

رقابت بازرگانی فارسیان در مسیر بازرگانی دریایی خلیج فارس به دریای سرخ و شمال مصر در سده چهارم و پنجم قمری

محمد رضا بارانی^۱
پری ملکی پور^۲

چکیده

در سده چهارم و پنجم قمری، مرکزیت بازرگانی دریایی در بنادر خلیج فارس بود؛ اما به دلیل رکود سیاسی آل بویه، بازرگانی دریایی خلیج فارس با چالش روبه‌رو شد و به جابه‌جایی مسیر بازرگانی دریایی خلیج فارس به شرق و غرب دریای سرخ و شمال مصر کشیده شد. از این رو، بررسی این جابه‌جایی، بسیار مهم است.

این نوشتار، به روش گردآوری داده‌ها در منابع جغرافیایی و تاریخی و با رویکرد توصیفی - تحلیلی به شناخت وضعیت تجاری بنادر مهم خلیج فارس و دریای سرخ، بررسی چگونگی جابه‌جایی مرکزیت بازرگانی دریایی از خلیج فارس به شرق و غرب دریای سرخ پرداخته می‌شود.

دستاورد پژوهش، این است که بازرگانان فعال و پویای ایرانی در این سده‌ها با جابه‌جایی کانون‌های تجاری و مهاجرت به بنادر و سواحل دریای سرخ در شکوفایی بنادر دریای سرخ، و سپس بندرهای شمال مصر، نقش برجسته‌ای بازی کردند. این فرایند، با سیاست مناسب

۱. استادیار گروه تاریخ دانشگاه الزهراء (نویسنده مسؤل): m.barani@alzahra.ac.ir
۲. دانشجوی دکترای تاریخ اسلام، دانشگاه الزهراء (پایان کار): p.maleki123@gmail.com
تاریخ دریافت: ۹۸/۷/۲۸ تاریخ پذیرش: ۹۸/۱۰/۲۵

دولت‌های بویه و فاطمیان برای بازرگانان خارجی رخ داد و در توان بازرگانی این دولت‌ها در برابر قدرت‌های رقیب نیز اثربخش بود.

واژگان کلیدی

بازرگانی دریایی، خلیج فارس، دریای سرخ، آل‌بویه، فاطمیان.

مقدمه

ایالت فارس، بین سال‌های ۳۴۸ تا ۳۷۲ هجری، شاهد درگیری بین مدعیان سلطنت دیلمی و جنگ‌های نژادی ترک و دیلم و شبانکاره بود. از سوی دیگر، از جمله عواملی که چرخه حرکت تجارت در خلیج فارس را کند کرد و فعالیت‌های تجاری را از خلیج فارس دور نمود و به کاهش عمومی در تجارت خلفای عباسی منجر شد، شورش‌ها و برخوردهای خونین قرمطیان بود (سیمینوفا، ۲۰۰۱: ۱۴۶).

سوازه، حجم مبادلات اقتصادی در منطقه تجاری خلیج فارس را در سده پنجم هجری به صورت معاملاتی پراکنده و محدود دانسته و آن را پیامد گسترش ناامنی در مسیر دریایی به سوی هندوستان می‌داند (sauvaget, ۱۹۴۸, ۱۹-۲۰).

در واقع، تقسیم قدرت جهان اسلام به دو طیف خلافت عباسی و خلافت فاطمی که اکنون قدرت یافته و توجه ویژه‌ای به سرمایه‌گذاری و رونق دادن به بنادر دریای سرخ داشتند و همچنین، رخدادهایی چند که در نواحی پس‌کرانه‌ای خلیج فارس اتفاق افتاد، تأثیرات مهمی بر اقتصاد این منطقه گذاشت. از دیگر سو، خلفای فاطمی در تلاش بودند امتیاز انحصاری بازرگانی مشرق‌زمین را از مناطق جنوبی بغداد و بین‌النهرین و خلیج فارس به سوی دریای مدیترانه و مصر و سواحل آن منتقل کنند (طاهری، ۱۳۹۲: ۹۸).

ابوالعباس زرکوب شیرازی در کتاب شیرازنامه آغاز انحطاط بازرگانی دریایی بنادر خلیج فارس را هم‌زمان با مرگ عضدالدوله دیلمی در سال ۳۷۲ هجری می‌داند (زرکوب شیرازی، ۱۳۵۰: ۵۲)؛ به عبارتی، اقدامات برای جابه‌جایی بازرگانی دریایی خلیج فارس به بنادر و سواحل دریای سرخ، از اواخر سده چهارم هجری آغاز شد و در میانه سده پنجم هجری، این جابه‌جایی انجام گرفت. از سوی دیگر، حوادث خونین مربوط به قرمطیان، آثار مخربی بر بازرگانی خلیج فارس داشت و بازرگانان بسیاری از عرب و فارس به جاهای

امن تری مهاجرت کردند که زمینه شکوفایی بازرگانی دریای سرخ و به تبع بازرگانی فاطمیان را فراهم سازند (البرای، ۱۴۰۶ق : ۱۱۷).

عبدالرحمان العانی، افزایش مالیات بر کالاها را در بغداد در زمان ضعف آل بویه دلیل فرار تجار از بغداد ذکر می‌کند. همچنین، وی می‌افزاید: آل بویه زندگی مرفه در شهرهای دولت عباسیان را نابود کرد. همین مسئله، باعث شد که بازرگانانی که وظیفه تهیه وسایل کاخ‌های خلیفه را بر عهده داشتند، درآمدشان کاهش یابد و دیگر انگیزه‌ای برای ماندن در بغداد نداشته باشند (العانی، ۱۳۸۴ : ۷-۸).

می‌توان گفت که در اوایل سده پنجم هجری با افول سیاسی آل بویه، تجارت خلیج فارس، به علت ناامنی‌های منطقه‌ای و ناتوانی آل بویه در حمایت از بازرگانی این خلیج دچار رکود شد و همین امر، به مهاجرت بازرگانان ثروتمند ایرانی و به‌ویژه سیرافی‌ها و یهودی‌ها از بنادر خلیج فارس به دریای سرخ منجر گردید (خلیفه، ۱۳۸۵ : ۱۹-۳۲). در این میان، نقش بازرگانان ایرانی به عنوان قشر فعال عرصه بازرگانی دریایی در فرایند جابه‌جایی کانون‌های بازرگانی دریایی قابل توجه است. پرسش پژوهش حاضر، این است که بازرگانان ایرانی چه نقشی در جابه‌جایی مسیر بازرگانی دریایی خلیج فارس به شرق و غرب دریای سرخ داشته‌اند؟ فرضیه این است که بازرگانان ایرانی با مهاجرت به بنادر دریای سرخ و حضور برجسته در بازرگانی دریایی این مسیرها، در جابه‌جایی مسیر بازرگانی دریایی خلیج فارس به شرق و غرب دریای سرخ و بنادر شمال مصر و شکوفایی این بنادر، نقشی مؤثر داشته‌اند. در زمینه پیشینه پژوهش، گفتنی است که پژوهشی منسجم و مستقل درباره جابه‌جایی مسیر بازرگانی دریایی خلیج فارس به شرق و غرب دریای سرخ دیده نشد؛ اما آثار مرتبط با این موضوع مقاله، چنین‌اند:

- کتاب تاریخ خلیج فارس و ممالک همجوار نوشته محمدباقر وثوقی (وثوقی، ۱۳۸۴).
این کتاب، در هفده فصل تنظیم شده و در لابه‌لای آن، به تجارت خلیج فارس در قرون نخستین اسلامی اشاره شده است.

- مقاله «تأثیر رقابت تجاری فاطمیان و عباسیان بر گرایش عشایر قفص جنوب کرمان به اسماعیلیه فاطمی» نوشته ناهید شفیعی (ناهید شفیعی و دیگران، ۱۳۹۷ : ۵۱-۷۶). نویسنده به بررسی تأثیر رقابت تجاری فاطمیان و عباسیان بر گرایش زودهنگام عشایر قفص به اسماعیلیه، و همچنین، تلاش فاطمیان برای تضعیف عباسیان و جابه‌جایی مسیر تجارت از

خلیج فارس به دریای سرخ پرداخته است. نویسنده این مقاله، در خصوص بازرگانی دریایی در این دو حوزه مهم تجاری، اشاره‌هایی نموده است.

- مقاله «تشکیلات اقتصادی فاطمیان در مصر» نوشته حمیدرضا وردی (وردی، ۱۳۹۶: ۱۳۵-۱۶۰). این مقاله، در مورد اقتصاد فاطمیان و تأثیر آن بر پایداری حکومتشان، و همچنین، بررسی منابع مالی فاطمیان است.

- مقاله «بازرگانی دریایی سیراف در سده‌های نخستین اسلامی» نوشته داود یحیایی (یحیایی، ۱۳۸۷: ۸۹-۱۱۲). این مقاله، ضمن اشاره اجمالی به بازرگانی سیراف قبل از اسلام، تجارت سیراف در قرون نخستین اسلامی را بررسی کرده و سهم این بندر در بازرگانی منطقه و آسیا و آفریقا را نیز تبیین نموده است. در این مقاله، از ارتباط سیراف در دوره شکوفایی خود با مناطق گوناگونی در چین، هند و سیلان، دریای سرخ، آفریقای شرقی و سواحل جنوبی و شمالی خلیج فارس سخن رفته است. نویسنده این مقاله، در خصوص موضوع مدنظر ما نیز اشاره‌هایی نموده است.

- مقاله «بنادر ایرانی خلیج فارس در قرون میانی اسلام» نوشته حسن حسین‌زاده شانه‌چی (حسین‌زاده شانه‌چی، ۱۳۸۶: ۳۳-۶۵). این مقاله، در خصوص برخی جزایر حوزه خلیج فارس بحث کرده است.

- مقاله «جابه‌جایی کانون‌های خلیج فارس از قرن پنجم تا هشتم هجری» نوشته محمدباقر وثوقی (وثوقی، ۱۳۸۷: ۱۲۹-۱۴۴). نویسنده در این مقاله، به بررسی تحولات سیاسی و اقتصادی که در جابه‌جایی کانون‌های خلیج فارس تأثیر داشته، پرداخته است؛ اما در مقاله حاضر، ضمن بررسی وضعیت بازرگانی دریایی مهم‌ترین بنادر تجاری خلیج فارس و دریای سرخ، به چگونگی جابه‌جایی مسیر بازرگانی این دو کانون تجاری در سده‌های چهارم و پنجم هجری پرداخته‌ایم که در مقاله آقای وثوقی به آن پرداخته نشده است.

- پایان‌نامه «بررسی اوضاع سیاسی - اقتصادی شهرهای شمالی حوزه خلیج فارس در طول سه قرن اول هجری» نوشته یوسف طیبی (طیبی، ۱۳۸۹). در این پایان‌نامه، به بررسی جایگاه ایرانیان در تجارت فرامنطقه‌ای خلیج فارس، نقش تجار ایرانی در ارتباط با چین، هند و آفریقا و بیان اختراعات ایرانیان در عرصه دریانوردی، صنعت کشتی‌سازی و انواع کشتی‌های ایرانی خلیج فارس در طول تمدن اسلامی پرداخته می‌شود. نویسنده بخشی را به بازرگانی ایرانیان در مناطق مختلف اختصاص داده است.

رساله «بررسی تحلیلی ساختار اقتصادی آل بویه (۳۲۲-۴۴۷ق)» نوشته علی یحیایی (یحیایی، ۱۳۸۹). این رساله، به تبیین ساختار اقتصادی حکومت و وضع معیشت مردم در دوره آل بویه و میزان تأثیرپذیری اقتصاد از حکومت و سیاست آل بویه پرداخته‌است. در زمینه تفاوت این مقاله با آثار یادشده باید گفت در این مقاله، به فرایند جابه‌جایی مسیر تجاری مهم‌ترین بنادر تجاری از خلیج فارس به دریای سرخ، و سپس، دریای مدیترانه در شمال مصر سده چهارم و پنجم هجری پرداخته خواهد شد.

۱. مسیر پایگاه‌های بازرگانی دریایی خلیج فارس

نخستین مسیری که در این دوره جایگاه مهمی داشت، مسیر دریایی خلیج فارس بود؛ اما در این دوره، رقابت و کشمکش سیاسی باعث شده بود که فرمانروایان نخستین آل بویه، چندان به بنادر خلیج فارس و جایگاه آن توجهی نکنند؛ اما در زمان امیران مقتدر آل بویه، به‌ویژه عضدالدوله، آرامش نسبی دوره او، در رونق بازرگانی و اقتصادی کمک بسیاری نمود (فیشر، ج ۴: ۲۴۵). پس، بازرگانی دریایی در سواحل و بنادر خلیج فارس، در دوران امیران مقتدر آل بویه رونق یافت و بنادر آن، به‌ویژه در سده چهارم هجری، از مراکز مهم و عمده کشتی‌رانی و بازرگانی دریایی ایرانیان به شمار می‌رفت.

۱-۱. سیراف، درگاه بازرگانی فارسیان

در دوره عضدالدوله دیلمی (۳۳۸-۳۷۲ق)، در میان بنادر خلیج فارس، سیراف به سبب موقعیت خاص بازرگانی، مقام اول را داشت. این بندر، تا اواخر سده چهارم هجری، بزرگ‌ترین پایگاه دریایی ایران بود که با کشتی‌سازان و ملاحان لایق و کارکشته خود، ارتباط فلات ایران را با خلیج فارس، دریای عمان و دریای عرب (دریای سرخ)، و همچنین، تا نواحی مالزی، اندونزی و چین، و از سوی با شرق آفریقا را تأمین می‌کرد (Taheri, M, ۱۹۱-۱۷۳: ۲۰۰۶). در واقع، سیراف مسیرهای دریایی بنادر خلیج فارس را به هم متصل می‌کرد و بازرگانی دریایی، موجب توسعه اقتصادی بنادر و شهرهای ایالات جنوبی می‌شد. شایان توجه است که موقعیت جغرافیایی ویژه سیراف، امکان تبادل کالا را برای بازرگانان و دریانوردان آن دوران فراهم می‌نمود. از این رو، بازرگانان ایرانی نیز از شرایط مطلوب موجود بهره‌برداری می‌کردند.

نویسنده حدود العالم (مجهول المؤلف، ۱۳۷۲: ۱۳) و اصطخری (اصطخری، ۱۳۶۸:

۴۰)، از بندر سیراف به استراحتگاه دریای پارس تعبیر کرده‌اند. از سوی دیگر، نویسنده حدود العالم مردم فارس را به واسطه تجارت، ثروتمندترین مردم جهان می‌داند (مجهول المؤلف، ۱۳۷۲: ۵۸). می‌توان گفت مردم فارس در نتیجه نزدیکی به بندر سیراف و موقعیت تجاری این بندر، به امور تجاری مشغول بودند و به ثروتی هنگفت دست یافته‌اند. کشتی‌هایی که از مناطق مختلف می‌آمدند، پس از عبور از نجیرم، به سیراف می‌رسیدند که آبادترین بندر بازرگانی آن روزگار محسوب می‌شد و در این بندر، بارهای خود را تخلیه می‌کردند و اجناس واردشده با کشتی‌های سیرافی از شرق دور، یعنی چین و سیلان و هند را بارگیری می‌نمودند و از همان مسیر ذکر شده، به سوی بصره باز می‌گشتند (سیرافی، ۱۳۸۱: ۵۷).

گفتنی است، کشتی‌های سیرافی با بنادر سواحل جنوبی دریای پارس مانند بحرین و عمان و به‌ویژه صحار، ارتباط تجاری داشتند و به همین دلیل، مقدسی سیراف را «درگاه چین و انبار خاور زمین» می‌شمارد (مقدسی، ۱۳۶۱، ج ۱: ۱۳۱). به هر روی، سیراف، بارانداز کشتی‌هایی بود که کالاهای خود را از مناطق مختلف به آنجا می‌آوردند و از همین بندر، کالاها به سرزمین‌های اسلامی ارسال می‌شد و کالاهای ایرانی نیز در آنجا آماده صدور بود.

ثروت هنگفت بازرگانان ایرانی در سده چهارم هجری، گویای تلاش پیوسته این گروه فعال در بازرگانی دریایی است؛ به‌گونه‌ای که ذکر شده است: ثروت مردم سیراف و ایرانیان خلیج فارس، تا بدین حد بود که یک سوم اموال یک بازرگان ایرانی که به هنگام مرگ بر آن وصیت کرده بود، یک میلیون دینار بوده است و غیر از این، نزد شرکا و مضاریان نیز اموالی داشته است (سمسار، ۱۳۳۷: ۵۶). می‌توان گفت که ثروت هنگفت بازرگانان ایرانی، علاوه بر وضعیت تجاری بندر سیراف، به دلیل نقش فعال بازرگانان ایرانی در امر بازرگانی دریایی بود.

اصطخری نیز مرفه بودن مردم سیراف را نتیجه بازرگانی دریایی آنان دانسته و می‌نویسد: «اهالی سیراف، ثروتمندتر از مردم فارس بودند و این ثروت را از راه بازرگانی دریایی به دست آورده‌ب‌ودند» (اصطخری: ۱۴۷). جیهانی نیز آورده است: «اهل سواحل، بازرگانی در دریا کنند؛ خاصه اهل سیراف» (جیهانی، ۱۳۶۸: ۱۲۰). در نتیجه، ثروتمندی مردم فارس و به‌ویژه بندر سیراف، حاصل موقعیت تجاری بین‌المللی و بندرگاهی بندر

سیراف، و همچنین، حضور پیوسته بازرگانان ایرانی بوده است. سیراف، در منطقه‌ای واقع بود که از طریق مسیرهای متعدد با شهرهای بزرگ ارتباط می‌یافت (مقدسی، ۱۳۶۱، ج ۱: ۴۵۴). پس، این بندر دارای موقعیتی استراتژیک برای بازرگانان داخلی و خارجی بود و به گفته مقدسی، بازرگانی دریایی در سیراف در مقایسه با بصره رونق بیشتری داشت و این آبادانی و رونق، تا پایان حکومت آل‌بویه (نیمه سده پنجم هجری) ادامه یافت (ابن بلخی، ۱۳۴۸: ۵۴).

پس، می‌توان گفت سیراف ارتباط تجاری گسترده‌ای با سایر بنادر در سرزمین‌های اسلامی و غیراسلامی داشته است و بیشترین راه‌های خشکی و دریایی به آن ختم می‌شد. بازرگانان با استفاده از مسیرهای ارتباطی سیراف، از تمامی ایالات کالاهای صادراتی خود را به سیراف می‌آوردند و کالاهای واردشده از دورترین جاهای دنیا را می‌خریدند. بنابراین، از مهم‌ترین عناصر رونق و شکوفایی بندر سیراف، وجود بازرگانان ایرانی در عرصه تجارت دریایی بود؛ اما با آغاز ضعف سیاسی آل‌بویه، و در نتیجه، رکود بازرگانی دریایی در بندر سیراف، بازرگانان ایرانی به قلمرو فاطمیان در دریای سرخ مهاجرت نمودند.

۲-۱. بصره، بارانداز فارس (۳۳۸ - ۳۷۲ق)

بصره، بارانداز دیگر بازرگانی ایرانیان در خلیج فارس بود. بصره، از شهرهای شمال غربی خلیج فارس بود که در سالیان اولیه فتوح اعراب در خلیج فارس ساخته شده بود. با وجود اینکه بیشترین مردمان این شهر عرب‌ها بودند، اما ایرانیان، بازرگانی و کشتی‌رانی این شهر را برعهده داشتند و با کشتی‌های خود تا دورترین نقاط بازرگانی می‌کردند. ایرانیان، از بنادر شمالی خلیج فارس مانند سیراف و کیش به امور تجاری می‌پرداختند و در بصره نیز نمایندگی داشتند. (اشپولر، ۱۳۷۳: ۲۷۱). این امر، نشانگر فعالیت گسترده بازرگانان ایرانی در عرصه بازرگانی دریایی در این دوره است.

مستوفی می‌گوید: «بصره خرمای خوب دارد و خرمای آنجا تا هند و چین و ماچین می‌برند. اهل آنجا اکثراً سیاه‌چهره‌اند و مذهب اثنی‌عشری [دارند] و زبانشان مغیر است و پارسی نیز گویند» (مستوفی، ۱۳۳۶: ۴۰). در نتیجه، حضور مردم فارس در این منطقه آشکار است. بصره، بازار معامله جواهرات، تهیه سرمه و رنگ‌های شگرف و زنگباری بود (لسترنج، ۱۳۷۳: ۸۸). چنین به نظر می‌رسد که یکی از دلایل جذب بازرگانان ایرانی به این

منطقه، وجود این کالاها باشد؛ زیرا در قلمرو آل بویه، و در واقع قلمرو عباسیان، این کالاها بازار مصرف بسیاری داشتند.

ابن حوقل با اشاره به ثروت فراوان ابوبکر احمد بن عمر سیرافی در بصره در سال ۳۵۰ق، به حضور فعال بازرگانان ایرانی در این بندر اشاره می‌کند. ابن حوقل از زبان کاتب این شیخ می‌نویسد: «... او مردی است که در سال ۳۴۸ق بیمار شد و در آستانه مرگ قرار گرفت و وصیت کرد ثلث مالش یا مقداری بیشتر به سبب نبودن وارث، به نهصد هزار دینار بالغ شد و این، علاوه بر مرکب خاص بود و او را وکیلی است که وسایل و لوازم وی و نیز صورت حساب‌های روشن و قبض‌هایی که از حیث موعد و غیر آن معلوم و معین بود و کالاها گوهر و عطر که در خانبارها و گنج‌هاست، به دست اوست و کمتر اتفاق می‌افتد که ستوری از آن وی به ناحیه‌ای از نواحی هند یا زنگبار یا چین حرکت کند و او را در آن شریک یا مکاری باشد؛ مگر از باب ارزشمند بودن محمولات بی‌مزد و پاداشی... در مورد اینکه آن مرد به ثلث مال خود و مقداری بیشتر از آن وصیت کرده بود، فرض می‌کنیم که نصف مال بوده باشد. با این همه، من نشنیده‌ام که بازرگانی این همه ثروت داشته باشد یا در تصرف او باشد و ودیعه سلطانی نیز این اندازه نیست و این داستان را اگر افسانه تلقی کنیم، باز هم عجیب و بعید به نظر می‌رسد» (ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۵۸). در واقع، ثروت فراوان بازرگانان ایرانی در این منطقه، گویای رونق بازرگانی دریایی در این بندر، و همچنین، حضور فعال ایرانیان در عرصه بازرگانی بین‌المللی است.

گفتنی است که بصره، همواره از طریق دجله و فرات با بغداد و دیگر شهرهای عراق در ارتباط بوده و بازارهای پررونقی داشت و هر روز در سه نقطه شهر با تشکیل بازار، مبادلات تجاری گسترده‌ای صورت می‌گرفت (ناصر خسرو، ۱۳۸۱: ۱۵۳-۱۵۴). این بندر، به مثابه انباری برای کالاهای تجاری آن به شمار می‌آمده که در نتیجه آن، شهری آباد بوده و بازارهای عمده در آن وجود داشت. در حقیقت، این بندر، بارانداز ارجان به حساب می‌آمد و به دلیل موقعیت مهم تجاری و قرار گرفتن در مسیر کشتی‌هایی که شرق به غرب یا غرب به شرق دریا را می‌پیمودند و با اینکه شهری بسیار کوچک بوده، بندر تجاری ویژه‌ای برای فارس محسوب می‌شد؛ زیرا در مرز غربی فارس قرار داشت و در پیوند دو ولایت مهم، یعنی خوزستان و فارس نقش مهمی را بر عهده داشت و عامل تعیین‌کننده‌ای برای توزیع کالاهای هندی، در این مناطق به حساب می‌آمد (ابن حوقل، ۱۹۹۲: ۷؛ مجهول المؤلف،

۱۳۷۲: ۱۳۳؛ جیهانی، ۱۳۶۸: ۵۸؛ مقدسی، ۱۳۶۱، ج ۲: ۶۳۶). در نتیجه، به دلیل موقعیت مطلوب تجاری در بندر بصره، بازرگانان ایرانی فعالیت گسترده‌ای در این بندر داشتند.

همچنین، بر سر راه تجاری بصره، جزیره و بنادر کوچکی واقع بودند که مسیر دریایی میان بنادر بزرگ را به هم متصل نمایند. در میان این راه، جزیره عبادان در مصب شطالعرب به دریا قرار داشت. در اینجا رباط‌های بسیاری برای نگهبانان راه‌ها، عبادت‌کنندگان و پارسایان در مقابل دزدان دریایی وجود داشت که عوارض کشتیرانی نیز در اینجا گرفته می‌شد (جیهانی، ۱۳۶۸: ۵۸؛ متز، ۱۳۶۴، ج ۲: ۵۴۶)؛ زیرا دزدان دریایی در اغلب مسیرها برای غارت یا مصادره کشتی‌ها یا اسیر کردن و فروختن مسافران کمین کرده بودند (طاهری، ۱۳۹۲: ۳۷۴-۳۸۲)؛ به عبارتی، خلیج فارس جولانگاه دزدان دریایی بود و در سواحل غربی آن، تعداد دزدان دریایی بسیار بود که باعث بدنامی این سواحل شده بودند (متز، ۱۳۶۴، ج ۲: ۵۴۵). در نتیجه، با توجه به موقعیت تجاری بندر بصره، حکومت برای رونق تجاری در این بندر موظف بود که امنیت را برای بازرگانان فراهم نماید تا بتواند در راستای شکوفایی بازرگانی دریایی خویش، حضور بازرگانان را در این بندر حفظ نماید.

۳-۱. مهربوبان، بارکده جنوب فارس و خوزستان

بندر مهربوبان^۱ در دوره آل بویه با توجه به رسیدگی امرای این دولت به امور بازرگانی و به‌ویژه توجهی که ابوالفضل بن عمید وزیر رکن الدوله (۳۱۴-۳۵۵ق) به این بندر نشان داد، به رونق رسید و به دلیل داشتن دو راه آبی - خشکی از راه رودخانه‌های تاب و هندیجان، برتری بیشتری در تبادل و توزیع کالا به مناطق داخلی نسبت به دو بندر سینیز و جنابه داشته است (پرهون، ۱۳۸۴: ۱۱۸).

مهربوبان، بارکده جنوب ایران، مسیر دریایی و زمینی مبادله کالا بود. ابن بلخی در توصیف مهربوبان، درآمد مردم این منطقه را بیشتر از کشتی‌ها می‌داند (ابن بلخی: ۱۵۰)؛ زیرا این شهر، محل لنگر انداختن کشتی‌ها بوده و تمام کسانی که از پارس و خوزستان و بصره که عزم سفر دریایی را داشته‌اند، به این بندر رفت‌وآمد داشتند (ابن بلخی، ۱۳۴۳: ۲۰۷). مقدسی نیز می‌نویسد: تمامی کشتی‌هایی که به خوزستان می‌رفتند یا از بصره و

۱. موقعیت کنونی این بندر، شهرستان هندیجان در استان خوزستان است.

۲۲۲ مطالعات تاریخی جهان اسلام

سال هشتم، شماره ۱۵، بهار و تابستان ۱۳۹۹

خوزستان می‌آمدند، در مهربان جمع می‌شدند (مقدسی، ۱۳۶۱، ج ۱: ۶۳۵؛ ابن بلخی، ۱۷۹۷: ۳۵۸؛ حافظ ابرو، ۱۳۷۸: ۱۳۹). در نتیجه، تجمع بازرگانان نقاط مختلف در این بندر و همچنین، موقعیت باجگاهی بندر مهربان توانست جایگاه تجاری ویژه‌ای به آن ببخشد.

به هر تقدیر، کشتی‌ها از بندر بصره بعد از گذشتن از عبادان (آبادان امروزی)، به اولین منزلگاه خود، یعنی مهربان می‌رسیدند. مهربان، بندری مهم در غربی‌ترین نقطه ایالت فارس و جزء ولایت ارجان به شمار می‌آمد و در سده چهارم هجری، شهری آباد بود. مهربان همچنین، نخستین لنگرگاه کشتی‌هایی بود که از بصره به سوی اقیانوس هند می‌رفتند؛ به همین دلیل است که مقدسی آن را «انبار بصره» می‌نامد (مقدسی، ۱۳۶۱، ج ۱: ۶۳۶)؛ به عبارتی، می‌توان گفت این بندر از بنادر مهم ایالت فارس و انبار بصره محسوب می‌شد که کالاهای مختلف از بصره و شهرهای فارس به این بندر آورده می‌شد و پس از بارگیری در کشتی‌ها، به سرزمین‌های دیگر صادر می‌گردید (مستوفی، ۱۳۶۲: ۱۷۸؛ ابن فقیه همدانی، ۱۳۰۲: ۱۱۴). در نتیجه، موقعیت تجاری مهربان توانست موجب رونق و شکوفایی تجاری برای این منطقه باشد.

ابن حوقل، بندر مهربان را بارکده ارجان و نواحی دیگر نزدیک فارس و قسمتی از خوزستان دانسته است (ابن حوقل، ۱۹۹۲: ۷؛ اصطخری، ۱۳۶۸: ۳۴). در واقع، مهربان، اولین بندری بود که وقتی کشتی‌ها از بصره و مصعب دجله به طرف هند بیرون می‌آمدند، به آن می‌رسیدند و این بندر، یعنی مهربان، بندر ارجان به شمار می‌آمده است (لسترنج، ۱۳۷۳: ۲۹۴). پس، موقعیت بندرگاهی مهربان باعث می‌شد که درآمد اکثریت مردم این منطقه به وسیله کشتی‌ها تأمین شود و مردم این بندر، نقشی فعال در عرصه بازرگانی دریایی داشته باشند.

جغرافی‌نویسان مسلمانی که از این شهر یاد کرده‌اند، همگی بازارهای بزرگ و پررونق آن را توصیف نموده‌اند (مقدسی، ۱۳۶۱، ج ۱: ۴۲۶؛ ناصر خسرو، ۱۳۸۱: ۹۰). این امر، نشان‌دهنده تعدد بازرگانان و رقابت بین آنان و در نتیجه، رونق تجاری این بندر است. همچنین، ناصر خسرو از سه کاروان‌سرای بزرگ در این شهر یاد کرده است که هر یک از آنها، همچون حصار مستحکم و عالی بودند (ناصر خسرو، ۱۳۸۱: ۱۵۴). بنابراین، وجود استراحتگاه در این بندر، گویای تعدد بازرگانان در این منطقه است.

۱-۴. گناوه، بارانداز بازرگانی فارسیان

گناوه، از دیگر مراکز و بنادر تجاری بازرگانان ایرانی بود که کالاهای صادراتی آن، جامه‌های متنوعی بود و همچنین، دارای معدن مروارید بوده است (حدود العالم، ۱۳۷۲: ۳۷۵). در واقع، وجود معدن مروارید در این بندر، می‌توانست بازرگانان ایرانی را به سوی این منطقه جذب نماید.

اهمیت این شهر از لحاظ تجارت، از آنجا معلوم می‌گردد که در فهرست قدیمی‌ترین توقفگاه‌های شیراز است. این منطقه همچنین، از مراکز کشتی‌سازی بوده است (شواتس، ۱۳۷۲: ۱۱۶). در نتیجه، بندر گناوه، از مراکز عمده بازرگانی دریایی در قلمرو عباسیان به شمار می‌رفت.

۲. مسیر پایگاه‌های بازرگانی دریای عمان

دومین مسیر، پایگاهی برای بازرگانی در دریای عمان و جنوب یمن بود که با تغییر مسیر تجاری کالاهای خاور دور، بنادر سواحل غربی دریای سرخ از لحاظ بازرگانی شهرت زیادی کسب کردند و از مهم‌ترین بنادر خلیج فارس، یعنی بصره و سیراف و صحار، سبقت گرفتند و شهرت بیشتری یافتند (ساله، ۱۹۹۳م: ۲۵). دریای سرخ به دلیل موقعیت تجاری خود، نقش قابل توجهی در بازرگانی دریایی دولت فاطمیان داشته است. در سده پنجم هجری، با جابه‌جایی مسیر بازرگانی دریایی خلیج فارس به دریای سرخ، برخی از بنادر این دریا سهمی بسزا در رونق و شکوفایی بازرگانی دریایی منطقه داشتند.

۱-۲. بازرگانی فارسیان از صحار تا مسقط

بندر صحار و مسقط، جایگاه دریایی مناسبی داشت و می‌توانست برای راهیابی بازرگانان ایرانی در اقیانوس هند و دریای سرخ، نقش مهمی داشته باشد و در عرصه بازرگانی دریایی، رقابت تجاری در این بندر بسیار پررونق بود. در دوره آل‌بویه و هم‌زمان با شکوفایی بندر سیراف در قلمرو عباسیان، بندر صحار نیز همپای بندر سیراف، در عرصه تجارت دریایی فعالیت می‌کرد. مقدسی می‌نویسد: «صحار، قصبه عمان است و بر کرانه دریای چین (دریای عمان)، شهری مهم‌تر از آن نیست. آبادان، پرجمعیت، پُر ثروت و بازرگانی، دارا تر از زبید و صنعاست. بازارهای شگفت‌انگیز دارد» (مقدسی، ۱۳۶۱، ج ۱: ۱۳۱). بندر صحار، رقیب تجاری هم‌زمان سیراف است. این بندر به دلیل موقعیت جغرافیایی آن، برتری

بیشتری نسبت به سیراف دارد. موقعیت مکانی این بندر که در نزدیکی دهانه خلیج عمان و کناره آن است، باعث ایجاد موقعیتی ایده‌آل را برای تجارت بین دو منطقه شرق و غرب که با عبور از اقیانوس هند انجام می‌شده، به وجود آورده است. همچنین، این بندر ایستگاهی بین راهی برای کشتی‌هایی است که به خلیج فارس وارد و خارج می‌شوند. از طرف دیگر، اهمیت سیراف، بر پایه واقع شدن آن در مجاورت این بندر بوده است. علاوه بر لنگر انداختن کشتی‌های تجاری در بندر صحار و سهولت تأمین آذوقه در آن، این بندر، دارای یک موقعیت خوب برای کنترل و توسعه تجارت با آفریقا بوده است و توسعه چشمگیری را از طریق ارتباطات قابل توجه آن با بازرگانان و کشتی‌هایی که از سیراف و دیگر بنادر خلیج فارس همانند بصره می‌آمدند، به دست می‌آورد. این بندر از این طریق، کالاهای کشتی‌های آفریقایی‌ها را که به آن وارد می‌شدند، تأمین کرده و نیز بازرگانان خلیج فارس و عمان از این مسیر به راهشان ادامه می‌دادند و به سوی هندوستان و نیز کالاهایی که در آنجا آماده می‌شده است، حرکت می‌کردند (Tampeo, ۱۹۸۹: ۱۰۵).

با افزایش تدریجی تجارت صحار، میزان مالیاتی که برای خلیفه در قرن ۹ میلادی از سوی آنها ارسال می‌شد، ۳۰۰ هزار دینار بود. بدیهی است که این میزان مالیات در به دست گرفتن کنترل صحار و عمان، برای خلافت عباسیان و بعدها برای قرمطیان و آل بویه قابل توجه بوده است (Whitehouse, ۱۹۷۴: ۱۸-۲۱).

صحار، به دو شکل با سیراف ارتباط بازرگانی نزدیک داشت: ابتدا به صورت تجارت مستقیم میان عمان و سیراف که اهمیت بسیاری داشت؛ زیرا کالاها و انواع محصولات، از شرق دور، یعنی بنادر دریای سرخ و شرق آفریقا، به آنجا می‌آمد و تخلیه می‌شد و بازرگانان سیرافی، این تجارت نسبتاً نزدیک نسبت به شرق دور و شرق آفریقا را از دست نمی‌دادند. دومین ارتباط بازرگانی سیراف با صحار، به عنوان یک توقفگاه بود؛ زیرا کشتی‌هایی که از بصره به سیراف می‌آمدند، به علاوه کشتی‌های بازرگانی سیرافیان، قبل از ورود به دریای هند، در کناره‌های عمان، در بندر صحار توقف می‌کردند و ضمن اینکه آب و توشه‌ای برمی‌گرفتند، به مختصر مبادلاتی نیز می‌پرداختند (سیرافی، ۱۷۰۱: ۵۷). عازم بنادر هند و چین می‌شدند و در برگشت نیز به همین‌گونه رفتار می‌کردند. گفتنی است، این وضع زمانی بود که کشتی‌های بازرگانی از راه مستقیم دریایی طی مسیر می‌کردند (همان).

۲-۲. مسیر بازرگانی فارسین از بندر المکلا تا عدن

عدن، مرکز بازرگانی غرب دریای سرخ بود و در سده پنجم هجری با توجه به آشفتنی در بغداد و مناطق شام و ثبات موجود در مصر و سرزمین مغرب، تجارت به سوی غرب به طرف دریای سرخ تغییر یافت. بندر اصلی این معاملات، عدن بود که در جنوب یمن در نزدیکی باب المندب قرار داشت (همان: ۸).

ابن مجاور می‌نویسد: «وقتی که ریسوت ویران شد، صحار از آن ویرانی آباد شد و وقتی صحار رو به خرابی رفت، هرموز و بندر تیز، آبادان شدند و با ویرانی هرموز و تیز، عدن آباد گردید» (ابن مجاور، بی تا: ۲۸۷). در واقع، با رکود تجاری یک منطقه، بازرگانان روانه مناطق تجاری دیگر می‌شدند؛ به عبارتی، می‌توان گفت جابه‌جایی بازرگانان از یک منطقه به منطقه دیگر، در واقع جابه‌جایی کانون‌های تجاری بود. ابن مجاور، درآمد عدن را از مالیات کشتی‌ها در سال ۴۶۱ هجری بیش از یکصد هزار دینار ذکر می‌کند (همان: ۱۲۲). این امر، گویای رونق بازرگانی دریایی، و همچنین، حضور حداکثری بازرگانان در این بندر است.

فاطمیان پس از ورود به مصر (۳۶۲ ق)، تلاش کردند مسیرهای تجارت قاره بین آسیا و مدیترانه را از راه دریای سرخ و به‌ویژه عدن، منحرف کنند. به عقیده لوئیس، داعیان اسماعیلی به صورتی هدفمند در راستای تضعیف عباسیان کوشیدند (۲۸۷-۲۹۵ Lewis ۵۴-۵۰: ۱۹۴۸-۱۹۴۹)؛ به‌گونه‌ای که می‌توان گفت یکی از راهکارهای دولت فاطمیان در راستای تضعیف عباسیان، راهکار اقتصادی بوده است که به جابه‌جایی مسیر بازرگانی دریایی از خلیج فارس به بنادر دریای سرخ انجامید.

از دلایلی که بر نقش ایرانیان در امور تجاری عدن صحنه می‌گذارد، سفر دریایی مقدسی با یک دریانورد ایرانی است. وی می‌نویسد:

«من در دریای یمن سوار کشتی شده بودم در کابین با ابوعلی حافظ مروزی آشنایی دست داد و چون دوست شدیم، گفت: تو دل مرا برده‌ای. گفتم: چرا؟ گفت: تو را آدمی سر بره و دوستدار نیکی و نیکان و مایل به جمع‌آوری دانستن می‌بینم. اکنون تو به شهرهایی آمده‌ای که بسیاری از مردم از راه درستی و قناعت باز داشته است. من می‌ترسم تو نیز به عدن در آیی و بشنوی که مردمی با هزار درهم به بازرگانی رفت و با هزار دینار برگشت و دیگری با صد برفت و با پانصد برگشت... دلت زیاد خواهی کند. من گفتم: به خدا پناه می‌برم؛ ولی

چون به عدن در آمدم و بیش از آنچه او گفته بود شنیدم، فریفته شدم و خیال رفتن به زنگبار کردم؛ ولی خدا دلم را از آن سرد کرد» (مقدسی، ۱۳۶۱، ج ۱: ۱۳۷).

توصیف مقدسی، نمایانگر موقعیت تجاری ایده‌آل بندر عدن و حضور بازرگانان ایرانی در آن منطقه است.

در واقع، بندر عدن با وجود حضور فعال بازرگانان ایرانی که کار کشتیرانی آن بندر را نیز بر عهده داشتند، منطقه پُرسود تجاری بود و همانند دروازه چین بود (حورانی، ۱۳۳۸: ۱۰۷). بنا بر قول شواتس: «[ایرانیان] تا به امروز در سواحل دریا، چه دور و چه نزدیک، تسلط دارند» (شواتس، ۱۳۷۲: ۱۹۲). در واقع، حضور فعال ایرانیان در بندر عدن به عنوان طبقه حاکم باعث رونق و شکوفایی بیشتر آن بندر می‌شد. اصطخری می‌نویسد: «[عدن]، شهری کوچک است و شهرت آن، جهت آن است که فُرُضَه (بندرگاه) بَحْرین (دریای هند و سرخ) است و از آنجا روندگان به دریا می‌روند. معدن لؤلؤ، در آنجا می‌باشد...» (اصطخری، ۱۳۷۳: ۲۸).

توماس ریکس بر این باور است که علت فراوانی اقلام وارداتی به قلمرو عباسیان در سده‌های چهارم و پنجم هجری، تقاضای روزافزون دربار خلافت عباسی و آل بویه در شیراز و بغداد بود که باعث می‌شد بازرگانان ایرانی برای خرید کالاهای تجملی مسافرت‌های بسیاری به دریای سرخ داشته باشند (ریکس، ۱۳۵۱: ۴۲). در نتیجه، چنین به نظر می‌رسد که با توجه به وجود معدن مروارید در بندر عدن، و همچنین تقاضای دولتمردان عباسی و آل بویه برای کالاهای تجملی، بازرگانان ایرانی از مشتریان ثابت بازار مروارید عدن بوده‌اند. به گفته ناصری طاهری، در اوایل سده پنجم هجری، دو برادر بازرگان ایرانی اهل شوشتر به نام‌های ابوسعید و ابونصر، پس از مهاجرت به مصر، با حمایت دولت فاطمیان شرکت تجاری تأسیس کردند و فعالانه در امر بازرگانی مصر شرکت نمودند (ناصری طاهری و فتحی، ۱۳۸۶: ۱۵۷).

مقدسی، به نقش ایرانیان در دوره آل بویه در بازرگانی دریایی عدن و عمان اشاره می‌کند که بیشتر ساکنان عدن و عمان، در بندر صحار ایرانی بودند و در بازارها به فارسی سخن می‌گفتند (مقدسی، ۱۳۶۱، ج ۱: ۱۲۲ - ۱۳۱). وی با بیان رونق تجارت در حوزه دریای سرخ و حضور گسترده ایرانیان در این بنادر، از تمایل خویش برای تجارت در این منطقه سخن به میان می‌آورد (همان: ۱۰۴). حدود العالم نیز با بیان این نکته که عمان دارای

بازرگانان ثروتمند، و همچنین بارکده جهان است، گفته‌های مقدسی در خصوص این منطقه را تأیید می‌کند (مجهول المؤلف، ۱۳۷۲: ۴۴۰). به‌هرروی، تجمع بازرگانان در یک منطقه و رونق تجاری آن، نتیجه موقعیت تجاری منطقه، و همچنین نقش فعال بازرگانان است؛ همچنان‌که بازرگانان ایرانی در نتیجه موقعیت تجاری پُرونق بندر عدن، روانه این بندر شدند و با در دست گرفتن بازرگانی دریایی، و نیز حضور فعال در منطقه، به صورت طبقه حاکمه درآمدند که از نتایج آن، گسترش زبان فارسی در بازارهای این بنادر بود.

۳. مسیر پایگاه‌های بازرگانی در دریای سرخ

خلفای فاطمی با تمام توان تلاش نمودند امتیاز تجارت مشرق‌زمین از نواحی بین‌النهرین و خلیج فارس را به آن سوی دریای مدیترانه و مصر و سواحل آن منتقل نمایند (ابن مجاور، بی تا: ۱۲۷). استقرار فاطمیان در قاهره (۳۶۲ق)، بخش مهمی از تجارت جهانی را به محور مدیترانه - دریای سرخ منتقل ساخت (میکل، ۱۳۸۱: ۲۰۸). مبلغان فاطمی در کنار انجام وظایف دینی و مذهبی خود، به سرمایه‌گذاری تجاری نیز می‌پرداختند و در سرزمین‌های زیر سلطه عباسیان، نفوذ اقتصادی چشمگیری داشتند. این قدرت و نفوذ، آنان را قادر ساخت که سیاست‌های خویش را بر منطقه تحمیل نمایند و به عبارتی، خلفای فاطمی با اتخاذ یک سیاست اقتصادی هدفمند، کوشیدند مسیر بازرگانی دریایی را از خلیج فارس تغییر داده، به سوی دریای سرخ بکشانند (همان: ۱۳۱).

۳-۱. اقتدار بازرگانی فارسیان در بندر زبید تا جدّه

به دنبال جابه‌جایی مسیر بازرگانی دریایی از بنادر و سواحل خلیج فارس به بنادر دریای سرخ، بازرگانان ایرانی نیز روانه بنادر دریای سرخ شدند. بندر جدّه، یکی از مهم‌ترین بنادری بود که جاذبه‌های آن، توجه بازرگانان ایرانی را به سوی خود جلب نمود. در اوایل سده پنجم هجری، کشتی‌های ایرانی نیز در طول سواحل خلیج فارس به طرف دریای سرخ، مشغول تجارت بودند. (ابن حوقل، ۱۹۹۲: ۵۸). در واقع، بازرگانان ایرانی با فعالیت در بنادر دریای سرخ، از ارکان اصلی بازرگانی دریایی این بنادر محسوب می‌شدند.

مقدسی، به کثرت بازرگانان و انواع تجارت در بندر جدّه اشاره می‌کند (مقدسی، ۱۳۶۱، ج ۱: ۲۹). وی با بیان این نکته که بیشتر مردم ساکن در بندر جدّه فارس‌زبان هستند، به حضور گسترده بازرگانان ایرانی در این منطقه اشاره دارد (همان: ۹۶). واقعیت این است که

بازرگانان ایرانی، صرف نظر از تمام مسائل و مشکلات، در جست‌وجوی یافتن بنادر تجاری مهم برای ادامه فعالیت خود بودند و با آغاز رکود تجاری در بنادر خلیج فارس، روانه بنادر و سواحل دریای سرخ شدند و بساط فعالیت خویش را در آن مناطق گسترده کردند.

از منابع عربی و فارسی چنین برمی‌آید که ایرانیان بر تجارت سواحل عربستان تا بندر جدّه و دیگر بنادر دریای سرخ تسلط داشتند؛ به‌گونه‌ای که استخری ذکر می‌کند، اساساً بازرگانی در شهر جدّه در اختیار ایرانیان بوده و ایشان طبقه حاکم در این بندر بودند (اصطخری، ۱۳۶۸: ۲۱). در واقع، رکود بازرگانی دریایی در خلیج فارس و سواحل آن، باعث مهاجرت بازرگانان ایرانی به بنادر دریای سرخ شد و پس از آن، ایشان نقش فعال خویش را در عرصه بازرگانی دریایی در حوزه دریای سرخ ایفا نمودند و نبض بازار در بنادر این دریا را در کنترل خود گرفتند.

همان‌گونه که ذکر شد، گرچه مهاجرت بازرگانان ایرانی به بنادر دریای سرخ، به رکود بازرگانی دریایی در بنادر خلیج فارس و به‌ویژه بندر سیراف بستگی داشت و پیش از آن، با وجود اینکه بخشی از تجارت بنادر خلیج فارس با بنادر دریای سرخ مانند جدّه انجام می‌شد، اما کشتی‌های سیرافی در دریای سرخ، تا بندر جدّه بیشتر پیش نمی‌رفتند؛ زیرا کشتی‌های سیرافیان بعد از ورود به دریای قلزم و رسیدن به بندر جدّه، کالاهای خود را به کشتی‌هایی که عازم مصر بودند، منتقل می‌کردند و خود برمی‌گشتند (سیرافی، ۱۷۰۱: ۱۳۷-۱۳۸).

ابن مجاور از دو تاجر سیرافی به نام «سیار» و «میاس» نام برده که در اوایل سده پنجم هجری پس از ویرانی زادگاهشان سیراف، به بندر جدّه مهاجرت کرده و با سرمایه‌گذاری در آنجا بناهای بسیاری ساختند (ابن مجاور، بی تا: ۲۴۰). در واقع، بازرگانان سیرافی پس از رکود تجارت در سیراف، در جست‌وجوی مراکزی مناسب برای تجارت بودند. بندر جدّه، از مهم‌ترین بناهای بود که مورد توجه بازرگانان سیرافی قرار گرفت.

گفتنی است که سیرافی با بیان حضور بازرگانان سیرافی در بندر جدّه، به نقش آنان در مسیر بازرگانی دریای سرخ اشاره می‌کند. (سیرافی، ۱۷۰۱: ۱۳۶-۱۳۷). همچنین، بخش مهمی از رفت‌وآمد دریایی به هند، اندونزی و خاور دور در اختیار بازرگانان ایرانی بود... (اشپولر، ۱۳۷۳، ج ۲: ۲۲۱). اسکان تاجران سیرافی در جدّه، نشان از حضور حداکثری آنان در آن منطقه، و همچنین سود سرشار این بندر برای بازرگانان است؛ به عبارتی، می‌توان گفت بازرگانان ایرانی با اسکان در بندر جدّه، سکان دار بازرگانی دریایی در این منطقه شدند و

بعد از رکود تجارت در بنادر خلیج فارس، بنادر دریای سرخ را مرکز بازرگانی دریایی قرار دادند.

شواتس می‌نویسد: «بازرگانان فارسی، در اوایل سده پنجم هجری در دریای سرخ جایی برای خود باز کردند» (شواتس، ۱۳۷۲: ۱۹۲). منظور شواتس، مهاجرت بازرگانان ایرانی در سده پنجم هجری به بنادر دریای سرخ و اسکان آنها در این مناطق است. وی همچنین، در هنگام یاد از شهر جدّه در اواخر سده چهارم هجری می‌نویسد: «قسمت عمدۀ تجارت شهر، در دست فارسیان است» (همان). در نتیجه، می‌توان گفت که استقرار بازرگانان ایرانی در بندر جدّه، مربوط به دوره رکود بازرگانی دریایی در بنادر خلیج فارس است. البته شایان توجه است که بازرگانان ایرانی، قبل از زوال تجارت سیراف، با بندر جدّه در ارتباط بودند؛ اما عده‌ای از بازرگانان ایرانی بعد از رکود تجاری در حوزه خلیج فارس، در اوایل سده پنجم هجری در بنادر دریای سرخ ساکن شدند و در واقع، مرکزیت بازرگانی دریایی را به بنادر دریای سرخ منتقل نمودند. در خصوص سال دقیق جابه‌جایی مسیر بازرگانی به بنادر دریای سرخ، در منابع چیزی ذکر نشده است. تنها مطلبی که از لابه‌لای منابع تاریخی قابل استنباط است، این است که هم‌زمان با آغاز ضعف سیاسی آل‌بویه در سال ۳۷۲ق، ضعف تجاری بنادر خلیج فارس نیز آغاز شده است و با سقوط دولت آل‌بویه در اوایل سده پنجم هجری (سال ۴۴۷ق) و روی کار آمدن سلجوقیان، به‌طور قطع مسیر بازرگانی دریایی جابه‌جا شد.

۲-۳. بازرگانی فارسیان از ینبع تا قلزم

بازرگانان پس از جدّه، به سوی ینبع و قلزم یا عیذاب توجه داشتند و بسیاری از آنان، از جدّه به سوی قلزم رفته و با شام و مصر ارتباط تجاری برقرار می‌کردند. پیوند قلزم با بنادر خلیج فارس، در واقع، پیوند بازرگانی شرق و غرب بود. در سده چهارم هجری و پیش از افول خلیج فارس، راه تجاری از قلزم به خلیج فارس بوده است که کالاها با کشتی از قلزم به بندر ایله حمل می‌شد و از مهروبان و جنابه و سیراف و هرمز عبور می‌کرد و به دبیل و ملتان و هند و چین می‌رفت (ابن حوقل، ۱۹۹۲: ۱).

در واقع، در دوره مرکزیت تجاری خلیج فارس، بنادر دریای سرخ از طریق بندر قلزم با بنادر خلیج فارس در ارتباط بودند. در نتیجه، بازرگانان مصری در عرصه بازرگانی دریایی

سده چهارم هجری حضور داشتند و از رونق تجارت دریایی در بنادر خلیج فارس بهره‌مند می‌شدند. بدیهی است که بازرگانان ایرانی نیز به بندر قُلْزُم رفت‌وآمد داشته‌اند. در سده پنجم هجری، بندر قُلْزُم از راه دریای سرخ به بندر جدّه می‌رسید. این بندر، دارای تجارت‌خانه‌های سودآور بود و انبار مصر و بارانداز حجاز و کمک‌رسان به حاجیان به شمار می‌رفت (مقدسی، ۱۳۶۱، ج ۱: ۲۷۷-۲۷۸)؛ زیرا هرساله حاجیان از مغرب و مصر، در این بندر جمع می‌شدند تا به جدّه و سپس مکه بروند (یعقوبی، ۱۴۲۲: ۹۹). این بندر، مرکز کالاهای مصر و شام بود و هرچه از شام وارد می‌شد، برای ورود به مصر باید از بندر قُلْزُم عبور می‌کرد و همچنین، کالاها از مصر برای رفتن به سرزمین‌های حجاز و یمن از قُلْزُم بارگیری می‌شد (اصطخری، ۱۳۶۸: ۳۵). بنابراین، می‌توان گفت حجاز به دلیل موقعیت دینی و تجاری خود، محل تجمع افراد بسیاری بود. ایجاد پیوند بین مصر و حجاز، در واقع، پیوند بین بازرگانان بسیاری بود که در لابه‌لای سفر زیارتی به کار تجارت نیز می‌پرداختند. در واقع، بندر قُلْزُم با رکود تجاری بنادر خلیج فارس، نقشی پُررنگ‌تر در بازرگانی دریایی بین‌المللی ایفا نمود و بی‌شک، بازرگانان ایرانی به عنوان قشری فعال در بنادر دریای سرخ، سهم بسزایی در رونق و شکوفایی این بنادر داشتند.

۳-۳. بازرگانی فارسیان از بندر جدّه تا عیذاب

مسیر دیگر، از جدّه به عیذاب بود و از دوران فاطمیان، عیذاب به عنوان مرکز اصلی بازرگانی هند و یمن و حبشه مطرح شد. (مقریزی، ۱۹۹۸، ج ۱: ۳۵۶). ابن جبیر با اشاره به امنیت موجود در این بندر می‌نویسد: «در بین راه، به محموله‌های فلفل و خرفه و همین‌طور به کالاهای پراکنده بدون نگهبان برمی‌خورید که یا به دلیل خستگی شتری که آنها را حمل می‌کرده و یا به دلیل دیگری، متروک مانده بود و با وجود عبور و مرور افراد گوناگون از آنجا، همچنان در جای خود محفوظ از آفات می‌ماند تا صاحبانشان آنها را ببرند» (ابن جبیر، ۱۳۷۰: ۶۷-۶۸). این گفته، از امنیت موجود در بندر عیذاب حکایت می‌کند. چنین به نظر می‌رسد که دولت فاطمیان با توجه به اهمیت بندر عیذاب، امنیت منطقه را برای بازرگانان فراهم می‌نمود؛ به‌گونه‌ای که دیگر هیچ بازرگانی ترس از دست دادن کالاهایش را نداشت. بندر عیذاب در سده چهارم هجری، متأثر از تاریخ توسعه کشتیرانی در دریای سرخ، به عنوان یکی از بنادر اصلی به رونق رسید (همان: ۵). این بندر در دوره فاطمی نیز رونق

یافت؛ به گونه‌ای که زائران مصری و مراکشی، از راه شبه جزیره سینا به نیل، و پس از آن، از گذرگاه صحرای شرقی به عیذاب می‌رفتند (همان: ۷). در نتیجه، بندر عیذاب محل تجمع بازرگانان و زائران مناطق مختلف بود و همین امر، باعث می‌شد که در تجارت فاطمیان نقش بسزایی داشته باشد.

در سده پنجم هجری، عیذاب ایستگاهی بود که از حبشه و زنگبار و یمن، کشتی‌ها کالای تجاری را به آنجا می‌آوردند و پس از آن، بارها سوار بر شتران می‌شده است و از راه بیابان در طی ۱۵ روز به أسوان در جنوب مصر برده می‌شد و از آنجا با کشتی در رود نیل، کالاها به فسطاط و قاهره وارد می‌شد (همان: ۹۷). در واقع، حضور بازرگانان مناطق مختلف در این بندر، نشان از رونق بازرگانی دریایی در این منطقه دارد. از این رو، موقعیت باجگاهی بندر عیذاب، مورد توجه بازرگانان مناطق مختلف قرار گرفت.

۳-۴. رقابت یهودیان ایرانی تبار با فاطمیان در بازرگانی دریای سرخ

مشخصه دریانوردی در آب‌های دریای سرخ، مشارکت مسلمانان و پیروان ادیان و مذاهب دیگر در امر بازرگانی بود. مناسبات دوستانه میان مسلمانان با دیگر ملل در این مناطق، زمینه‌های رشد و گسترش دریانوردی و مبادلات بازرگانی را فراهم می‌آورد. (دائرة المعارف اسلامی، چاپ دوم، ذیل ۲: Milaha)؛ زیرا لازمه داشتن اقتصادی توانمند، حضور حداکثری بازرگانان در یک منطقه، و همچنین، آزادی بی‌قید و شرط دست‌اندرکاران امور تجاری در این مناطق است.

در سده‌های چهارم و پنجم هجری، دو گروه «یهودیان» به عنوان یک جامعه مذهبی، و همچنین «ایرانیان»، دو ملت فعال اصلی در عرصه بازرگانی بودند. یهودیان، با مسلمانان و مسیحیان، روابط مسالمت‌آمیزی داشتند و در امور صرافی کار می‌کردند. ایشان معاملات پولی خود را با برات و سایر اوراق قرضه انجام می‌دادند. کارگزاران آنها نیز یهودی بوده، امتیازات اجتماعی ویژه‌ای داشتند و بیشتر با عنوان راذانیه (راهدانیه) معروف بودند که مرکز آنها مصر بود و در تجارت بین دره نیل و هند بر پایه روابط محکم با جوامع یهودی اروپای غربی و مرکزی، نقشی برجسته داشتند. یهودیان بین‌النهرین، از ارتباط نزدیک با راذانیه بهره کافی می‌بردند و در جای خود به اشراف بازرگان خلافت و ام‌هایی پرداخت می‌کردند. آنها به جز صرافی، تنها در حمل و نقل شراب (همراه با مسیحیان و اغلب راهبان) فعالیت

داشتند که از دیدگاه مسلمانان، این نوع فعالیت‌ها حرام بود (اشپولر، ۱۳۸۰: ۳).
گفتنی است که برخی منابع، حضور تاجران فاطمی در دریای سرخ را تأیید نمی‌کنند (۱۴۶-۱۲۵: Canard ۱۹۵۴). این منابع معتقدند که فاطمیان از طریق یکی از بازیگران اصلی تجارت دریای سرخ، یعنی بازرگانان یهودی، بر اقتصاد این منطقه تأثیرگذار بودند که در واقع، این راهی برای مداخله در امور مذهبی جامعه یهود نیز بود (Ibn al-Muqaffa' Beshir ۱۹۷۵: ۱۵-۲۴، ۳۴۷-۳۵۱، ۳۲۹-۳۳۰، II/۳: ۱۹۴۹). به نظر می‌رسد که این منابع، به حضور فعال بازرگانان راذنیه در عرصه تجارت دریایی اشاره دارد؛ اما با وجود این، نمی‌توان منکر حضور تاجران فاطمی در عرصه تجارت دریایی شد؛ زیرا ظاهراً برخی از حروف عربی یافت‌شده در قصر ابریم (جنوب مصر)، نشان می‌دهد که یک شبکه تجاری دیگر که شاید به‌طور خاص توسط مسلمانان اداره می‌شد، در جوار آنان فعالیت می‌کرد که همان شبکه یهودیان در دریای سرخ بود. معدود نامه‌هایی که درباره آنها به دست آمده، هنوز منتشر نشده است. چنین به نظر می‌آید که صاحبان کشتی در دریای سرخ، یا خود خلفای فاطمی و یا وابستگان آنان بودند (۱۰۶-۱۰۱: Plumley, ۱۹۷۲). به‌رحال، دولت فاطمیان در بازرگانی دریایی دریای سرخ و بنادر آن، دارای نقشی برجسته بود و با توجه به اهمیت بازرگانی دریایی برای دولت‌ها، نمی‌توان منکر نقش فعال خلفای فاطمی در این عرصه شد.

گفتنی است، در دوره اقتدار فاطمیان، کشتی‌هایی بودند که توسط نیروی دریایی ایشان محافظت می‌شدند (قلقشندی، ۱۹۱۳، ج ۳: ۵۹ و ۵۳۶) و اداره‌کنندگان این کشتی‌ها یهودیان بودند و فاطمیان به دلیل منفعتی که خود داشتند، از کشتی‌های آنان محافظت می‌کردند. از این رو، می‌توان گفت که فاطمیان به دلیل اهمیت بازرگانی دریایی در راستای اقتدار اقتصادی خلافت، مستقیم و یا غیرمستقیم، در بازرگانی دریایی فعال بودند و بهره‌برداری از نیروی بازرگانان یهودی، در راستای سیاست مسالمت‌آمیز دولت‌ها در بازرگانی دریایی بوده است.

به‌هرروی، می‌توان گفت پس از پشتیبانی‌های فراوان فاطمیان از بازرگان بیگانه، بسیاری از خانواده‌های بازرگانان بلندآوازه ایرانی از ایران کوچ کرده و در اسکندریه و فسطاط که در این زمان جایگاه بازرگانی ویژه‌ای به دست آورده بودند، زندگی کردند. بر پایه اسناد گنیزه از آغاز سده پنجم، در مصر، بازرگانان یهودی می‌زیسته‌اند که نام خانوادگی آنان، از

شهرهایی در ایران سرچشمه می‌گرفت و با نام‌های: کازرونی، سینیزی، توزی، تستری (شوشتری) و خراسانی شناخته می‌شدند (۲۹۹ & ۲۶۶-۲۶۵: Goitein, ۱۹۶۶). پس، می‌توان گفت فروافتادن دولت آل‌بویه و سقوط بندر سیراف، به منزله رکود بازرگانی ایرانیان نبود؛ زیرا پس از فروافتادن آل‌بویه، بازرگانان ایرانی به سواحل و بنادر دریای سرخ مهاجرت کردند و به فعالیت‌های بازرگانی در بندرهای دریای سرخ پرداختند. وجود افرادی با نام ایرانی در مصر، نشانگر حضور فعال ایرانیان در بازرگانی دریایی مصر است.

۴. مسیر پایگاه‌های بازرگانی دریایی شمال مصر

با جابه‌جایی مسیر بازرگانی خلیج فارس به دریای سرخ، بنادر و سواحل دریای سرخ محل تجمع بازرگانان شرق و غرب قرار گرفت و در واقع، بنادر دریای سرخ، نقش بنادر تجاری خلیج فارس در سده چهارم هجری را برعهده داشتند.

فسطاط، پایگاه بازرگانی مصر و جایگزین بغداد

مهاجرت گسترده بازرگانان ایرانی به سواحل دریای مدیترانه و دریای سرخ و پیوستن به مرکز تجارت بین‌المللی آن عصر، سبب رونق تجاری دریاهای فوق و تداوم رکود خلیج فارس شد (خلیفه، ۱۳۸۵: ۲۴).

از روزگاران قدیم راه‌های بازرگانی دریای مدیترانه با شرق دور، به دو مسیر خلاصه می‌شد: یکی از راه شام، بین‌النهرین و خلیج فارس، و دیگری از مصر و دریای سرخ به هند و پنجاب و چین؛ اما حوادثی که در سده‌های سوم و چهارم هجری در جنوب عراق شکل و شدت گرفت، باعث شد تا مسیر دوم بازرگانی شرق رونق گیرد و موقعیت تجاری مصر را اهمیت بخشد. به علاوه، موجب شد گروهی از مردم عراق به سوی مصر مهاجرت کنند و در بندر فسطاط رحل اقامت گزینند (ناصری طاهری، ۱۳۷۹: ۱۱۹).

به گفته مقدسی: «فسطاط، شگفت‌انگیز و در نظر همگان، مرکز شمرده می‌شود؛ زیرا که دیوان‌ها و دربار امیرمؤمنان را دربرمی‌گیرد و مرز مغرب و سرزمین‌های عرب می‌باشد. شهر گسترش یافته، مردمش افزایش گرفته، سرزمینش شکوفاست، نامش آوازه و اهمیت یافته، فسطاط مرکز مصر و زداینده بغداد و افتخار اسلام و تجارتخانه ملت‌ها و مهم‌تر از مدینه‌السلام است.» (مقدسی، ۱۳۶۱، ج ۱: ۲۹۵). آشکار است که مقدسی فسطاط را رقیب

تجاری بغداد و حجاز می‌داند؛ زیرا کالاهای بسیاری از قلمرو عباسیان و سرزمین‌های دیگر، وارد این بندر می‌شده است و کشتی‌ها در بندر فسطاط لنگر می‌انداختند (همان: ۲۹۹). در واقع، بندر فسطاط، موقعیتی تجاری شبیه موقعیت بندر سیراف در سده چهارم هجری داشته است. این بندر، به دلیل موقعیت تجاری خود، محل تجمع بازرگانان مناطق مختلف بود. البته قابل ذکر است که موقعیت بندرگاهی فسطاط، از مهم‌ترین دلایل رشد و رونق تجارت آن به شمار می‌رفت.

سپس، مقدسی می‌نویسد: «فسطاط، انبار مغرب و بارانداز مشرق و رونق‌بخش حج بود... تجارتخانه‌های شگفت و بازارها با درآمدهای نیکو دارد، گرمابه‌هایش برترین می‌باشد... بندری پرکشش‌تر از آن نباشد. پرجمعیت‌تر از نیشابور [و بخارا]، مهم‌تر از بصره، بزرگ‌تر از دمشق است...» (همان: ۲۹۵-۲۹۶). بدیهی است که بندری با چنین ویژگی‌هایی، توجه بازرگانان سرزمین‌های دور و نزدیک را به خود جلب خواهد کرد؛ به خصوص اینکه در این زمان، بنادر تجاری خلیج فارس دچار رکود شده بودند و مقدسی، فسطاط را برتر از مناطق تجاری دیگر دانسته است. مقدسی در ادامه، بندر فسطاط را چنین توصیف می‌کند: «فسطاط، امروزه بزرگ‌ترین شهرهای اسلام و فخرآورترین و پرجمعیت‌ترین آنهاست» (همان: ۲۹۸). وی این‌گونه فسطاط را برتر و بزرگ‌تر از بغداد می‌داند. در واقع، فسطاط با بر عهده گرفتن نقش‌هایی که قبلاً بغداد و حجاز در امور تجاری داشتند، از رقبای تجاری خویش در مشرق‌زمین پیشی گرفت. پس، آشکار است که بازرگانان ایرانی به عنوان گروه فعال در میدان بازرگانی دریایی، با رکود بازرگانی خلیج فارس، به سواحل دریای سرخ روی خواهند آورد.

مقدسی، مهاجرت سیرافی‌ها بعد از سقوط سیراف به سواحل دریای سرخ را این‌چنین بیان می‌کند: «سیرافی‌ها، در دوره شکوه آل بویه، شهرشان در اوج رونق بود. اهالی سیراف، سواحل دریاهای عمان، خلیج فارس و اقیانوس هند را در دست داشتند. اینک در سواحل مصر، عربستان و اقیانوس هند رحل اقامت افکندند و به برآوردن شهرهای جدیدی در آن نواحی دست زدند» (همان: ۲۹-۲۲). بنابراین، می‌توان گفت بازرگانان ایرانی با ادامه فعالیت تجاری خود در سواحل و بنادر دریای سرخ، و همچنین زیست در این مناطق، به شکوفایی تجارت دریایی در این مراکز تجاری کمک نمودند؛ به‌گونه‌ای که ابن جبیر می‌گوید: در شهر قوص در نزدیکی عیذاب و از توابع مصر، در مهمان‌سرای ابن عجمی ساکن شده است (ابن

جبیر : ۹۸). عیذاب و قوص ، در مسیر کاروان‌های تجاری بودند که کالاها از عدن به جدّه و به عیذاب حمل می‌شده است و سپس ، به وسیله شتران از جاده کاروانی ، به قوص و رود نیل می‌رفت و از آنجا به فسطاط مرکز بازرگانی مصر وارد می‌شد (همان : ۹۲). در واقع ، مسیرها و بنادر مهم تجاری ، با یکدیگر در ارتباط بودند و همین مسئله ، باعث رونق بیشتر بنادر تجاری می‌گردید. گفتنی است ، بازرگانان با شناسایی مسیرها و مراکز تجاری پُرونق ، به انجام فعالیت‌های تجاری در آن مراکز می‌پرداختند که در این میان ، نقش بازرگانان ایرانی برجسته است.

نتیجه

جابه‌جایی مسیر بازرگانی دریایی از خلیج فارس به دریای سرخ در اوایل سده پنجم هجری ، یکی از رویدادهای مهم به شمار می‌رود که در این دوره ، تحولات بسیاری در جهان اسلام و آبراه‌های دریایی شرق رخ داد و دستاورد فراوانی بر روند بازرگانی دریایی داشت.

بنادر و سواحل خلیج فارس در دوره امیران مقتدر آل‌بویه در سده چهارم هجری ، پرچمدار بازرگانی دریایی در سرزمین‌های شرقی و غربی خلافت اسلامی بود. امیران بویهی با فراهم نمودن امکانات امنیتی و رفاهی ، در پی جذب بازرگانان به بنادر خلیج فارس بودند و از سوی دیگر ، در این دوره ، بازرگانان ایرانی نقش برجسته و پویایی در بازرگانی دریایی داشتند که در نتیجه ، گروهی سرمایه‌دار و توانمند بودند. پس از ناتوانی سیاسی آل‌بویه ، با رکود بازرگانی دریایی خلیج فارس ، مرکزیت بازرگانی دریایی به بندرهای دریای سرخ انتقال یافت و بازرگانان ایرانی ، در شکوفایی بازرگانی دریایی بندرهای دریای سرخ نقش فراوانی داشتند. برخی از آنان ، در بندرهای مصر زندگی کرده ، به ساخت شهرک‌هایی پرداختند و در تثبیت جایگاه بازرگان ایرانی ، بسیار اثربخش بودند.

فرایند جابه‌جایی مسیر بازرگانی دریایی از خلیج فارس به بندرهای شمال مصر ، در چهارم گام پیش رفته است؛ در گام نخست ، جایگاه بازرگانان فارسیان در خلیج فارس و بندرهای سیراف ، بصره ، مهربوبان و گناوه رونق داشت و در گام دوم ، آنان به بازرگانی دریای عمان و بندرهای صحار ، مسقط ، المکلا تا عدن پرداختند. مسیر سوم ، در جابه‌جایی بازرگانی فارسیان در بندرهای دریای سرخ مانند جدّه تا عیذاب بود و مناسبات آنان با

فاطمیان به عنوان رقیب آل بویه و عباسیان بسیار زیاد گردید. در گام چهارم، بازرگانی در بندرهای شمال مصر مانند اسکندریه و فسطاط تمرکز یافت. پس، بازرگانان ایرانی، به عنوان یک گروه فعال، به مدیریت بازرگانی دریایی در سده‌های چهارم و پنجم قمری از خلیج فارس به دریای عمان و سرخ و مدیترانه پرداختند و نقشی چشمگیر به عنوان یک نیروی برتر بازرگانی در این مسیرهای چهارگانه دریایی داشتند.



منابع

- ابن بلخی (۱۷۹۷)، فارسنامه، بهروزی، تهران: اتحادیه مطبوعاتی فارس.
- ابن جبیر، محمد بن احمد (۱۳۷۰)، سفرنامه ابن جبیر، ترجمه: پرویز اتابکی، مشهد: انتشارات آستان قدس رضوی.
- ابن حوقل، ابوالقاسم (۱۹۹۲م)، صورة الارض، بیروت: مكتبة الحياة.
- ابن فقیه همدانی، احمد بن محمد (۱۳۰۲ق)، مختصر کتاب البلدان، لیدن: بریل.
- ابن مجاور، یوسف بن یعقوب (بی تا)، صفة بلاد الیمن والمکه وبعض الحجاز (المستبصر)، مصحح: اوسکار لوفگرن، ناشر لیدن.
- اشپولر، برتولد (۱۳۷۳)، تاریخ ایران در قرون نخستین اسلامی، ترجمه: مریم میر احمدی، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- اشپولر، برتولد (۱۳۸۰)، «تجارت سرزمین‌های شرقی در سده‌های نخستین اسلامی»، ترجمه: دکتر یعقوب آژند، نشریه تاریخ اسلام، شماره ۵.
- اصطخری، ابواسحاق ابراهیم بن محمد (۱۳۶۸)، المسالك و الممالک، تصحیح: ایرج افشار، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- البراوی، راشد (۱۴۰۶ق)، فی الاقتصاد الاسلامی، القاهرة: دار الحرية.
- پرهون، حسن (۱۳۸۴)، «نقش و اهمیت سه بندر: مهربان، سینیز و جنبه در ساحل خلیج فارس»، پژوهشنامه خلیج فارس، ضمیمه کتاب تاریخ ماه و جغرافیا، ش ۸۶-۸۷.
- جیهانی، ابوالقاسم بن احمد (۱۳۶۸)، اشکال العالم، آستان قدس رضوی، مشهد: به نشر.
- حافظ ابرو، ابو حامد شهاب‌الدین عبدالله خوافی (۱۳۷۸)، جغرافیای حافظ ابرو، بی جا: بی نا.
- حورانی، جورج ف. (۱۳۳۸)، دریانوردی عرب در دریای هند در روزگار باستان و در نخستین سده‌های میانه، تهران: ابن سینا.
- خلیفه، مجتبی (۱۳۸۵) «تجارت ایران در دوره سلجوقیان»، رساله دکتری، دانشگاه تربیت مدرس، دانشکده ادبیات.
- دائرة المعارف اسلامی، چاپ دوم، ذیل ۲: Milaha.
- ریکس، توماس (۱۳۵۱)، دریانوردی در خلیج فارس و روابط با آفریقای شرق، فرهنگ

۲۳۸ مطالعات تاریخی جهان اسلام

سال هشتم، شماره ۱۵، بهار و تابستان ۱۳۹۹

ایران زمین.

زرکوب شیرازی، معین‌الدین (۱۳۵۰)، شیرازنامه، کوشش: اسماعیل واعظ جوادی، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.

سالم، سید عبدالعزیز (۱۹۹۳م)، البحر الأحمر فی التاريخ الإسلامی، الإسكندریه.

سمسار، محمدحسن (۱۳۳۷)، جغرافیای تاریخی سیراف، تهران: چاپخانه زیبا.

سیرافی، ابو زید حسن (۱۷۰۱)، سلسلة التواریخ، ترجمه: قره چانلو، تهران: اساطیر.

سیمینوفا، ل، ا (۲۰۰۱)، تاریخ المصر الفاطمیه، ترجمه و تحقیق: حسن بیومی، اسکندریه.

شانه‌چی حسین زاده، حسن (۱۳۸۶)، «بنادر ایرانی خلیج فارس در قرون میانی اسلام»، فصلنامه تاریخ اسلام، دوره ۸، ش ۱، مسلسل ۲۹.

شفیعی، ناهید، «تأثیر رقابت تجاری فاطمیان و عباسیان بر گرایش عشایر قفص جنوب کرمان به اسماعیلیه فاطمی»، فصلنامه مطالعات تاریخ اسلام، دوره ۱۰، ش ۳۹.

شوالتس، پاول (۱۳۷۲)، جغرافیای تاریخی فارس، ترجمه: کیکاووس جهان‌داری، تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.

طاهری، رضا، از مرورید تا نفت: تاریخ خلیج فارس (از بندر سیراف تا کنگان و عسلویه)، تهران: نخستین.

طاهری، فاطمه (۱۳۹۲)، «عملکرد سیاسی و اقتصادی فاطمیان مصر نسبت به خلیج فارس و پیامدهای مترتب بر آن»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، استاد راهنما: بهادر قییم، دانشگاه شهید چمران، دانشکده ادبیات.

العانی، الدكتور عبدالرحمن (۱۳۸۴)، تحول الطريق التجاری من الخلیج العربی الی البحر الأحمر و ازدهار عدن.

فیشر، ویلیام بین (۱۳۸۴)، تاریخ ایران کمبریج، ترجمه: تیمور قادری، تهران: امیرکبیر.

قبادیانی مروزی، ناصر خسرو (۱۳۸۱)، سفرنامه، تصحیح: دکتر محمد دبیر سیاقی، تهران: زوار.

قلقشندی، شهاب‌الدین ابوالعباس أحمد بن علی (۱۹۱۳)، صیح الاعشی فی صناعه الأنشاء، قاهره.

- لسترنج، گای (۱۳۷۱)، جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی، ترجمه: محمود عرفان، تهران: انتشارات علمی فرهنگی.
- لوئیس، برنارد و دیگران (۱۳۶۳)، اسماعیلیان، ترجمه: دکتر یعقوب آژند، تهران: بی‌نا.
- متز، آدام (۱۳۶۴)، تمدن اسلامی در قرن ۴ هجری، ترجمه: علیرضا دکاوتی، تهران: امیرکبیر.
- مجهول المؤلف (۱۳۷۲)، حدود العالم من المشرق الی المغرب، به کوشش: مریم میراحمدی و غلامرضا ورهرام، تهران: دانشگاه الزهرا(س).
- مستوفی، حمدالله (۱۳۶۲)، تاریخ گزیده، تهران: دنیای کتاب.
- مقدسی، ابوعبدالله محمد (۱۳۶۱)، احسن التقاسیم فی معرفة الأقالیم، به کوشش: علینقی منزوی، تهران: مؤلفان و مترجمان.
- المقریزی، تقی‌الدین احمد بن علی (۱۹۹۸م)، المواعظ و الاعتبار بذكر الخطط و الآثار، تحقیق: خلیل المنصور، بیروت: دار الکتب العلمیة.
- میکل، آندره (۱۳۸۱)، اسلام و تمدن اسلامی، ترجمه: حسن فروغی، تهران: انتشارات سمت.
- ناصری طاهری، عبدالله (۱۳۷۹)، فاطمیان در مصر، قم: پژوهشکده حوزه و دانشگاه.
- و فتحی، جواد (۱۳۸۶)، «نیروی دریایی فاطمیان»، تاریخ و تمدن اسلامی، ش ۸.
- و ثوقی، محمدباقر (۱۳۸۴)، تاریخ خلیج فارس و ممالک همجوار، تهران: سمت.
- (۱۳۸۷)، «جابه‌جایی کانون‌های خلیج فارس از قرن پنجم تا هشتم هجری»، دانشگاه تهران: دانشکده ادبیات و علوم انسانی، ش ۱۸۵.
- وردی، حمیدرضا (۱۳۹۶)، «تشکیلات اقتصادی فاطمیان در مصر»، دوره ۱۲، ش ۴۶.
- یحیایی، داود (۱۳۸۷)، «بازرگانی دریایی سیراف در سده‌های نخستین اسلامی»، مجله تاریخ و تمدن اسلامی، سال چهارم، ش ۷، بهار و تابستان.
- یحیایی، علی (۱۳۸۹)، «بررسی تحلیلی ساختار اقتصادی آل‌بویه (۳۲۲-۴۴۷ هجری)»، رساله دکتری، راهنما: علی‌اکبر کجباف و فریدون الهیاری، دانشگاه اصفهان، دانشکده ادبیات و علوم انسانی.
- یعقوبی، احمد بن اسحاق (۱۴۲۲)، البلدان، محقق: محمد امین ضناوی، بیروت: دار الکتب العلمیة.

Beshir, B. I. (۱۹۷۵). "New light on Nubian Fatimid relations",

۲۴۰ مطالعات تاریخی جهان اسلام
سال هشتم، شماره ۱۵، بهار و تابستان ۱۳۹۹

Arabica ۲۲، Historical course, Economic competitions, Abbasids, Fatimids, Albuayeh.

Brookfield Variorum reprints, ۱۹۷۳.

Canard, M. (۱۹۵۴). "Une lettre du calife fatimite al-Hafiz à Roger II", in Atti del Convegno.

Goitein, S.D. (۱۹۶۶). Studies in Islamic History and Institutions, Lieden: E.j.Brill.

Ibn al-Muqaffa', History of The Patriarch of the Egyptian Church, ed. and trad. A. S. Atiya, Cairo: Publications de la Société d'Archéologie Copte. ۱۹۴۹.

Internazionale di Studi Ruggeriani (Palermo: ۱۲۵-۱۴۶. Reed in Miscellanea Orientalia.

l'Histoire du Caire, German Democratic Republic, General Egyptian Book Organisation.

Lewis, B. (۱۹۷۲). "An interpretation of Fatimid history", in Colloque international sur.

Lewis, B. The Fatemids and the route to the Revue de la Facuete des sciences Economiyues de L, universite d, Estambul, II, ۱۹۵۳.

Plumley. (۱۹۷۲). these letters should be edited soon by Geoffrey Khan.

Sauvaget, J. "Sur d'anciennes instruction nutiques Arabs Pour Les Mers de Inde, in" Journal Asiatic", ۱۹۴۸.

Taheri, M. (۲۰۰۶). Significance of the Commercial Port of SIRAF in the First Islamic Centuries, Feghh, va Tarikh Tammadon, (۷&۸).

Tampeo, Moira. (۱۹۸۹). "Maritime Trade between china and West" An Archaeological Study of the Ceramics from Siraf (Persian Gulf) ^ to ۱۵ th centuries A.D. (BAR international Series ۵۵۵, ۱۹۸۹).

Whitehouse, David. (۱۹۶۸). Excavations at Siraf. first interim report, IRAN. vo ۱. Vi. ۱۹۶۸.