

نقش راه‌های ارتباطی ولایت اردشیرخُره در گسترش تجارت آن در دوران اسلامی

هادی دل‌آشوب*

سکینه دنیاری**

چکیده

تجارت پررونق اردشیرخُره، منطقه‌ای که با وسعت نسبتاً زیاد بیش‌تر سواحل بنادر تجاری خلیج فارس را دربر می‌گرفت، به شبکه منظمی از راه‌های ارتباطی و تجاری احتیاج داشت. شبکه راه‌های کاروانرو از روزگاران قدیم، از آسیای صغیر گرفته تا ماوراءالنهر، عموماً به کناره‌های شمالی و شرقی خلیج فارس (سواحل اردشیرخُره) منتهی می‌شد و محصولات ماورای دریا برای مصرف و صدور به بنادر ولایت اردشیرخُره آورده و از آن‌جا به هندوستان، چین، و شرق افریقا صادر می‌شد. اردشیرخُره بنا به موقعیت خاص جغرافیایی و قرارگرفتن در مسیر شاه‌راه‌های تجاری زمینی و دریایی قطب تجاری و حلقه ارتباط جهان شرق و غرب محسوب می‌شد. در این مقاله به دنبال آن‌ایم تا با رویکردی تاریخی و توصیفی و با استفاده از روش کتاب‌خانه‌ای نخست به بررسی راه‌های ارتباطی زمینی و دریایی ولایت اردشیرخُره بپردازیم، سپس نقش این راه‌ها را در رونق تجارت و آبادانی آن تحلیل کنیم و در ادامه نیز محصولات صادراتی و وارداتی اردشیرخُره را بررسی کنیم.

کلیدواژه‌ها: اردشیرخُره، خلیج فارس، سیراف، شیراز، گور، تاریخ تجارت.

* دانشجوی دکتری تاریخ ایران دوره اسلامی، دانشگاه خوارزمی تهران، hadidlashob@gmail.com

** کارشناس ارشد تاریخ ایران دوره اسلامی، دانشگاه شهید چمران اهواز (نویسنده مسئول)

sakinedonyari@yahoo.com

تاریخ دریافت: ۱۳۹۵/۱/۲۰، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۵/۴/۳

۱. مقدمه

تجارت ولایت اردشیرخُره، که با وسعت نسبتاً زیاد بیش‌ترین سواحل و پررونق‌ترین بنادر تجاری خلیج فارس را نیز دربر می‌گرفت، به شبکه منظمی از راه‌های ارتباطی و تجاری وابسته بود. راه‌سازی یکی از طرق انجام‌دادن کار خیر محسوب می‌شد و بسیاری از افراد متمکن و خیرخواه راه‌سازی، بنای برکه، آب‌انبار، و ساخت پل‌ها را در مسیر راه‌های کاروان‌رو جزء صدقات می‌دانستند و در محل‌هایی راه‌سازی می‌کردند که ساختن راه در آن‌جا دشوار و پرهزینه بود. در آن هنگام در شاه‌راه‌ها علامت‌هایی قرار می‌دادند تا مسافران و تجار راه را گم نکنند و هم‌چنین در هر دو هزار ذرع مسافت ستونی از سنگ می‌ساختند تا مسافر دریابد که چه مسافتی را پیموده است. سفرها اعم از تجاری، تفریحی، زیارتی، و ... به هم‌راه کاروان صورت می‌گرفت. وسیله مسافرت در این زمان اسب، قاطر، شتر، الاغ، و هم‌چنین لوازمی چون محمل (کجاوه) و محفه (تخت روان) برای علیلان و بیماران و این‌گونه چیزها بود (فقیهی، ۱۳۵۷: ۶۴۰). برخی از مسافران و تجار نیز پیاده طی طریق می‌کردند. گاهی برای واردشدن به شهری یا خارج‌شدن از آن مجوز عبور لازم بود و در غیر این صورت از ورود و خروج ممانعت می‌شد (مقدسی، ۱۳۶۱: ج ۱، ۶۴۰).

هدف اصلی در این مقاله بررسی تأثیر راه‌های ارتباطی زمینی و دریایی ولایت اردشیرخُره در رونق تجارت و آبادانی این ولایت است. از این رو پرسش اصلی این است که راه‌های ارتباطی ولایت اردشیرخُره چه تأثیری در رونق و تجارت آن داشته است؟ فرضیه پژوهش این است که آن‌چه اهمیت این ولایت را دوچندان می‌کرد عبور راه‌های تجاری بین‌المللی و فرامنطقه‌ای، چون راه زمینی ابریشم و راه دریایی ادویه، بود. پیوندهای منطقه‌ای با یک‌دیگر و تأثیر آن‌ها در تاریخ به‌مرور جاده‌های مواصلاتی بین مردم آسیا را طولانی کرد و سرانجام در حدود قرون دوم و یکم قبل از میلاد بزرگ‌راهی پدید آورد که شرق و غرب جهان آن روز را در مراوده و تماس مداوم قرار داد. این راه‌ها که محور اقتصاد، تجارت، و نقل و انتقال فرهنگ‌ها و تمدن بشری نیز به‌شمار می‌رفت از دو قرن پیش به‌عنوان جاده ابریشم شناخته شد، که البته دانشمندان اروپایی بیش‌تر نظرشان راه‌های زمینی میان چین و اروپا بود (تکمیل همایون، ۱۳۷۶: ۱۵)، اما راه دیگری نیز با عبور از دریاها و چندگانه ارتباط چین و مشرق‌زمین را با غرب و اروپا برقرار کرده بود که این راه با نام راه ادویه شناخته می‌شد و بنادر و جزایر ولایت اردشیرخُره چون سیراف، نجیرم، و کیش از جایگاه‌های مهم میان دریایی آن محسوب می‌شدند. قرارگرفتن ولایت اردشیرخُره در این مسیرها بی‌گمان بر اهمیت تجاری آن بیش از پیش می‌افزود.

شیراز در قرون نخستین اسلامی نقطه عطف راه‌های تجاری زمینی و سیراف، به منزله شکوفاترین بندر تجاری ایران، نقطه عطف راه‌های دریایی محسوب می‌شد. هم‌چنان که مبحث راه‌ها مورد توجه خاص جغرافی‌دانان بوده است، اما ارقام و اعداد ارائه‌شده از سوی آن‌ها در بعد مسافت‌ها و گاهی مسافت شهرهای بین‌راهی با یکدیگر تفاوت دارد که البته دلایلی چون رونق و نضج آبادی‌های تازه، تخریب راه‌ها، امنیت، شرایط آب و هوایی، و مقتضیات خاص می‌تواند علت چنین اختلافاتی باشد. در منابع جغرافیایی قرون نخستین چون مسالک و ممالک، البلدان، صورةالأرض، و حتی کتاب‌های خراج به این شاه‌راه‌ها اشاره فراوان شده است.

این پژوهش از نوع پژوهش‌های تاریخی است و با تکیه بر منابع اصلی تاریخی و به روش کتاب‌خانه‌ای با رویکردی تاریخی و توصیفی سامان یافته است. در خصوص پیشینه تحقیق باید گفت تاکنون کار تحقیقی مستقیمی درباره ولایت اردشیرخُره صورت نگرفته است، اما پژوهش‌هایی که درباره جغرافیای تاریخی سرزمین‌های اسلامی (لسترینج، ۱۳۶۸)، جغرافیای تاریخی فارس (شواتس، ۱۳۷۴؛ مصطفوی، ۱۳۴۳؛ ابن خردادبه، ۱۳۷۰)، و تجارت خلیج فارس و سیراف انجام شده است به محدوده جغرافیایی ولایت اردشیرخُره و تجارت آن اشاراتی دارد، اما تجارت و راه‌های این ولایت را به تفصیل بررسی نکرده‌اند. از این رو در پژوهش حاضر راه‌های ارتباطی زمینی و دریایی ولایت اردشیرخُره، نقش این راه‌ها در رونق تجارت و آبادانی آن، و نیز محصولات صادراتی و وارداتی آن بررسی می‌شود.

۲. راه‌های تجاری زمینی (خشکی)

در سراسر ولایت اردشیرخُره شبکه منظم و گسترده‌ای از راه‌های ارتباطی و تجاری قرار داشت؛ در این جا به اصلی‌ترین و مهم‌ترین شاه‌راه‌های آن، که بیش‌تر مورخان و جغرافی‌دانان نیز بر سر آن متفق‌القول‌اند، اشاره خواهیم کرد.

۱.۲ شاه‌راه شیراز، گور، و سیراف

این مسیر مهم‌ترین شاه‌راه ولایت اردشیرخُره محسوب می‌شد، زیرا مسیر آن از سایر راه‌ها به دریا نزدیک‌تر بود و احتمالاً بیش‌تر از آن استفاده می‌شده است. به نظر می‌رسد که راه مذکور همان شاه‌راه سنگ‌فرش دوره ساسانیان است که منابع تاریخی و جغرافیایی از آن یاد

کرده‌اند (مقدسی، ۱۳۶۱: ج ۱، ۶۷۳-۶۷۴) و چنان‌که پیداست تا قرن چهارم هجری قمری نیز همواره استفاده می‌شده است. استخری در ذکر این مسیر و شهرها و روستاهای بین‌راهی و مسافت آن‌ها چنین نوشته است:

از شیراز تا کفره پنج فرسنگ، از کفره تا بخر پنج فرسنگ، و از بخر تا بَنجُمان پنج فرسنگ، و از بَنجُمان تا جور شش فرسنگ و از آن‌جا تا خان آزامرد شش فرسنگ و این خان صحرايي باشد مقدار سه فرسنگ، و از خان تا ديه کيرند شش فرسنگ و از آن‌جا تا ديه می شش فرسنگ و از می تا سرعقبه شش فرسنگ و از بادركان تا برکانه‌خان چهار فرسنگ و از آن‌جا تا سیراف هفت فرسنگ (استخری، ۱۳۶۸: ۱۱۴).

چنان‌که به‌نظر می‌رسد این شاه‌راه در مسیر خود، به‌جز کوار و گور، از شهرها و روستاهای کم‌اهمیت و کوچک می‌گذشته و بیش‌تر بُعد مسافتی آن مدنظر بوده است، زیرا بخش گسترده‌ای از واردات سیراف در دوران اسلامی شامل کالاهایی بود که از نواحی گوناگون ایران به شیراز می‌آمد و از آن‌جا به سیراف منتقل می‌شد. با توجه به این اصل که راه‌های خوب و نزدیک و ایمن در رونق تجارت نقش به‌سزایی داشت، این مسیر بسیار پررونق بود و شاید در این ده منزلگاه هم تبادلات تجاری صورت می‌گرفت. بعید به‌نظر می‌رسد تاجری از گور از بیست فرسنگی شیراز بگذرد، اما گلاب جوری، آب طلع (عرق شکوفه خرما)، و آب قيصوم (عرق مشک چوپان) نخرد که شهرت جهانی داشت. طول این مسیر از شیراز تا سیراف جمعاً ۶۱ فرسنگ بود. لویی واندن‌برگ (L. Vanden Berghe) در بازدید و مطالعه‌ای که در زمستان سال ۱۳۳۸ ش از منطقه جنوب ایران داشته این جاده را نیز از لحاظ علمی و به‌طور دقیق مطالعه کرده و در طول مسیر آن از فیروزآباد تا سیراف از آبادی‌های گُنارسیاه، دهرام، میان‌دشت، دژگاه، و جم نام برده است و درباره طول مسافت و ویژگی‌های آن راه چنین می‌نویسد:

این راه به طول دویست و پنجاه کیلومتر بوده و فقط به‌وسیله قاطر می‌توان آن را پیمود. هنوز در برخی محل‌های آن سنگ‌فرش قدیمی که در صخره کوهستان تراشیده شده است وجود دارد و از وسط کوهستان‌ها گذشته و دره‌های گُنارسیاه، وهرام، میان‌دشت، و جم را قطع می‌کند ... این جاده تا قرن دهم میلادی (چهارم هجری قمری) و تا هنگام سقوط بندر سیراف که ویرانه‌های آن نزدیک بندر طاهری واقع است راه تجاری بوده است (مصطفوی، ۱۳۴۳: ۱۰۴).

راه‌های متعددی از ایالت‌های هم‌جوار چون اصفهان، کرمان، و خوزستان یا مناطق دورتر چون خراسان و آذربایجان به شیراز می‌رسید و بسیاری از تجار و تولیدکنندگان که

می‌خواستند کالاهای خود را به خارج صادر کنند از طریق این راه‌ها به شیراز می‌آمدند و از آن‌جا راه سیراف را در پیش می‌گرفتند. برخی نیز کالاهای خود را در شیراز به تجار دیگر می‌فروختند و کالاهای رسیده از سیراف را خریداری می‌کردند. در بین راه‌ها نیز مسلماً محصولات و تولیدات هر شهر خرید و فروش می‌شد. در طول این مسیر، به‌منظور رونق تجارت و استراحت کاروان‌های تجاری، چهار کاروان‌سرای بزرگ ساخته شده بود.

۲.۲ شاه‌راه شیراز، گور، لاغر، و سیراف

این مسیر از شیراز تا گور همان شاه‌راهی بود که ذکر شد و از همان منزلگاه‌ها عبور می‌کرد، اما در شهر گور چنان‌که در *فارسنامه* ذکر شده است راهی به سمت خاور (شرق) از آن منشعب می‌شد و پس از هشت فرسنگ راه به صمکان (صمیکان) می‌رسید. بعد از آن تا منزل ششم (هیرک) هفت فرسنگ، منزل هفتم (کارزین) پنج فرسنگ، منزل هشتم (لاغر) هشت فرسنگ، منزل نهم (کران) هشت فرسنگ، و از کران تا سیراف ۳۰ فرسنگ راه بود که در این ۳۰ فرسنگ آخر چهار منزلگاه وجود داشت. این راه مجموعاً ۸۶ فرسنگ بود (ابن بلخی، ۱۳۳۶: ۱۶۳) و نزدیک به شانزده فرسنگ از مسیر قبلی طولانی‌تر بود، اما در عوض از منزلگاه‌های معروف، پررونق، و بزرگ‌تری عبور می‌کرد و تجار در این مسیر می‌توانستند مبادلات بیش‌تری انجام دهند، اما با نابودی سیراف و از رونق‌افتادن این بندر و هم‌چنین بروز ناامنی در منطقه کران، که بیش‌تر مردمان آن دزد و راه‌زن بودند، مسیر این شاه‌راه به مرور زمان تغییر کرد و چنان‌که حمدالله مستوفی ذکر کرده است راهی دیگر از شهر لاغر از آن منشعب شد و این راه جدید به فریاب می‌رسید (مستوفی، ۱۳۶۲: ۱۷۱). فریاب که یکی از منزلگاه‌های شاه‌راه دارابگرد - سیراف نیز محسوب می‌شد می‌بایست در این زمان بسیار پررونق‌تر از قبل شده باشد. این راه بعد از فریاب از طریق بیابان به بندر هزو می‌رسید که بندری آباد در مقابل جزیره کیش و از ناحیه سیف عماره بود.

در این مسیر تجار می‌توانستند، علاوه بر محصولات شهر گور، در شهر خوش آب و هوای صمیکان (صمکان) انواع محصولات کشاورزی و میوه‌جاتی چون نارنج، ترنج، جوز (بادام)، و هم‌چنین شراب خاص صمیکانی خرید کنند (همان: ۱۱۷). در جنوب صمیکان در شهر کارزین (کیرزین) انواع خرماها حاصل می‌شد؛ چنان‌که «در کارزین جنسی از خرما می‌باشد که آن را جیلان گویند و آن را به اصفهان و عراق می‌برند» (استخری، ۱۳۳۸: ۱۳۴). در مشرق کارزین و در جنوب صمیکان هم شهر جهرم قرار داشت که انواع مرکبات و

خرما و افکنندنی‌های نیکو، بُرد، کرباس، زیلوها، و سجاده‌های جهرمی از آن‌جا به سایر شهرها می‌بردند (ابن بلخی، ۱۳۳۶: ۱۳۱). در شهر لاغر نیز خرما، پنبه، و غله فراوان به دست می‌آمد (مستوفی، ۱۳۶۲: ۱۱۹).

۳.۲ شاه‌راه شیراز، دارابگرد، و سیراف

یکی از مهم‌ترین شاه‌راه‌های ایالت فارس و ولایت اردشیرخُره که شرقی‌ترین آن نیز محسوب می‌شد راه مذکور بود. جغرافی‌نویسان به تفصیل مسیر شیراز به دارابگرد را ذکر کرده‌اند؛ البته با گذشت زمان اختلافات چندی در اسامی منزلگاه‌ها و مسافت‌ها به چشم می‌خورد. این راه از جنوب دریاچه ماهلویه (مهالو) می‌گذشت و به سروستان و سپس به فسا از شهرهای مهم فارس در قرن چهارم هجری قمری و دومین شهر بزرگ ولایت دارابگرد می‌رسید. فسا دارای محصولات کشاورزی فراوان، بازارهای بسیار پررونق، پارچه‌ها و جامه‌های نفیس، فرش‌های عالی، و پرده‌های ابریشمی و قلاب‌دوزی بود. تاجران این شهر بسیار معروف و پرکار بودند. این شاه‌راه پس از عبور از فسا و منزلگاه‌های کم‌اهمیتی چون طمستان، فستکان، و فسارود به دارابگرد می‌رسید. دارابگرد مرکز ولایت دارابگرد و بسیار آبادان و پررونق بود و بازارهایی بسیار نیکو داشت. خرما، پارچه‌های نفیس، فرش‌های عالی، نمک هفت‌رنگ، و مومیایی از محصولات و تولیدات عمده آن‌جا بود (مقدسی، ۱۳۶۱: ج ۱، ۶۸۶؛ استخری، ۱۳۶۸: ۱۳۴-۱۳۵). این راه در دارابگرد به دو بخش تقسیم می‌شد که یکی از آن‌ها از طریق فرگ و طارم به بندر سورو (در نزدیکی بندرعباس کنونی) می‌رسید و راه دیگر که مدنظر ماست از دارابگرد به سمت ولایت اردشیرخُره می‌رفت و به مقصد سیراف می‌رسید.

از دارابگرد تا خسو یک مرحله، سپس تا کرب یک مرحله، سپس تا جویم ابواحمد^۱ یک مرحله، سپس تا کاریان یک مرحله، سپس تا پاراب یک مرحله، سپس تا کران یک مرحله، و سپس تا سیراف یک مرحله است (مقدسی، ۱۳۶۱: ج ۱، ۶۷۴).

چنان‌که پیداست از دارابگرد تا سیراف هفت مرحله یعنی هفت روز راه بود. کل این مسیر از شیراز تا دارابگرد و سپس تا سیراف نزدیک به ۱۰۰ فرسنگ مسافت داشت. بخشی از این راه یعنی از فسا تا دارابگرد و خسو خارج از محدوده ولایت اردشیرخُره بود، اما از جویم ابواحمد تا پاراب، که همان فریاب است، و سپس تا مقصد سیراف دوباره وارد ولایت اردشیرخُره می‌شد. همان‌طور که دیدیم بیش‌تر راه‌های مهم ایالت فارس و ولایت

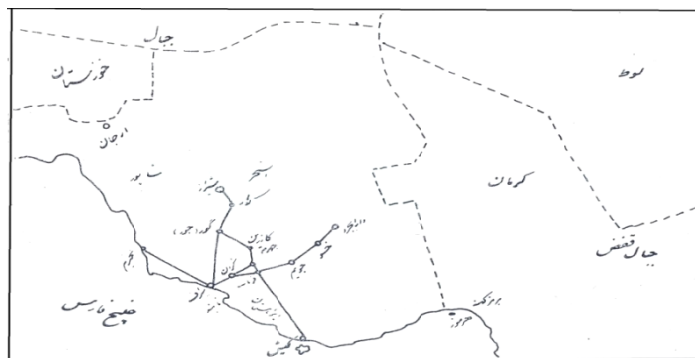
اردشیرخُره به بندر تجاری سیراف ختم می‌شد؛ از همین رو، در این دوره از سیراف با عنوان جایگاه بازرگانان و بارانداز فارس (حدود العالم من المشرق الی المغرب، ۱۳۶۲: ۱۳۱)، دروازه چین، و خزانه پارس و خراسان یاد شده است (مقدسی، ۱۳۶۱: ج ۱، ۶۳۶). یکی از شهرهای مهم دیگر این مسیر جویم ابواحمد بود و به این سبب ابواحمد می‌گفتند که با شهر جویم که در شمال شیراز قرار داشت اشتباه نشود (لسترنج، ۱۳۶۸: ۲۷۴). مقدسی درباره جویم می‌نویسد که «این شهر مادرشهر به‌شمار می‌آید و گستره روستاهایش ده فرسخ [فرسنگ] است» (مقدسی، ۱۳۶۱: ج ۱، ۶۳۹). کرباس^۲، خرما، و غله از محصولات جویم بود (ابن بلخی، ۱۳۳۶: ۱۳۲).

۴.۲ شاهراه شیراز، غندیجان، و تَوَج

شاهراه دیگری هم از شیراز منشعب می‌شد و در سمت باختری ولایت اردشیرخُره به سوی سواحل سیف مظفر یعنی تَوَج^۳ و نجیرم^۴ و جَنَابَه (نام قدیم بندر گناوه در استان بوشهر)، می‌رفت. این راه از اراضی ماصرم می‌گذشت و به منزل دوم رودبال ستجان و پس از آن به جَرَه می‌رسید که البته این منازل جزء ولایت شاپورخُره و هم‌مرز با ولایت اردشیرخُره بود. تجار سپس با پیمودن چهار فرسنگ راه به منزل چهارم می‌رسیدند که غندیجان از ولایت اردشیرخُره بود (همان: ۱۶۳). غندیجان (هندیجان کنونی) همان شهری است که مقدسی آن را قصبه دشت بارین می‌داند (مقدسی، ۱۳۶۱: ج ۱، ۶۴۳) و استخری از فرش‌ها و پرده‌های نیکوی آن سخن می‌راند (استخری، ۱۳۶۸: ۱۳۴). ابن حوقل نیز گلیم، پرده، و انواع مُخَلَّه (مقاعد) را از محصولات این شهر می‌داند که به همه جای دنیا می‌بردند (ابن حوقل، ۱۹۷۹: ۲۶۱). از غندیجان تا منزل پنجم که رَم‌الدیوان بود شش فرسنگ راه بود. بعد از آن با پیمودن شش فرسنگ دیگر به تَوَج می‌رسیدند. تَوَج شهر مرزی ولایت اردشیرخُره و آرجان محسوب می‌شد که شهری کوچک بود، اما به سبب پوشاکی که از کتان می‌ساختند و آن را «تَوَزِی» می‌خواندند در دنیا مشهور شده بود. این راه در نهایت به اعمال سیف و جَنَابَه می‌رسید. مسافت این راه در مجموع ۳۹ فرسنگ و دارای هفت منزل بود. در غندیجان نیز راه دیگری از آن منشعب می‌شد و به سمت نجیرم می‌رفت. این راه پس از غندیجان تا منزل پنجم بوشتکان هفت فرسنگ، منزل ششم بوشکانات پنج فرسنگ، منزل هفتم دیه شنانا ده فرسنگ، منزل هشتم ماندستان هشت فرسنگ، منزل نهم آخرماندستان هفت فرسنگ، و تا منزل دهم نجیرم هشت فرسنگ فاصله داشت. این راه از شیراز تا نجیرم دارای ده منزل و ۶۵ فرسنگ راه بود

۲۲ نقش راه‌های ارتباطی ولایت اردشیرخره در گسترش تجارت آن در دوران اسلامی

(ابن بلخی، ۱۳۳۶: ۱۶۳). شهرهای این مسیر از غندیجان تا نجیرم بیش‌تر بیابانی و گرم و حاصلشان جز اندکی خرما، پنبه، و غله به‌صورت دیم نبود.



نقشه ۱. شاه‌راه‌های تجاری ولایت اردشیرخره

منبع: سمسار، ۱۳۳۷: ۲۲۹

۳. راه‌های دریایی اردشیرخره

ولایت اردشیرخره بیش‌ترین سواحل دریای پارس را دربر می‌گرفت و بنادر و جزایر پررونق آن بیش‌ترین نقش تجاری را در حوزه دریای پارس و اقیانوس هند ایفا می‌کردند. نقطه ثقل تجارت دریایی در این دوره سیراف بود و همانند شیراز، که بیش‌ترین راه‌های ارتباطی و تجاری زمینی به آن ختم می‌شد، سیراف نیز ارتباط تجاری گسترده‌ای با سایر بنادر دور و نزدیک در سرزمین‌های اسلامی و غیراسلامی برقرار کرده بود و بیش‌ترین راه‌های خشکی و دریایی به آن ختم و از آن منشعب می‌شد. تجار از تمامی ایالات کالاهای صادراتی خود را به سیراف می‌آوردند و کالاهای وارداتی از اقصی نقاط دنیا را می‌خریدند. هر چند بنادر مهم دیگری نیز در سواحل خلیج فارس فعالیت اقتصادی - تجاری داشتند، اما سیراف در این دوره خصوصاً در قرون سوم و چهارم هجری قمری به شکوفاترین بندر تجاری ایران تبدیل شد.

۱.۳ راه‌های منتهی به بنادر و جزایر خلیج فارس

سیراف ارتباط تجاری گسترده‌ای با بندر بصره برقرار کرده بود که بعد از زوال ابله در قرون نخستین اسلامی اهمیت تجاری ویژه‌ای یافته بود. کشتی‌ها از بندر بصره بعد از گذشتن از

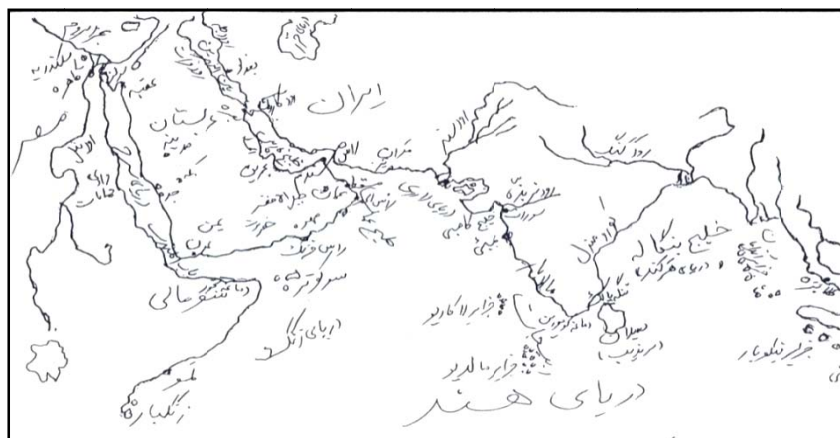
عَبَّادان (آبادان امروزی) به اولین منزلگاه خود یعنی مَهروبان می‌رسیدند. مَهروبان بندری مهم در غربی‌ترین نقطه ایالت فارس و جزء ولایت ارجان به‌شمار می‌آمد و در قرن چهارم هجری قمری شهری معمور بود. مَهروبان هم‌چنین اولین لنگرگاه کشتی‌هایی محسوب می‌شد که از بصره عازم اقیانوس هند بود و مقدسی آن را «انبار بصره» می‌نامد (مقدسی، ۱۳۶۱: ج ۱، ۶۳۶). در فاصله یک‌روزه‌ای از مَهروبان سینیز قرار داشت که به فاصله نیم‌فرسنگی از دریا بود و به گفته استخری از مَهروبان بزرگ‌تر بود (استخری، ۱۳۶۸: ۳۶). پارچه‌های معروف سینیزی به اطراف و اکناف عالم فرستاده می‌شد (مقدسی، ۱۳۶۱: ج ۱، ۶۵۷). پس از سینیز کشتی‌ها به جَنابَه می‌رسیدند که پارچه‌های آن نیز هم‌چون پارچه‌های «توزی» و «سینیزی» به پارچه‌های «جَنابی» معروف بود (شواتس، ۱۳۷۱: ۱۶۵). کشتی‌ها از آن پس وارد آب‌های ساحلی ولایت اردشیرخَره می‌شدند و جزیره خارک نیز لنگرگاه آنان بود. کشتی‌ها پس از عبور از نجیرم به سیراف می‌رسیدند که آبادترین بندر تجاری آن روزگار محسوب می‌شد و در این بندر بارهای خود را تخلیه و اجناس وارد شده با کشتی‌های سیرافی از شرق دور، یعنی چین و سیلان و هند، را بارگیری می‌کردند و از همان مسیری که ذکر شد به سمت بصره بازمی‌گشت (سیرافی، ۱۳۸۱: ۵۷)؛ البته کشتی‌های بزرگ که قصد رفتن به شرق دور را داشتند به مسیر خود در اقیانوس هند ادامه می‌دادند. در مشرق سیراف بنادری چون حصن ابن‌عمار، هرمز، و تیز^۵ قرار داشتند. هم‌چنین کشتی‌های سیرافی عرض دریا را طی می‌کردند و با بنادر سواحل جنوبی دریای پارس هم‌چون بحرین و عمان و در رأس آن‌ها صحار ارتباط تجاری برقرار می‌کردند، که مقدسی آن را «درگاه چین و انبار خاور زمین» (مقدسی، ۱۳۶۱: ج ۱، ۱۳۱) می‌شمارد.

۲.۳ راه دریایی سیراف، هند، سیلان، و چین

سلیمان سیرافی از تاجران معروف سیراف بود که سفرهای بسیاری در اقیانوس هند و دریای چین انجام داده بود؛ کتابی نیز از وی با عنوان *اخبار الصين و الهند* در دست است که بیش‌ترین مطالب آن حکایات این سفرهاست. کشتی‌هایی که از سیراف راه می‌افتادند پس از عبور از بنادر حصن ابن‌عمار، هرمز، و جزایر بنی‌کاوآن (قشم) و کیش و پس از پیمودن ۲۰۰ فرسنگ راه به اولین منزلگاه خود یعنی مسقط می‌رسیدند (سیرافی، ۱۳۸۱: ۵۷). کشتی‌ها سپس به دریای عمان و از آن‌جا به دریای سند می‌رفتند. ثارا توقفگاه بعدی در دریای سند قرار داشت. کشتی‌ها پس از هشت روز دریانوردی به شهر دِیْل می‌رسیدند سپس در فاصله دوفرسنگی وارد مصب رود مهران می‌شدند که از آن‌جا تا ابتدای سرزمین

هند چهار روز راه بود. اولین توقفگاه در این سرزمین اوتکین نام داشت و در دوفرسنگی آن شهر مید واقع می‌شد. پس از آن کشتی‌ها به بنادر کولی، سندان، مُلی، و بُلین می‌رسیدند که در جنوبی‌ترین نقطه شبه‌جزیره هند قرار داشتند (ابن‌خردادبه، ۱۳۷۰: ۴۷). این سرزمین‌ها همه در دریای لاروی در سواحل غربی و جنوبی هند قرار داشتند. یعقوبی درباره این مسیر دریایی می‌نویسد که کشتی‌ها برای رسیدن به چین باید از هفت دریا بگذرند. وی ابتدای حرکت را از سیراف در دریای پارس می‌داند و سپس دریا‌های دیگر را به ترتیب لاروی، هرکند (سراندیب)، کله‌بار (کلاه‌بار)، گدرنج، صنف، و دریای هفتم را صنّجی یا چین می‌داند (یعقوبی، بی‌تا: ج ۱، ۹۴). کشتی‌ها پس از عبور از دریای لاروی وارد دریای هرکند یا سراندیب (سیلان امروزی) می‌شدند که به فاصله یک روز از بُلین واقع بود. از آن پس کشتی‌ها در آب‌های شرقی اقیانوس هند به دریای کله می‌رسیدند که اولین توقفگاه آن جزیره کلب نام داشت و در آن معادن طلا یافت می‌شد (مقدسی، ۱۳۶۱: ج ۱، ۱۹). سیرافی در این سرزمین از جزیره‌ای به نام رامی یاد کرده است که مردمان بدوی در آن می‌زیستند و عنبرهای استخراج کرده از دریا را با آهن مبادله می‌کردند (سیرافی، ۱۳۸۱: ۵۸). پس از آن کشتی‌ها به جزایر لنگبالوس (جزیره‌ای در اقیانوس هند) و زابج (از جزایر اقیانوس هند) می‌رسیدند که در فاصله پانزده‌روزه از سراندیب (سریلانکای کنونی) قرار داشت و در محدوده اندونزی امروزی واقع می‌شد. کشتی‌ها پس از عبور از دریای کله یا کله‌بار (شبه‌جزیره مالزی) پس از ده روز دریانوردی به محلی به نام بتومه می‌رسیدند و از آنجا آب گوارا و آذوقه برای ادامه سفر را تأمین می‌کردند و دوباره با پیمودن ده روز راه به دریای گدرنج می‌رسیدند (همان: ۵۹). این دریا جزایر بسیاری را درون خود جای داده بود و محصول اصلی آن کافور بود. در سایر جزایر این دریا مانند سوماتورا (پادشاهی مهرج) سنگ معدن قلع و در جزیره جاوه در نزدیکی آن انواع ادویه و عطر تولید می‌شد، هم‌چنین قلع و طلای فراوان به‌دست می‌آمد (همان: ۱۰۸). دریای گدرنج به دریای بزرگ‌تری به نام صنف پیوسته بود که به‌طور تقریبی با سرزمین سیام در جنوب شرقی آسیا قابل انطباق است. در همین ناحیه سرزمین قُمار (کامبوج فعلی) قرار داشت که در آن عود و برنج مرغوب به‌عمل می‌آمد (همان: ۱۱۰). از آن پس کشتی‌ها وارد دریای چین می‌شدند که اولین منزلگاه آن لُوقین نام داشت. کشتی‌ها پس از توقف در لُوقین به سمت بندر اصلی و بزرگ چین، یعنی کانتون (Kanton) یا خانفو، حرکت می‌کردند. طول این مسیر، که مدت‌ها راه بازرگانی سیراف با چین بود، پس از چندی تغییر یافت و کشتی‌هایی که از سیراف حرکت می‌کردند دیگر به کانتون نمی‌رفتند، بلکه در نیمه راه در جزیره کله (جزیره‌ای در

اقیانوس هند) توقف می‌کردند و در آن‌جا با کشتی‌های چینی، که از بنادر مذکور می‌آمدند، به مبادله کالا می‌پرداختند، که علت آن را نیز تحولات سیاسی و اجتماعی سال ۲۶۴ هجری قمری در چین ذکر کردیم که در پی آن بندر کانتون ویران شد و گروه زیادی از بازرگانان ایرانی و مسلمان کشته شدند؛ البته رواج بی‌عدالتی در بین مردم و تجار نیز می‌توانست از دیگر دلایل آن باشد (مسعودی، ۱۳۵۶: ۱۳۷).



نقشه ۲. بنادر و جزایر دریای هند

منبع: سیرافی، ۱۳۸۱: ۵۰



نقشه ۳. مسیر دریایی سیراف به بندر کانتون

منبع: شوشتری، ۱۳۶۹: ۲۸۷

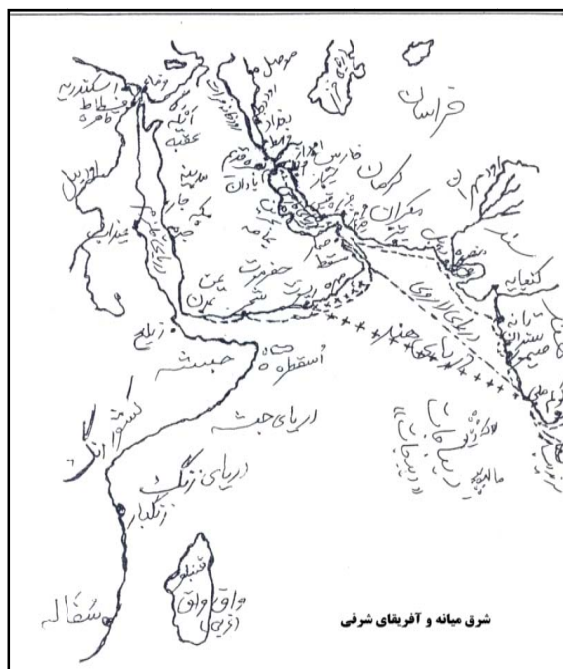
۳.۳ راه تجاری منتهی به دریای سرخ (دریای قُلزُم)

دریانوردان و تجار در سواحل ولایت اردشیرخُره علاوه بر هند و چین در تجارت دریای سرخ نیز فعالانه شرکت داشتند. از منابع عربی و فارسی چنین برمی‌آید که ایرانیان بر تجارت سواحل عربستان تا بندر جدّه و دیگر بنادر دریای سرخ تسلط داشتند. استخری ذکر می‌کند که اساساً بازرگانی در شهر جدّه به دست ایرانیان بود و ایشان طبقه حاکم در این بندر بودند (استخری، ۱۳۶۸: ۲۱). هم‌چنین سیرافی نیز اظهار داشته است که بازرگانان سیرافی به جدّه در دریای سرخ سفر می‌کردند. این مسیر در حاشیه شبه‌جزیره عربستان و اولین توقفگاهش شهر مسقط (Muscut) بود. توقفگاه بعدی بندر شحر در ۲۰۰ فرسنگی مسقط قرار می‌گرفت (سیرافی، ۱۳۸۱: ۱۳۶-۱۳۷) که از سرزمین‌های جنوب عربستان بود. پس از شحر کشتی‌ها با پیمودن ۱۰۰ فرسنگ راه به لنگرگاه المکلا و سپس به عدن می‌رسیدند که در آن‌جا عنبر، عود، مُشک، و کالاهای وارداتی از سند، هند، چین، زنگبار، فارس، بصره، جدّه، و قُلزُم یافت می‌شد (ابن‌خردادبه، ۱۳۷۰: ۴۵) و در واقع بازاری ترانزیتی در مسیر دریای شرق و غرب به‌شمار می‌رفت. پس از آن کشتی‌ها با گذر از تنگه باب‌المنذب وارد دریای سرخ (قُلزُم) و پس از توقف در زبید راهی جدّه می‌شدند و در همان‌جا لنگر می‌انداختند و کالاهایی را که می‌بایست به مصر صادر شود به کشتی‌های قُلزُم منتقل می‌کردند، زیرا برای کشتی‌های غول‌پیکر سیرافی به‌علت سختی مسیر و فراوانی کوه‌ها پیش‌روی در آن دریا مقدور نبود (سیرافی، ۱۳۸۱: ۱۳۷-۱۳۸).

۴.۳ راه منتهی به شرق افریقا

مسعودی خط سیر سیرافی‌ها به سواحل شرقی افریقا را خط مستقیمی از خلیج فارس به جزیره قُنبُلُو (جزیره‌ای در تانزانیا)، بندر عمدّه و مهم سواحل دریای زنگبار (بحرالزنج یا دریای زنگبار، دریایی واقع در بخش شرقی افریقا)، می‌داند. وی به مسافرت خود به سال ۳۰۴ ق با کشتی‌های سیرافی از جزیره قُنبُلُو تا عمان اشاره می‌کند. هم‌چنین اضافه می‌کند که ناخدایان سیرافی به سرزمین سُفاله و واق‌واق، که در انتهای دریای زنگبار بود، نیز کشتی‌رانی می‌کردند (مسعودی، ۱۳۷۰: ۱۰۵). زنگبار از مراکز مهم تجاری برای مبادله کالا محسوب می‌شد و کالاهایی چون ساج، آبنوس، عاج، و برده از این دیار آورده می‌شد (همان: ۱۰۵). چنان‌که مقدسی در وصف زیبایی از خانه‌های سیرافی که چوب ساج زنگباری در آن‌ها به‌کار برده شده است سخن می‌راند (مقدسی، ۱۳۶۱: ج ۲، ۶۳۶).

هم‌چنین ناخدا بزرگ بن شهریار رامهرمزی نیز از مسافرت شخصی به نام اسماعیلویه از عمان به سوی قُئبلو و سُفاله و بازگشت او و هم‌چنین از بومیان آدم‌خوار آن‌جا سخن می‌گوید که بیان‌گر تجارت مستقیم تا سُفاله در آخرین نقاط شرق افریقا است (رامهرمزی، ۱۳۴۸: ۱۱)؛ البته حورانی از دو مسیر سیرافیان به مقصد افریقای شرقی سخن می‌گوید: یکی راه ساحلی که از سیراف به مسقط، عَدَن، و سپس از کرانهٔ افریقا به طرف جنوب و به سمت سواحل سومالی در افریقای شرقی امتداد می‌یافت و دیگری راه دریایی که از سیراف به رأس‌الفرتک و از آن‌جا مستقیماً به سومالی و افریقای شرقی می‌رفت. این راه خطرناک‌تر بود، اما به‌علت کوتاه‌بودن منفعت بیش‌تری داشت (حورانی، ۱۳۳۸: ۱۱۰).



نقشهٔ ۴: شرق میانه و افریقای شرقی

منبع: سیرافی، ۱۳۸۱: ۱۵۹

۴. محصولات و کالاهای تجاری

اردشیرخُرهٔ به‌سبب موقعیت خاص جغرافیایی و قرارگرفتن در مسیر آبادترین شاه‌راه‌های تجاری زمینی و دریایی، که عمدهٔ مراکز بازرگانی جهان آن روز را به هم پیوند می‌داد، رونق

تجاری خاصی یافته بود؛ به طوری که قطبی تجاری و حلقه ارتباط جهان شرق و غرب محسوب می‌شد. انواع و اقسام اجناس و محصولات و کالاهای متنوع از اقصی نقاط دنیا به آنجا وارد و هم‌چنین از آنجا به دیگر نقاط صادر می‌شد. برای پی‌بردن به موقعیت و اهمیت جغرافیایی و تجاری اردشیرخُره، که بخش اعظم و مهم سواحل خلیج فارس را دربر می‌گرفت، باید به این نکته توجه شود که شبکه راه‌های کاروان‌رو در روزگاران قدیم از آسیای صغیر گرفته تا ماوراءالنهر، که شرح آن در کتب مسالک و ممالک به تفصیل آمده است، عموماً به کناره‌های شمالی و شرقی خلیج فارس (سواحل اردشیرخُره) منتهی می‌شد و تجار از طریق این راه‌ها حتی محصولات ماورای دریای خزر نظیر پوست روباه، خز، قاقم^۶، سمور، و سنجاب را برای مصرف و صدور به بنادر ولایت اردشیرخُره می‌آوردند، تا از آنجا به هندوستان، چین، و شرق آفریقا صادر کنند (شوشتری، ۱۳۶۹: ۱۱۷). در مقابل کالاهای آن کشورها را که از طریق دریا به اردشیرخُره وارد شده بود خریداری می‌کردند و به نقاط داخلی ایران و کشورهای هم‌جوار حمل می‌کردند. هم‌چنین بین ولایت‌های ایالت فارس نیز تبادل تجاری و صادرات و واردات کالا رونق ویژه‌ای داشت؛ به طوری که تجارت در این دیار رقابت خاصی را در بین این ولایت‌ها ایجاد کرده بود. چنان‌که جغرافی‌دان مشهوری چون مقدسی بارها فارس را مرکز بازرگانی و شهرهایی چون سیراف را جای بازرگانان ذکر کرده است (مقدسی، ۱۳۶۱: ج ۱، ۶۳۰).

۱.۴ کالاها و محصولات صادراتی

فن نساجی در ایالت فارس و به‌ویژه شهرهای اردشیرخُره پیش‌رفت بسیاری کرده بود. پارچه‌های این شهرها شهرت عالم‌گیر داشت و به نام شهری که در آن بافته شده بود معروف و به اقصی نقاط دنیا صادر می‌شد. دستگاه‌های بافندگی در شیراز پارچه‌های لطیف و متنوعی تولید می‌کردند که در تهیه بُرده (قبا) از آن‌ها استفاده می‌شد. هم‌چنین پارچه‌هایی که امروزه به آن گارسی می‌گویند و پارچه‌های زری و پارچه‌های ساخته‌شده از ابریشم خام (خز) نیز در کارخانه‌های بافندگی شیراز تولید و از آنجا صادر می‌شد (لسترنج، ۱۳۶۸: ۳۱۵). در این کارگاه‌های متعدد و گوناگون پیشه‌وران از کتان، پنبه، پشم، و ابریشم پارچه‌ها و ماهوت‌های زیبا و ظریف برای اغنیا یا منسوجات خشن و کرباس برای قشر ضعیف تولید می‌کردند. این منسوجات به‌دست رنگرزان چیره‌دست با رنگ‌های طبیعی از برگ و پوست و ریشه درختان به شیوه‌ای زیبا رنگ‌آمیزی می‌شد (نادری قره‌بابا و دیگران، ۱۳۸۸: ۹۱). در مشرق‌زمین که لباس مشخصه مقام و منزلت افراد بود پارچه‌های زربفت

خاصی برای مصرف شخص سلطان در هریک از شهرهای فارس تولید می‌شد و روی آن پارچه‌ها نام و طغرای سلطان قلاب‌دوزی می‌شد. بهترین این پارچه‌ها از تَوَّج صادر می‌شد. پارچه‌های تَوَّجی به همه نقاط عالم صادر می‌شد و به نام «تَوَّزی» معروف شده بود (مقدسی، ۱۳۶۱: ج ۱، ۶۴۸). در جَنَابِه و سینیز هم پارچه‌ها و دست‌مال‌هایی شبیه به قصب و هم‌چنین کتان تولید و صادر می‌شد که به «سینیزی» و «جَنَابی» معروف بود. در ابتدا این شهرها کتان را از ممالک دیگر چون مصر وارد می‌کردند، اما به مرور زمان خود شروع به کشت کتان کردند. از میان منسوجات پارچه‌های کتانی هم از نظر کمیت و هم از نظر کیفیت و ارزش مقام اول را داشتند؛ چنان‌که ابن‌حوقل می‌گوید: «هیچ‌یک از جامه‌های دنیا بدان شباهت ندارند» (ابن‌حوقل، ۱۹۷۹: ۲۶۱). در جَهْرُم (شهری در استان فارس) گلیم، جاجیم، پرده‌های بسیار زیبا، و جانماز (سجاده)‌های بسیار معروف که با عنوان «جَهْرُمی» در جهان اسلام شهرت خاصی یافته بود تولید و صادر می‌شدند. جامه، شادروان، و زیلوهای زیبا از دیگر تولیدات شهر جَهْرُم محسوب می‌شدند. در غندیجان قصبه دشت بارین گلیم، پرده، انواع مُخَلَدَه، و هم‌چنین طرازهای (جامه پادشاهان) قلاب‌دوزی‌شده به طغرای پادشاه تولید می‌شد (همان: ۲۶۱). ابریشم خامی که از چین وارد می‌شد در این کارخانجات به پارچه‌ها و جامه‌های زیبا تبدیل می‌شد. در سیراف نیز انواع پارچه‌های کتانی، پنبه‌ای، پارچه‌های فُوطه (لُنگ)، دست‌مال، حوله، پارچه‌های پشمی، و فرش تهیه و تولید می‌شد؛ البته در شهرهای دیگر فارس هم چون دارابگرد^۷، فسا، و کازرون نیز انواع این منسوجات تولید و برای صادرکردن به اردشیرخُرّه وارد می‌شد. مثلاً در دارابگرد انواع پارچه‌های نخی عالی، متوسط، و پست و هم‌چنین قلاب‌دوزی، فرش‌های خوب، و حصیر تولید می‌شد. صابی نیز در رسوم دارالخلافة از کارخانه‌های بافندگی جهرم و دارابگرد نام می‌برد (صابی، ۱۳۶۴: ۱۷). فسا به تولید پارچه‌هایی از موی بز و پارچه‌های بافته‌شده از ابریشم خام و تهیه قالی، گلیم، سفره، دست‌مال، و پرده‌های قلاب‌دوزی مخصوصاً به رنگ‌های پرتاووسی آبی و سبز که در میان گلابتون بافته می‌شد شهرت داشت، مواد مورد استفاده برای رنگ‌کردن پارچه‌ها، فرش‌های نمد، خیمه، و خرگاه نیز از فسا صادر می‌شد (لسترینج، ۱۳۶۸: ۳۱۵). از کازرون نیز، که در ولایت شاپورخُرّه قرار داشت، پارچه‌های کتانی بسیار ممتاز و به رنگ‌های متنوع و بسیار گران‌قیمت به اردشیرخُرّه وارد و به سایر نقاط دنیا صادر می‌شد. کازرون را به‌سبب بافت پارچه‌های کتانی و تَوَّزی و انواع دیگر پارچه‌ها دمیاط مصر می‌گفته‌اند، زیرا دمیاط در آن زمان از مهم‌ترین مراکز پارچه‌بافی بوده است (مقدسی، ۱۳۶۱: ج ۱، ۶۵۹؛ فقیهی، ۱۳۵۷: ۷۷۲).

محصولات کشاورزی و فراورده‌های آن‌ها نیز از دیگر اقلام مهم صادراتی ولایت اردشیرخُره به حساب می‌آمد. میوه‌های ولایت اردشیرخُره متنوع و بیش‌تر آن‌ها مفید و ارزشمند بود. احتمالاً این میوه‌ها هم در چرخه تجارت وارد می‌شده است. چنان‌که محصولات مناطق جنوبی مانند خرما، لیموترش، انواع غلات، و پنبه به مناطق شمالی صادر می‌شد و میوه‌ها و محصولات مناطق شمالی نیز مانند انگور، سیب مرغوب استخر، به، برنج، و زعفران به مناطق جنوبی اردشیرخُره صادر می‌شد و گاهی نیز به منظور صادرکردن به سایر کشورها به آن دیار حمل می‌شده است (شواتس، ۱۳۷۱: ۲۰۴-۲۰۵).

ولایت اردشیرخُره در هر زمان به تهیه اقسام عطرها و عرقیات نیز مشهور بوده است. گلابی از یک نوع گل سرخ در جور به دست می‌آمد که به «گلاب جوری» معروف بود و به اطراف و اکناف جهان از جمله به هندوستان، چین، خراسان، و هم‌چنین به مغرب، حجاز، شام، مصر، و شمال آفریقا می‌بردند. از گور علاوه بر گلاب، عرق طلغانه (عرق شکوفه خرما) و عرق قيصوم، عرق زعفران، عرق سوسن، و عرق بید به دست می‌آمد. چنان‌که استخری می‌گوید: «گلاب پارس از جور خیزد ... زعفران و آب بید بهتر از آن کی به دیگر جای باشد و روغن‌ها کی سازند به از آن کسی به شهرهای دیگر» (استخری، ۱۳۶۸: ۱۳۳). در شهر کوار نیز، که در نزدیکی شهر گور قرار داشت، انواع عرق و گلاب مرغوب حاصل می‌شد. گاهی به هم‌راه خراج هر شهر طرایف آن را نیز برای خلفا و سلطان می‌فرستادند؛ چنان‌که به هم‌راه خراج گور، که ۲۷ هزار درهم بود، تعداد هزار شیشه گلاب جوری که بهترین گلاب دنیا به شمار می‌رفت نیز برای آن‌ها فرستاده می‌شد (فقیهی، ۱۳۵۷: ۶۰۵)؛ هم‌چنین در شهر گور پارچه‌های مرغوبی تولید می‌شد.

در فارس معادن نقره، آهن، سرب، مس، گوگرد، نفت، و نظایر آن وجود داشت که مردم بدین لحاظ در تأمین بودند و ناگزیر نبودند که این مواد را از خارج تهیه کنند (ابن حوقل، ۱۹۷۹: ۲۶۲). به نظر می‌رسد که این معادن متعلق به حاکمان و جزء درآمدهای اختصاصی آنان بوده باشد، با این حال بیش‌تر تولیدات اقتصادی در دست تولیدکنندگان خصوصی و اصنافی از قبیل صنف مس‌گران، صنف آهن‌گران، صنف کفش‌گران، و صنف زرگران بود و حاکمان به جای شرکت در فعالیت‌های اقتصادی بیش‌تر از طریق اخذ مالیات و خدمات و حقوق گمرکی سود می‌بردند. هر چند این مطلب نیز درباره همه حاکمان صدق نمی‌کند؛ چنان‌که ذکر شد عضدالدوله دیلمی، ملقب به فناخسرو، در نیم‌فرسنگی جنوب شیراز شهری به نام «کرد فناخسرو» ساخت و پیشه‌ورانی را که از اکناف بلاد به فارس آورده بود در آن جای داد و سود بسیاری از آن حاصل کرد. مصنوعات زیبای

مسی، برنجی، نقره‌ای، و طلایی در بیش‌تر شهرها ساخته می‌شد، اما وسایل آهنی شیراز در دیگر شهرهای فارس بسیار مشهور بود (پطروشفسکی و دیگران، ۱۳۵۴: ۲۴۰). در زمینه شیشه‌گری باید گفت که ساختن ظروف بلوری از قبل از اسلام در ایران متداول بود، اما از قرن چهارم هجری قمری رونق خاصی یافت. مرکز عمده شیشه‌سازی شهرهای شیراز، همدان، و ساوه بودند. هم‌چنین انواع و اقسام شراب در شیراز تولید می‌شد (مزارعی، ۱۳۴۰: ۲۶۶-۲۶۷).

علاوه بر دیگر محصولات سیراف چون ترازو، فوطه، لؤلؤ، و لنگ‌های کتانی، نوعی خاک سرخ که به عربی آن را «الطین السیرافی» یا «الطین الختمه» می‌گفتند به خارج صادر می‌شد. در خلافت عباسی از این نوع خاک، که به آن طین الخاتم می‌گفتند، برای مهرکردن نامه‌ها استفاده می‌شد. این خاک سرخ که از سیراف به سایر جاها می‌رفت برای رنگرزی پارچه‌ها و رنگ‌سازی، به‌ویژه رنگ‌کردن آهن برای جلوگیری از خوردگی، نیز استفاده می‌شد (افشار سیستانی، ۱۳۷۶: ۳۴۲). هم‌چنین صید و صدور مروارید در بخش‌های ساحلی اردشیرخُره رونق خاصی داشت. مؤلف کتاب *عرایس الجواهر* می‌نویسد: «مهدی خلیفه را سه گوهر قیمتی بوده است که یکی را "دُرّ یتیمه" می‌گفته‌اند به وزن سه مثقال از دریای خارک برآوردند از حدود پارس» (عبدالله کاشانی، ۱۳۸۶: ۴۷). سیرافیان نیز در کار صید و تزئین مروارید بسیار معروف بوده‌اند. بازرگانان سیرافی هم‌چنین کالاهایی مانند عاج، پوست پلنگ، کاسه لاک‌پشت، شاخ کرگدن، شمش مس، مفرغ، و عود را از ممالکی چون افریقای شرقی می‌خریدند و به ممالک دیگر چون چین می‌فرستادند و کالاهای چینی را به سایر ممالک جابه‌جا می‌کردند و از این راه سود فراوانی به‌دست می‌آوردند.

۲.۴ کالاهای وارداتی

کالاهای وارداتی به ولایت اردشیرخُره را می‌توان به دو بخش کالاهای داخلی و خارجی تقسیم کرد. کالاهای داخلی از طریق راه‌های خشکی از ولایت‌های هم‌جوار و هم‌چنین ایالات دور و نزدیک به اردشیرخُره سرازیر می‌شد. هر چند بخشی از این کالاها در ولایت اردشیرخُره خریداری و مصرف می‌شد، اما چنان‌که پیداست بخش اعظم آن به‌منظور صادرات به سواحل حمل می‌شد. از کالاهای وارداتی ولایت‌ها و ایالات داخلی کشور می‌توان به این اقلام اشاره کرد: در ولایات دارابگرد و آرجان نوعی مومیا به‌دست می‌آمد که به خارج نیز فرستاده می‌شد، اما مومیایی دارابگرد اشتهار عام داشت. به گفته دمشق‌ی در

نخبه اللّهُهر مومیا بر سه گونه است: کانی، گیاهی، و جانوری که نمونه کانی آن فقط در یکی از روستاهای شیراز از شهرهای فارس به دست می‌آید و در جای دیگر یافت نمی‌شود (دمشقی، ۱۳۸۲: ۲۱). به احتمال زیاد، منظور وی مومیایی دارابگرد بوده است و ظاهر این مومیایی چندان ارزشمند بوده است که به قول مقدسی «کان مومیا دری آهنین دارد و مردی از آن نگهبانی می‌کند» (مقدسی، ۱۳۶۱: ج ۱، ۶۳۸)؛ از دیگر محصولات می‌توان به دوشاب آسکی آرجان که به آن دِیس می‌گفتند، نمک‌های رنگارنگ، فرش‌های خوب، پرده‌های سوزنچرد (سوسنگرد)، حصیرهای دارابگرد، و ده نوع عطر روغنی از شهر شاپور اشاره کرد اعم از عطر بنفشه، عطر نیلوفر، عطر نرگس، عطر کارده، عطر سوسن، عطر زنبق، عطر مورد، عطر مرزنجوش، عطر بادرنگ، و عطر بهارنارنج که به کشورهای مشرق‌زمین فرستاده می‌شد (استخری، ۱۳۶۸: ۱۳۳-۱۳۵؛ مقدسی، ۱۳۶۱: ج ۱، ۶۵۷-۶۵۹؛ ابن‌حوقل، ۱۹۷۹: ۲۶۱). هم‌چنین شکر، قند، نبات، دیبا، خز، خرما، دوشاب، لنگ، دست‌مال‌های ابریشمی، و پرده‌های بصنایی از اهواز و اطراف آن وارد می‌شد. از ممالک ماورای دریای خزر پوست روباه، سمور، و سنجاب وارد می‌شد. مرکبات، عطریات به‌ویژه عطر بنفشه و شاه اسپرم، جُل اسب، پالان استر و الاغ از شوش (شوشتری، ۱۳۶۹: ۱۱۷)، و هم‌چنین بسیاری اقلام و اجناس دیگر، که ذکر اسامی آن به‌طور کامل ممکن نیست، از طریق سیراف به اقصی نقاط دنیا چون بنادر چین و افریقای شرقی صادر می‌شد.

کالاهایی که از چین وارد می‌شد عبارت بود از: دست‌بافت‌های ابریشمی، مشک، کافور، کاغذ، ظرف چینی، مرکب، حریر، طاووس، زین اسب، نمد، دارچین، ریوند چینی (نوعی دارو)، سمور، سُغال‌های سبزرنگ، گیاهان دارویی، و پشم (لوبون، ۱۳۵۸: ۶۹-۷۱)؛ واردات هند را بر بهار می‌گفتند (لسترینج، ۱۳۶۸: ۳۱۴) و شامل ادویه، عطر، دارو، چوب صندل، چوب، زنجبیل، آبنوس، عود، کافور، یاقوت (از سیلان)، بوقلمون (مرغ هندی)، ببر، پلنگ، فیل و پوست آن، نارگیل، فلفل سیاه، عاج، شاخ کرگدن، طلا و زیورآلات، عنبر و میخک، توتیا، نیزه، دار پرنیان، خیزران، لباس بافته‌شده از الیاف گیاهی، لباس‌های پنبه‌ای، سنگ سنباده، موز، و نیشکر می‌شد (سیرافی، ۱۳۸۱: ۴۰-۵۸).

کالاهای واردشده از مصر و افریقای شرقی شامل روغن بلسان، کاغذ بردی، دیبای مصری، کتان، زبرجد، عاج، میخک، چوب ساج، برده، شاخ کرگدن، کاسه لاک‌پشت، شمش مس، طلا، صمغ، پوست فیل، پوست گورخر، پوست پلنگ، و پوست زرافه (مسعودی، ۱۳۷۰: ج ۲، ۳۶۸-۳۶۹) می‌شد؛ در عِدَن نیز سربند، عقیق، پوست، برده، انواع عطرها، مشک، زعفران، بقم (رنگ سرخ)، ساج، ساسم^۱، عاج، مروارید، دیبا، مهره، یاقوت،

آبنوس، قند، نارگیل، سندروس، صبر (شیره گیاهی برای معالجه امراض معده و روده)، آهن، سرب، خیزران، سفال، صندل، بلور، فلفل، کندر، عنبر، مشروبات، پوست پلنگ، و برده‌های حبشی خرید و فروش می‌شد.

۵. نتیجه‌گیری

اردشیرخُره به سبب موقعیت خاص جغرافیایی و قرارگرفتن در مسیر آبادترین شاه‌راه‌های تجاری زمینی و دریایی، که عمده مراکز بازرگانی جهان آن روز را به هم پیوند می‌داد، رونق تجاری خاصی یافته بود؛ به طوری که قطبی تجاری و حلقه ارتباط جهان شرق و غرب محسوب می‌شد. انواع و اقسام اجناس و محصولات و کالاهای متنوع از اقصی نقاط دنیا به آنجا وارد و هم‌چنین از آنجا به دیگر نقاط صادر می‌شد. برای پی‌بردن به موقعیت و اهمیت جغرافیایی و تجاری اردشیرخُره، که بخش اعظم و مهم سواحل خلیج فارس را دربر می‌گرفت، باید به این نکته توجه شود که شبکه راه‌های کاروان‌رو در روزگاران قدیم از آسیای صغیر گرفته تا ماوراءالنهر، که شرح آن در کتب مسالک و ممالک به تفصیل آمده است، عموماً به کناره‌های شمالی و شرقی خلیج فارس (سواحل اردشیرخُره) منتهی می‌شد و تجار از طریق این راه‌ها حتی محصولات ماورای دریای خزر نظیر پوست روباه، خز، قاقم، سمور، و سنجاب را برای مصرف و صدور به بنادر ولایت اردشیرخُره می‌آوردند تا از آنجا به هندوستان، چین، و شرق آفریقا صادر کنند. در مقابل، کالاهای آن کشورها را که از طریق دریا به اردشیرخُره وارد شده بود خریداری می‌کردند و به نقاط داخلی ایران و کشورهای هم‌جوار حمل می‌کردند. هم‌چنین بین ولایت‌های ایالت فارس نیز تبادل تجاری و صادرات و واردات کالا رونق ویژه‌ای داشت، به طوری که تجارت در این دیار رقابت خاصی را در بین این ولایت‌ها ایجاد کرده بود. چنان‌که جغرافی‌دان مشهوری چون مقدسی بارها فارس را مرکز بازرگانی و شهرهایی چون سیراف را جای بازرگانان ذکر کرده است.

پی‌نوشت‌ها

۱. جویم از بخش‌های شهرستان لار (استان فارس) است که در ۷۲ کیلومتری جنوب شرقی جهرم قرار دارد.
۲. کرباس نوعی پارچه درشت‌بافت و سنگین است که از الیاف پنبه، کتان، یا کنف بافته می‌شود.

۳. توز یا توج که طاووس هم نامیده شده است در فارس قدیم و از توابع شاپورخره در ۳۲ فرسنگی شیراز و با فاصله ۱۲ فرسنگی از جنابه (بندر گناوه فعلی) و تقریباً در محلی بین کازرون فعلی و بندر گناوه واقع بوده است. امروزه محل دقیق این شهر معلوم نیست. یاقوت حموی از پارچه‌های توزی اطلاعاتی می‌دهد که نکات جدیدی دارد:

جامه‌هایی است نازک با بافت لطیف به غربال شباهت دارند، اما دارای رنگ‌هایی زیبا و حاشیه‌دوزی طلا هستند. اهالی خراسان به‌خصوص به این جامه‌ها علاقه‌مند بودند و به همین علت مقدار زیادی از این جامه‌ها به آن‌جا صادر می‌شد (حموی به نقل از شواتس، ۱۳۷۱: ۹۸).

نام این شهر در گزارش‌های مربوط به حرکت سفاین اسکندر مقدونی به‌صورت تائوکه هم آمده است. اصطخری نوشته است: «توج شهری است بسیار گرم، در گودی جای دارد. خانه‌های آن از گل ساخته شده و شهر دارای نخل‌های فراوان است» (اصطخری به نقل از شواتس، ۱۳۷۱: ۹۸). اصطخری از نظر وسعت آن را در ردیف شهر شاپور، اصطخر، کته، جور، و نوبندجان ذکر می‌کند (همان). جایگاه آن را بر پایه گواهی‌های تاریخی در بخش سعیدآباد شهرستان دشتستان استان بوشهر امروزین می‌دانند. عده‌ای نیز بر این باورند که شهر باستانی توز در نزدیکی روستای آباد، حدفاصل بین آباد و سمل، در زیر خاک مدفون شده است. نام این شهر در نوشته‌های گذشتگان به شکل‌های توز و توه نیز آمده است. در پارسی میانه این شهر توژک خوانده می‌شده است. آب و هوای این شهر را گرم و خود توج را دارای نخلستان‌های فراوان توصیف کرده‌اند.

۴. بندر نجیرم از بنادر آباد باستانی ناحیه مندستان، منطقه دشتی در میانه استان بوشهر در جنوب ایران، بوده است. ابن‌بلخی، لسترنج، و نهچیری این بندر را در مصب رودخانه مند (رود سکان) و در ساحل شمالی خور زیارت می‌دانند. مقدسی نجیرم را در کنار دریا و دارای دو مسجد که شبستان یکی از آن‌ها در سنگ کنده شده است (شواتس، ۱۳۷۱: ۹۶) با بازاری در خارج از آبادی می‌داند و فاصله آن را تا شیراز (۶۰ فرسنگ) نزدیک به فاصله امروزی مصب رود مند نقل می‌کند. نهچیری نجیرم را بندر ناحیه ماندستان و لسترنج آن را غرب سیراف در دهانه رود سکان در اول سیف مظفر می‌داند (سعیدی‌نیا، ۱۳۸۳: ۹۶). رضا طاهری در کتاب *از مروارید تا نفت* می‌نویسد: «نجیرم به قول استخری و ابن‌حوقل در فاصله ۱۲ فرسنگی سیراف قرار داشته است. و براساس گفته ابن‌بلخی در ۶۵ فرسنگی شیراز» (طاهری، ۱۳۹۰: ۷۰-۷۳). پس باید نجیرم را در حوالی بندر دیر امروزی جست‌وجو کرد. پاول شواتس آلمانی نجیرم را در حوالی بندر دیر می‌جوید و برخی بندر نجیرم را مدفون‌شده در آبرفت‌های رود مند در کناره‌های زیارت می‌جویند. پس از زوال سیراف، ظاهراً باید سیاحان به این بندرگاه کوچک بیش‌تر رفت‌وآمد کرده باشند. مقدسی و یاقوت حموی توصیف مختصری از آن به‌دست می‌دهند.

۵. تیز، تیس، یا طبس امروز نام روستای کوچکی در نه کیلومتری شمال چاه‌بهار است. تاریخ‌نویسان و جغرافی‌دانان قرون نخستین اسلامی از تیس به‌مثابه بندر کوچک اما مهمی در کرانه‌های جنوبی ایران یاد کرده‌اند. طبق این منابع بندر تیز برای زمان کوتاهی یکی از مهم‌ترین بنادر مکران در کرانه دریای عمان به‌شمار می‌رفته است که بازرگانان از طریق آن با بنادر تجاری شمال آفریقا و هندوستان در تماس و ارتباط بوده‌اند. هر چند اهمیت تیس و ارتباطات تجاری و بین‌المللی آن قابل مقایسه با بندر و جزایر بسیار معروف ایرانی خلیج فارس چون سیراف و کیش و هرمز نبوده است، اما جغرافی‌نویسان مسلمان از این بندر کوچک به‌مثابه یگانه بندر تجاری در طول مسیری نسبتاً طولانی بین هرمز در دهانه خلیج فارس و بندر دیبل نزدیک دلتای مهران‌رود (رود سند) نام برده‌اند. اطلاعات تاریخی و جغرافیایی داده‌شده به قلم تاریخ‌نویسان و جغرافی‌دانان قرون نخستین دوران اسلامی درباره این بندر، هم‌چون سایر مراکز سکوتی و تجارتی مکران، بسیار کم و خالی از جزئیات است. کهن‌ترین متن جغرافیایی فارسی شناخته‌شده یعنی *حدود العالم* درباره تیس اشاره دارد که: «تیز نخستین شهری است که از حدود سند بر کران دریای اعظم نهاده، جای کم‌سیر [گرم‌سیر]» (*حدود العالم من المشرق الی المغرب*، ۱۳۶۲: ۱۲۴). امروزه تیس جزء مکران محسوب می‌شود، اما موقعیت آن در طی تاریخ بارها تغییر یافته و هر از گاهی تابع ولایتی دیگر می‌بوده است و هر تاریخ‌نویسی آن را به یک مملکت یا ولایت هم‌چون سند، مکران، و کرمان نسبت داده است. نویسنده گم‌نام *حدود العالم* گفته است: «نخستین شهری است از حدود سند ...» (همان). تقریباً در همان زمان مقدسی درباره تیز گفته است که این شهر در کنار دریا واقع شده و دارای نخلستان‌های بسیار و مسجد جامع زیبایی است (مقدسی، ۱۳۶۱: ۷۰۳-۷۰۴). همین نویسنده از تیس و توران به‌صورت دو دروازه مهم ورود به پنج‌گور نام برده است (همان). این گواهی مقدسی درباره تیس نشان‌دهنده اهمیت این بندر در آن زمان بوده است. مورخ و جغرافی‌دان دیگر ایرانی حمدالله مستوفی قزوینی نیز اشاراتی درباره تیس دارد و آن را جزء شهرهای بزرگ و بااهمیت مکران می‌شمارد (مستوفی قزوینی، ۱۳۶۲: ۲۶۲).

۶. حیوان کوچکی است نظیر سمور.

۷. دارابگرد نام یکی از پنج شهرستان ایالت پارس در ایران قدیم بوده است. به آن داراگرد و دارابگرد نیز گفته می‌شده است.

۸. تخمی زردرنگ و خوش‌بو برای روی نان.

کتاب‌نامه

- ابن بلخی (۱۳۶۳). *فارس‌نامه*، به سعی و اهتمام و تصحیح گای لسترینج و رینولد الن نیکلسون، ج ۲، تهران: دنیای کتاب.
- ابن حوقل (۱۹۷۹). *صورة الأرض*، بیروت: دارالمکتب الحیاه.

۳۶ نقش راه‌های ارتباطی ولایت اردشیرخره در گسترش تجارت آن در دوران اسلامی

- ابن خردادبه، ابوالقاسم عبیدالله بن عبدالله (۱۳۷۰). *المسالك و الممالک*، ترجمه حسین قره‌چانلو، تهران: ناشر مترجم.
- استخری، ابن اسحاق ابراهیم بن محمد فارسی (۱۳۳۸). *مسالك و ممالک*، به اهتمام ایرج افشار سیستانی، تهران: علمی و فرهنگی.
- افشار سیستانی، ایرج (۱۳۷۶). *جغرافیای تاریخی دریای پارس*، تهران: پژوهشگاه فرهنگ و هنر اسلامی.
- پطروشفسکی، ایلیا پاولوویچ و دیگران (۱۳۵۴). *تاریخ ایران از دوران باستان تا پایان سده هجدهم میلادی*، ترجمه کریم کشاورز، تهران: پیام.
- تکمیل همایون، ناصر (۱۳۷۶). «نام و نشان جاده ابریشم»، *فصل‌نامه مطالعات آسیایی*، س ۴، ش ۳.
- حدود العالم من المشرق الی المغرب* (۱۳۶۲). به کوشش دکتر منوچهر ستوده، تهران: طهوری.
- حورانی، جرج (۱۳۳۸). *دریانوردی عرب در دریای هند در روزگار باستان و در سده‌های نخستین میانه*، ترجمه محمدمقدم، تهران: کتاب‌خانه ابن‌سینا.
- دمشقی، محمد بن ابی‌طالب (۱۳۸۲). *نخبه الدهر فی عجائب البر و البحر*، ترجمه حمید طبیبیان، تهران: اساطیر.
- رامهرمزی، بزرگ بن شهریار (۱۳۴۸). *عجایب الهند بره و بحره و جزایره*، ترجمه محمد ملک‌زاده، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
- سعیدی‌نیا، حبیب‌الله (۱۳۸۳). *تاریخ تحولات سیاسی-اجتماعی دشتی در دوران قاجار و پهلوی*، بوشهر: موعود اسلام.
- سمسار، محمدرحمن (۱۳۳۷). *جغرافیای تاریخی سیراف*، تهران: چاپ‌خانه زیبا.
- سیرافی، سلیمان (۱۳۸۱). *سلسله التواریخ (اخبار الصین و الهند)*، با گردآوری و اضافات ابوزید حسن سیرافی، ترجمه حسین قره‌چانلو، تهران: اساطیر با همکاری مرکز بین‌المللی گفت‌وگوی تمدن‌ها.
- شواتس، پاول (۱۳۷۱). *جغرافیای تاریخی فارس*، ترجمه کیکاوس جهاننداری، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- شوشتری، محمدعلی (۱۳۶۹). «منابع اقتصادی خلیج فارس»، *مجموعه مقالات سمینار خلیج فارس*، س ۲، ش ۲.
- صابی، ابوالحسن هلال بن محسن (۱۳۶۴). *رسوم دارالخلافه*، تصحیح و حواشی میخائیل عواد، ترجمه محمدرضا شفیعی کدکنی، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
- طاهری، رضا (۱۳۹۰). *از مروارید تا نفت: تاریخ خلیج فارس [از بندر سیراف تا کنگان و عسلویه]*، تهران: نخستین.
- عبدالله کاشانی، ابوالقاسم (۱۳۸۶). *عرایس الجواهر و نفایس الاطیاب*، به کوشش ایرج افشار، تهران: المعی.
- فقیهی، علی‌اصغر (۱۳۵۷). *آل بویه و اوضاع زمان ایشان با نموداری از زندگی مردم آن عصر*، گیلان: صبا.
- لسترینج، گای (۱۳۳۸). *جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی*، ترجمه محمود عرفان، تهران: علمی و فرهنگی.
- لوبون، گوستاو (۱۳۵۸). *تمدن اسلام و عرب*، ترجمه هاشم حسینی، تهران: کتاب‌فروشی اسلامیه.

- مزارعی، عدنان (۱۳۴۰). *تاریخ اقتصادی، اجتماعی ایران و ایرانیان از آغاز تا صفویه*، تهران: دهخدا.
- مستوفی قزوینی، حمدالله (۱۳۶۲). *نزهة القلوب*، به اهتمام گای لسترینج، تهران: دنیای کتاب.
- مسعودی، ابوالحسن علی بن حسین (۱۳۷۰). *انخبارالزمان*، ترجمه کریم زمانی، ج ۲، تهران: اطلاعات.
- مصطفوی، محمدتقی (۱۳۴۳). *اقلیم پارس*، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- مقدسی، ابو عبدالله محمد بن احمد (۱۳۶۱). *احسن التقاسیم فی المعرفة الاقالیم*، ترجمه علی نقی منزوی، ج ۱ و ۲، تهران: شرکت مؤلفان و مترجمان.
- نادری قره‌بابا، حسین و دیگران (۱۳۸۸). *تجارت ایران در دوره ساسانیان*، تهران: جهاد دانشگاهی تربیت معلم.
- یعقوبی، ابن واضح (بی‌تا). *البلدان*، *تاریخ الیعقوبی*، ج ۲، بیروت: دار بیروت.

