شرق به غرب و افول سواحل شرقی عمان، به‌ویژه صحار، سقوط سیراف را تشدید کرد. از آن جایی که بیش‌تر تکیه اقتصادی سیراف به کالاهای وارد و صادر شده از سمت بغداد و کرانه‌های حاشیه شط‌العرب بود، ضعف خلافت عباسی و حضور و نفوذ عناصر نظامی ترک در بغداد و ناامنی‌های برآمده از دخالت دیلمیان در امور، باعث شد تا مناطق پشتیبان سیراف و از آن جمله بصره و مسیرهای رودخانه‌ای تا بغداد، از رونق افتاده و همین امر سقوط این بندر را نزدیک‌تر کند. به همان اندازه که شبانکاران در راه‌های تجاری خشکی در فارس، ناامنی ایجاد می‌کردند، دزدان دریایی کیش نیز امنیت کامل ورود و خروج کشتی‌ها به سیراف را در معرض خطر قرار می‌دادند و این عوامل، در نهایت سقوط آن را به دنبال آورد.

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. اما بخشی از ساکنان آن، که به احتمال زیاد از عناصر نظامی محسوب می‌شده‌اند، به جزیره کیش مهاجرت کرده و در آنجا ساکن شدند. بروز ناامنی‌های طولانی در نواحی پس‌کرانه‌ای سیراف را که از نیمه دوم قرن چهارم تا نیمه اول قرن پنجم قمری ادامه یافت، باید عامل اصلی و افول این بندر مهم دانست. این ناامنی‌ها تولید اقتصادی فارس و دیگر نواحی مجاور را به شدت کاهش داد و توان خرید و فروش کالاها را در این منطقه مهم به حداقل رسانید و تجار سیرافی که عامل اصلی تبادل اقتصادی در این ناحیه به‌شمار می‌رفتند، با کمبود شدید در بازار عرضه و تقاضا روبه‌رو شدند. بازار خرید و فروش پررونق فارس، در سایه ناامنی‌های گسترده سیاسی، دچار رکود شد و تأثیرات مخرب آن، بر تجارت سیراف و

به سیراف نزدیک می‌شدند خطر برخورد با صخره وجود داشت؛ به همین دلیل در دو فرسنگی سیراف بندری به نام نابند وجود داشته و در کنار آن، خلیجی بود که برای باراندازی و بارگیری، بندرگاه مناسب بوده است. (میریان، ۱۳۵۵: ۴۰۲) کشتی‌های سیرافی از چوب ساج ساخته می‌شدند. چوب ساج مدت زیادی در برابر آب دریا مقاومت می‌کرد. این کشتی‌ها علاوه بر بار، تا حدود ۴۰۰ نفر سرنشین با خود حمل می‌کردند. (سمسار، ۱۳۵۷: ۲۰۷).

دانش اقیانوس‌شناسی و جغرافیایی ایرانیان، به وسیله دریانوردان سیرافی، با نوشتن رهنامه‌های دریانوردی به خاور دور انتقال یافت. انبوه اطلاعات و نقشه‌های جغرافیایی که مارکوپولو به کار می‌برد، همان شکل پارسی آنها است که در راه تجاری جاده دریایی ابریشم، توسط ایرانیان به کار می‌رفته است. (احمد، ۱۳۶۷: ۱۳۱) نشانه‌های نفوذ اخترشناسی دریایی ایران را در چین که تا سده یازدهم قمری، دوام داشت می‌توان پیدا کرد. استفاده از قطب‌نما، فانوس دریایی، سکان، عمق‌یاب و مسافت‌یاب از دست‌آوردهای فن‌آورانه دریانوردان ایرانی است که توسط رهگذران سیرافی در شاهراه دریایی ابریشم به جهان شناسانده می‌شوند. (ولایتی، ۱۳۶۷: ۲۸۷). همچنین برخورد علمی خاور دور و ایران در زمینه‌های پزشکی، صنعتی، گیاه‌شناسی، نجوم و ریاضیات از طریق همین دریایمیان فراهم آمد.

سیر افول اقتصادی بندر سیراف و ویرانی آن
سیراف در روزگار خود، تأثیرات فراوانی از جهات گوناگون بر سرنوشت شهرهای حوزه خلیج فارس داشت. این بندر از گذشته‌های بسیار دور از شهرهای مهم ایران و از بنادر پررونق تجاری خلیج فارس بوده است (ابن بلخی، ۱۹۲۱: ۱۳۴)، که با وقوع زلزله هولناک در قرن چهارم قمری، بخشی از آن به زیر آب رفت و از آن زمان به بعد اهمیت تجاری خود را از دست داد. از نیمه دوم قرن چهارم قمری، به تدریج و طی یک دوره پرتلاطم، بندر تاریخی سیراف رو به سقوط نهاد.

در یک جمع‌بندی می‌توان گفت که افول سیراف طی یک قرن و نیم، به دلیل بروز ناامنی‌های شدید سیاسی

رونق و دارای شهروندانی فقیر و کم بضاعت یاد می‌شد و هرگز نتوانست موقعیت و جایگاه پیشین خود را باز یابد. (وثوقی، ۱۳۸۴) با ویرانی سیراف، مرکز تجارتي خاور دور خلیج فارس، در مسیر جاده دریایی ابریشم به جزیره کیش و سپس به جزیره هرمز انتقال می‌یابد، ولی هیچ کدام از این لنگرگاه‌ها، نتوانستند شکوه بی‌همتای سیراف را پاس بدارند.

سیراف پس از ویرانی

بندر سیراف که روزگاری مهم‌ترین بندر ایران در دوره ساسانی تا دوره سلجوقی بوده است، اکنون به یک محوطه باستانی بدل شده و در وضع نابسامانی به سر می‌برد. دیگر از آن بندر پرشکوه قدیم با ساختمان‌های چند اشکوبه و از آن مسجد جامع بزرگ و ستون‌های چوب ساجش، جز پیه‌های قطور و ویرانه چیز دیگری باقی نمانده است. از خانه‌های ظریف و خوش‌ساخت سی‌هزار دیناری و باغ‌های اطرافش و از سوداگری ثروتمندان حریصش اثر و خبری نیست. عمق آب در سواحل سیراف نسبت به قدیم کمتر شده و از این رو در مواقع لزوم، لنج کوچک هم نمی‌تواند کاملاً به ساحل آمده و با خیال راحت بارگیری یا مسافرگیری کند.

صادرات و واردات سیراف، برخلاف گذشته آن، تغییر محسوسی کرده است. چنان‌که دیگر از عود، عطر، صندل، سدر و کافور خبری نیست. زیرا در این بندر، امروز جز زمین خشک و شور و بی‌آب و علف، چیز دیگری نمی‌توان دید. نه کشاورزی آن غنی و پیشرفته است که غلات و حبوباتی داشته باشد و نه چمن‌زار و چراگاهی دارد که گوسفندی پرورش دهد. گاهگاهی موتور لنجی پیدا می‌شود که در میان این بندر و بنادر بحرین، کویت، قطر و سایر شیخ‌نشین‌های خلیج فارس، رفت و آمد می‌کند و آن چه را که نیاز مردم سیراف است، به آن دیار می‌آورد و در عوض، کالای دیگری از آنجا به سایر نقاط خلیج فارس می‌برد. (معصومی، ۱۳۵۲: ۲۹-۳۰) سیراف گذشته از این‌که هرگز نتوانست رونق اولیه خود را به دست آورد، در حال حاضر با انبوهی از مشکلات مواجه است. در طی سال‌های گذشته، با تخریب روی عرصه تاریخی این شهر، ساخت و سازهای جدیدی در آن صورت

دریانوردان آن در نیمه نخست قرن پنجم قمری، به وضوح خود را نشان داد و این بندر به تدریج آبادی و رونق خود را از دست داد و توان اقتصادی آن روز به روز کاهش یافت. تجار و بازرگانان سیراف که راهی برای مقابله با بحران موجود در اختیار نداشتند، ناگزیر به مهاجرت شدند.

در نیمه نخست قرن پنجم قمری، یعنی درست یک هزار سال پیش از این تاریخ، بازرگانان، دریانوردان و صنعتگران بسیاری از شهروندان سیراف، به کیش، جدّه، هرموز، زبید و قلّهات مهاجرت کردند و شهر و دیار خود را به ناچار ترک کردند و سرمایه مادی و معنوی خود را برای ادامه حیات به دیگر بنادر و جزایر منتقل ساختند. (وثوقی، ۱۳۸۴) قرائن و شواهدی که دال بر رونق اقتصادی بندر سیراف در پایان قرن ششم قمری باشد، در کتب کهن مکان‌شناسی اسلامی دیده نمی‌شود. در آغاز قرن هفتم که یاقوت، سیراف را دیده، تنها مسجد آن، با ستون‌هایی از چوب ساج برپا بوده و بقایای عمرانی در سمت ساحل وجود داشته ولی محلی برای لنگر انداختن کشتی‌ها نداشته و سفاین ناچار به نابد می‌رفته‌اند. (قراگوزلو، ۱۳۸۱: ۱۴۰)

به این ترتیب، بندر سیراف که روزگاری به‌عنوان دروازه چین و خزانه پارس و خراسان شهرت داشت، در نیمه اول قرن پنجم قمری و درست یک هزاره پیش از این، از صحنه اقتصادی منطقه خارج شد و رونق پیشین را از دست داد. ابن بلخی، مورخ بزرگ قرن ششم، در عبارتی مختصر و مفید، افول این بندر را ترسیم کرده است. «به هر دو سه سال که لشکری از آنجا فرستادی و رنج‌ها کشیدندی، از وی چیزی نتوانستندی ستدن و چون حال آن بدین گونه بود و هیچ بازرگانی به سیراف کشتی نیارست آورد، از بهر ایمنی راه، به کرمان یا مهرویان یا دورق و بصره اوگندند و بر راه سیراف جز چرم زرافه و اسبابی که پارسیان را به کار آید، نیاوردند و از این سبب خراب شد». (ابن بلخی، ۱۹۲۱: ص ۱۳۶) از آن پس، سیراف و بازرگانان سیرافی به مدت یک هزار سال از صحنه تجارت دریایی خلیج فارس و حوزه اقیانوس خارج شدند و در متون تاریخی و ادبی و جغرافیایی، از آن شهر به‌عنوان بندری کوچک و کم

اقتصادی و سیاسی، موجبات سقوط کلی آن را فراهم آورد و از اواسط سده پنجم هجری، از اهمیت آن کاسته شد. عمده‌ترین دلایل انحطاط این بندر تاریخی، حوادث پیچیده مناطق جنوب ایران، به خصوص سیاست غلط سلسله‌های محلی شبانکاران، شورش زنگی‌ها، فعالیت‌های قرمطیان، ظهور فاطمی‌ها در مصر و سیاست جنگ طلبانه آل بویه در سواحل خلیج فارس، وقوع زلزله هولناک در قرن چهارم هجری، از رونق افتادن مسیرهای شرق و غرب شیراز به سوی سواحل و مهاجرت گروه‌های اجتماعی قدرتمند به دیگر نواحی، بوده است. پس از ویرانی، هرچند دیگر سیراف نتوانست هرگز رونق اولیه خود را به دست آورد، اما همچنان تاریخ زنده‌ای دارد. وجود آثار باستانی بی‌نظیر در این بندر و همچنین وجود پروژه‌های عظیم نفت، گاز و پتروشیمی در مسافتی کوتاه از این بندر، می‌تواند بار دیگر به این منطقه رونق بخشد و این منطقه را به یکی از قطب‌های مهم گردشگری و صنعتی ایران و خاورمیانه مبدل سازد.

گرفته است. همچنین در طرح گازرسانی به سیراف، عرصه باستانی این بندر، به‌عنوان مسیر عبور لوله‌های گاز مشخص شده است، که این اقدام علاوه بر تخریب محدوده تاریخی، ساخت و سازهای غیر مجاز در آن را افزایش داده است و این مسأله، به مرور موجب نابودی سیراف می‌گردد. پیش از این نیز لوله‌های آب و کابل‌های برق از عرصه تاریخی سیراف عبور داده شده‌اند. از سوی دیگر، چون محدوده باستانی این شهر در انحصار سازمان میراث فرهنگی است، این سازمان با بلا تکلیف گذاشتن ساکنان این منطقه، تحرک و زندگی را از آنان گرفته است. علاوه بر اینها، نفوذ و پیشروی آب خلیج فارس، این شهر باستانی را روز به روز تهدید می‌کند. بررسی‌ها نشان می‌دهد که طی ۳۷ سال گذشته، ۲۰۰ متر از سواحل این بندر به زیر آب رفته است.

نتیجه‌گیری

خلیج فارس در گذشته، از نظر بازرگانی، شکوه خاصی داشت و بنادر، جزایر و شهرهای حاشیه آن، از جمله بندر سیراف، به سبب موقعیت ارتباطی، بازرگانی، صید آبزیان دریایی و مجاورت با راه‌های بزرگ بازرگانی دنیای قدیم، همچون ادویه و ابریشم؛ و قرار گرفتن در مسیر اقیانوس هند، از اهمیت تجاری، بازرگانی و راهبردی ویژه‌ای برخوردار بوده‌اند. بندر سیراف، در دوران ساسانیان و نیز در سه چهارم قرن اول اسلامی، از جمله عمده‌ترین و معتبرترین بنادر تجاری ایران در کرانه‌های شمالی خلیج فارس به‌شمار می‌رفته است. در زمان دیلمیان، این بندر از نظر قدرت نظامی، سیاسی و اقتصادی، بزرگ‌ترین بندر ایران در خلیج فارس به‌شمار می‌رفت که محل صادرات و واردات اصلی خلیج فارس بود. دریانوردی و بازرگانی، مشغله اصلی مردمان بومی این منطقه بود و ناخدایان و دریانوردان سیراف، شهره آفاق بودند.

سیراف در زمان خود، یکی از موفق‌ترین بنادر جهان بوده است و نقش یک پایانه بین‌المللی و صدور کاروان‌های کالا به سوی ایران زمین و ماورای فلات ایران را داشت. به هر حال، سیراف همچنان راه پیشرفت را می‌پیمود و به روزگار خود، تأثیرات فراوانی از جهات گوناگون بر سرنوشت شهرهای حوزه خلیج فارس داشت، تا این که رویدادها و عوامل طبیعی،

منابع

- آل احمد، جلال. ۱۳۵۳. جزیره خارک در یتیم خلیج. تهران. انتشارات امیرکبیر.
- آیتی، عبدالحمید. ۱۳۴۶. تحریر تاریخ و صاف. انتشارات بنیاد فرهنگ ایران.
- ابن بلخی، ۱۹۲۱. فارسنامه. به اهتمام گای. لسترانچ و رینولد الن نیکلسون. انتشارات کمبریج.
- احمد، نفیسی. ۱۳۶۷. خدمات مسلمانان به جغرافیا. ترجمه حسن لاهوتی. بنیاد پژوهش‌های اسلامی آستان قدس رضوی.
- استخری، ابراهیم. ۱۳۶۸. مسالک و ممالک. به اهتمام ایرج افشار. شرکت انتشارات علمی و فرهنگی.
- اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان. ۱۳۶۱. مرآة البلدان. به کوشش عبدالحسین نوایی و میرهاشم محدث. جلد اول. انتشارات دانشگاه تهران.
- اقتداری، احمد. ۱۳۶۴. از دریای پارس تا دریای چین. انتشارات شرکت تحقیق و انتشار مسائل حمل و نقل ایران.
- امیدوارنیا، محمدجواد. ۱۳۷۹. چین و خاورمیانه. انتشارات دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی.
- بختیاری، حسین. ۱۳۵۵. «باستان‌شناسان پرده فراموشی را از بندر سیراف کنار زدند». مجله بهنام. سال چهاردهم. شماره ۱۶۷.
- بلاذری، احمد بن یحیی. ۱۳۶۴. فتوح البلدان. ترجمه آ. آذرنوش. تصحیح م. فرزاد. تهران. انتشارات سروش.
- حسن، هادی. ۱۳۷۱. سرگذشت کشتی‌رانی ایرانیان. ترجمه امید اقتداری. تهران. شرکت بهنشر.
- حموی، یاقوت. ۱۸۶۷. معجم البلدان. انتشارات لیبزیک.
- دورانت، ویل. ۱۳۶۶. تاریخ تمدن. جلد چهارم. انتشارات و آموزش انقلاب اسلامی.
- دیسی، شکوفه. بررسی هنر در سیراف. ۱۳۸۴. <http://www.nasirboushehr.com>
- سلطانی بهبهانی. ۱۳۴۱. سلطانی. بنادر ایران در خلیج فارس. سمینار خلیج فارس. جلد اول. تهران. انتشارات وزارت اطلاعات.
- سمسار، محمدحسین. ۱۳۵۷. جغرافیای تاریخی سیراف. انتشارات انجمن آثار ملی.
- فرجی، عبدالرضا. ۱۳۶۶. جغرافیای کامل ایران. جلد اول. تهران. دبیران گروه‌های آموزشی جغرافیای استان‌ها. زیر نظر کارشناسان گروه جغرافیا دفتر تحقیقات و برنامه‌ریزی و تألیف.
- قراگوزلو، محمد. ۱۳۸۱. لنگرگاه خلیج فارس. اطلاعات سیاسی-اقتصادی. سال هفدهم. شماره‌های ۳ و ۴.
- متز، آدام. ۱۳۶۲. تمدن اسلام در قرن چهارم هجری. ترجمه علیرضا ذکاوتی قراگوزلو. انتشارات امیرکبیر.
- مسعودی، ۱۳۵۶. مروج الذهب. ترجمه ابوالقاسم پاینده. جلد اول. انتشارات بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- معتضد، خسرو. ۱۳۶۶. امین الضرب. تاریخ تجارت و سرمایه‌گذاری صنعتی در ایران. انتشارات جاززاده.
- معصومی، غلامرضا. ۱۳۵۲. سیراف (بندر طاهری). انتشارات انجمن آثار ملی.
- مقدسی، محمد بن احمد. ۱۳۶۱. احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم. ترجمه علی نقی منزوی. انتشارات شرکت مترجمان و مؤلفان.
- موسوی، سید حسن. ۱۳۸۰. «تجارت جهانی بندر سیراف». کتاب ماه و تاریخ جغرافیا. شماره‌های ۴۶ و ۴۷.
- میریان، عباس. ۱۳۵۵. جغرافیای تاریخی خلیج و دریای پارس. انتشارات بی‌تا.
- نبی‌پور، ایرج. ۱۳۷۱. «باستان‌شناسی دریایی سیراف». مجله بندر و دریا. شماره ۳۹.
- ندولی، سلیمان. ۱۳۶۶. روابط بازرگانی هند و عرب. انتشارات تحقیقات اسلامی.
- نوربخش، حسین. ۱۳۸۲. بنادر ایران در خلیج فارس. تهران. انتشارات دفتر پژوهش‌های فرهنگی.
- وادالا، رامی. ۱۳۶۴. خلیج فارس در عصر استعمار. ترجمه شفیع جوادی. تهران. انتشارات کتاب سحاب.
- واندنبرگ، لوئی. ۱۳۴۵. باستان‌شناسی ایران باستان. ترجمه عیسی بهنام. انتشارات دانشگاه تهران.
- وایت هوس، داوید. ۱۳۵۲. «خانه‌های سیراف». ترجمه حسین بختیاری. مجله بررسی‌های تاریخی. سال هشتم. شماره ۳. تهران.
- وثوقی، محمد باقر. سیر افول سیراف. ۱۳۸۴. <http://www.chn.ir>
- ولایتی، علی اکبر. ۱۳۶۷. «نگاهی به تاریخ اسلام

تهران. انتشارات علمی و فرهنگی.

- یاحسینی، قاسم. سیراف و سیراف‌شناسی. ۱۳۸۳.

<http://www.nasimjonoub.com>

و نقش ایران در جنوب شرقی آسیا». مجله سیاست خارجی. دفتر

مطالعات سیاسی و بین‌المللی. شماره ۲.

- ویلسون، سرآرنولد. ۱۳۲۶. خلیج فارس. ترجمه محمد سعیدی.





مجموعه آثار تاریخی
پایتخت اسلامی
پایتخت اسلامی
پایتخت اسلامی