

## **The role of the Tayyebi family in the Persian and India trade in the Mongol period (case study of the horse trade)**

**Seyed Sara Hosseini Nejad\***

### **Abstract**

The Taybei family was one of the Persian merchant families that ruled Persia and Kish in the years 1292-1324 m. The main focus of the family's economic activity was maritime trading and their headquarters was in Kish; and from there, they traded with various parts of Asia, including the South Indian passageway. Alongside other exporting goods (all kinds of cotton artefacts, food and madder), horses were the most profitable export commodity to the passageway, which was situated in south of India, and an important source of income for the family. The question of present study is: What role did the Tayebi family play in the horse trade between Persia and India? It seems that the trade policy of the Tayebis, which have been based on understanding the specific status of the Iranian horse market at the passage, was designed to maintain a constant demand for horse exports. The results of the study show that they did not contribute to the health of Iranian horses in the passageway, and this led to a continual demand for the goods. To investigate this research, we have used the bibliographical data collection method, and the gathered data were qualitatively processed and analyzed.

**Keywords:** Kish export, Kish and passageway trade, the Tayebis, horse trade

---

\* M.A in History of Islamic Iran, Tehran University, Tehran, Iran, Sarahosseininejad95@gmail.com

Date received: 18/5/2020 , Date of acceptance: 16/9/2020



Copyright © 2010, IHCS (Institute for Humanities and Cultural Studies). This is an Open Access article. This work is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 International License. To view a copy of this license, visit <http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/> or send a letter to Creative Commons, PO Box 1866, Mountain View, CA 94042, USA.



## نقش خاندان طیبی در تجارت فارس و هند در دوره مغول (بررسی موردی تجارت اسب)

سیده سارا حسینی نژاد\*

### چکیده

خاندان طیبی یکی از خاندان‌های بازرگان فارس بودند که در سال‌های ۷۲۵-۶۹۲ هجری بر فارس و کیش حکومت می‌کردند. رشته اصلی فعالیت اقتصادی این خاندان، تجارت دریایی و مقرشان در کیش بود و از آن‌جا با مناطق مختلف آسیا، از جمله معبر در جنوب هند تجارت می‌کردند. در کنار صدور کالاهای گوناگون (انواع مصنوعات پنبه‌ای، مواد خوراکی و روناس)، اسب سودآورترین کالای صادراتی به معبر و منبع مهم درآمد این خاندان بود. از این رو مسئله این بررسی چنین است که خاندان طیبی در تجارت اسب بین فارس و هند چه نقشی داشتند؟ چنین به نظر می‌رسد سیاست بازرگانی طیبی‌ها، که بر شناخت وضعیت خاص بازار اسب در معبر استوار بود، چنین طراحی شده بود که تقاضای دائمی برای صادرات اسب را حفظ نمایند. نتیجه تحقیق نشان می‌دهد آنان کمکی به چگونگی سلامت اسبان در معبر نمی‌کردند و این امر باعث استمرار تقاضا برای صدور این کالا بود. برای پژوهش این موضوع از روش جمع‌آوری داده‌ها به شیوه کتابخانه‌ای و نیز پردازش داده‌های جمع‌آوری شده و تجزیه و تحلیل آن‌ها به شیوه کیفی بهره‌برده‌ایم.

**کلیدواژه‌ها:** صادرات کیش، تجارت کیش و معبر، خاندان طیبی، تجارت اسب.

\* کارشناس ارشد تاریخ ایران اسلامی، دانشگاه تهران، تهران، ایران، Sarahosseininejad95@gmail.com

تاریخ دریافت: ۱۳۹۹/۰۲/۲۹، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۹/۰۶/۲۶



## ۱. مقدمه

ایالت فارس، که از جمله ایالت‌های کهن سرزمین ایران است، در طی تاریخ، موقعیت سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و سوق‌الجیشی ویژه‌ای نسبت به سایر ایالت‌های ایران داشته است. این ایالت به عنوان ناحیه پس‌کرانه‌ای خلیج فارس، در زمینه اقتصادی و شکوفایی تجارت دریایی ایران نقش مهمی داشت. در دوره آل‌بویه (قرن چهار هجری) بندر سیراف، به عنوان بزرگترین بندر خلیج فارس با هند تجارت دریایی داشت. سپس اتابکان سلغری در قرن هفتم هجری با ایجاد امنیت و توسعه زیرساخت‌های مربوطه باعث شدند، موقعیت این ایالت در تجارت دریایی و مسیرهای بازرگانی خشکی، بی‌رقیب شود (وثوقی، ۱۳۸۴: ۱۳۵). پس از فروپاشی حکومت اتابکان سلغری، یکی از خاندان‌های بازرگان به نام خاندان طیبی با فراهم کردن امکانات رفاهی، تاثیر زیادی در جذب بازرگانان و تجار ملل مختلف (هندی، چینی و از ملل منطقه) داشتند. نقش ایالت فارس و خاندان‌های بازرگان در تجارت خارجی از مسیر خشکی تا بنادر جنوب و سپس از مسیر دریایی، به ویژه مسیر هند، در سده‌های هفتم و هشتم هجری، از مناظر متفاوت نیازمند کاوش است.

به طور طبیعی بنادر سواحل خلیج فارس از جمله کیش و هرموز، به عنوان دروازه‌های تجاری با شبکه بازرگانی دریایی منطقه و اقیانوس هند، مکان استقرار و توجه شبکه‌های بازرگانان فارس بود. خاندان طیبی، به عنوان یکی از فعالان مطرح این حوزه، افزون بر عطف توجه به این نقاط، تمرکز ویژه‌ای روی تجارت اسب با منطقه معبر، از بنادر مهم هندوستان، داشتند. در این مقاله به این مسئله توجه می‌شود که خاندان طیبی، چگونه در حوزه تجارت اسب میان فارس و هند، غلبه یافته و این تجارت را بین دو کشور مدیریت کرده‌اند؟ فرض ما چنین است که کارگزاران خاندان طیبی با شناختی که از وضعیت طبیعی و جامعه معبر داشتند، سیاست‌هایی را در خصوص تجارت اسب با آن منطقه طراحی و اجرا کردند که به نوعی وابستگی آن قلمرو به این کالا در دراز مدت را تضمین نمایند. در واقع نیازهای شدید حکومت معبر به اسب از یک سو، شرایط نامساعد منطقه معبر برای زیست اسب، فقر دانش و تجربه آن مردمان در نگاهداری اسبان، که خاندان طیبی بدان واقف بودند، باعث شد سیاست‌های بازرگانان ایرانی برای حفظ بازارهای صادرات اسب به آن منطقه، پایدار بماند و تا مدت‌ها تجارت بسیار پرسودی را در این زمینه برای طرف‌های ایرانی تضمین نماید.

باتوجه به ماهیت موضوع، روش تحقیق در این پژوهش توصیفی-تحلیلی است و اطلاعات آن از منابع نوشتاری معتبر و مرتبط، به روش کتابخانه‌ای جمع آوری شده است و سپس با استفاده از تکنیک‌های فیش برداری، گردآوری و تدوین شده و سپس با مقایسه مطالب فیش‌ها با یکدیگر، اطلاعات کم اهمیت حذف و از اطلاعات مهم در گزارش نهایی تحقیق استفاده شده است. درباره نقش خاندان طیبی در حوزه تجارت اسب بین فارس و هند در دوره مغول، پژوهش تاریخی منسجم و مستندی در دست نیست و موقعیت تجاری این خاندان چندان شناخته نشده است. کتاب فارس‌یان در برابر مغولان اثر عبدالرسول خیراندیش (۱۳۹۴)، یک فصل به حکومت خاندان طیبی در فارس، پرداخته است و اشاره کوتاهی به تجارت اسب توسط اعضای این خاندان دارد که بسیار مفید است. مقاله جایگاه جزیره کیش در تجارت دریایی عصر ملوک محلی بنی قیصر، از محمد جعفر چمنکار (۱۳۹۱)؛ بازرگانی هرموز با گوا در دوره ملوک بهمنی دکن: تجارت اسب، از خدیجه عالمی (۱۳۹۳) و تجارت کیش در قرون ۶ و ۷ هجری قمری، از عباس عرب (۱۳۸۹) چون اطلاعات محدودی در موضوع خاندان طیبی و تجارت اسب بدست می‌دهند، خود تأکیدی بر این است که به این موضوع بیشتر پرداخته شود.

## ۲. موقعیت دو درگاه تجاری: کیش و معبر کیش

خلیج فارس، دریایی کم عمق واقع در حاشیه غربی اقیانوس هند، فلات ایران و شبه جزیره عربستان است و از این نظر از دیرباز جایگاه اقتصادی ویژه‌ای در مبادلات تمدنی و فرهنگی بین این مناطق دارا بوده است. در هنگامی که جهانگیری مغولان نقشه سیاسی و اقتصادی آن روزگار را تغییر داد، جزیره کیش به جای بندر سیراف، موقعیت برتر را در خلیج فارس بدست آورد. زیرساخت‌های مناسب این جزیره، از جمله وجود منابع آب آشامیدنی (قنات‌ها و کاریزهای چند هزار ساله)، تجارت مروارید، حضور گسترده دریانوردان و بازرگانان مجرب، امکان زراعت محدود، امنیت و حمایت حکام قدرتمند فارس از این منطقه، پشتوانه‌های ترقی این منطقه بود (وثوقی، ۱۳۹۵: ۴۲۲/۲؛ چمنکار، ۱۳۹۱: ۴۹).

یاقوت حموی در اوایل قرن هفتم هجری از این جزیره دیدن کرده و درباره آن نوشته است: "مساحت جزیره کیش چهار فرسنگ است و دارای باغ‌ها و عمارات زیباست و آن‌جا لنگرگاه کشتی‌های هند و فارس است و در آن بازارها و خیرات بسیاری است. حکام آن‌جا

به دلیل کثرت کشتی و قایق‌هایشان نزد ملوک هند اعتبار و شوکتی بسیار دارند و صید مروارید در آن‌جا رواج دارد (یاقوت حموی، ۱۳۲۳: ۴/۲۲۲).

آب‌های پیرامون جزیره کیش، یکی از عمده‌ترین ذخیره‌گاه‌های مروارید بوده است و شهرت جهانی داشت (البغدادی، ۱۴۱۲: ۱۱۳۹). صید و تجارت مروارید شغل عمده جزیره‌نشینان و مردم اطراف و محل درآمد عظیمی برای حکومت ایالت فارس بود (خیراندیش، ۱۳۹۴: ۴۸). بازرگانان فارس، قطیف و بحرین برای خریدن آن به جزیره می‌آمدند. روال چنین بود که چون اغلب بازرگانان، مروارید را پیش خرید می‌کردند و غواصان بدهکار می‌شدند و هرچه از صید به دست می‌آوردند در ازای دین خود به بازرگانان می‌دادند (ابن بطوطه، ۱۳۷۰: ۱/۳۴۰-۳۳۹). زراعت در کیش با وجود عوامل محدودکننده‌ای چون گرمای فراوان، رطوبت بالا و مشکل کمبود آب، انجام می‌شد. نخلستان‌ها با تولید انواع خرما اهمیت بیشتری داشتند (ابن بلخی، ۱۳۷۴: ۴۱۵). در اطراف خانه‌های ساکنان جزیره، باغ‌های عالی وجود داشت که در آن درختان نخل، مرکبات و صیفی‌جات کشت می‌شد (ابن بطوطه، ۱۳۷۰: ۱/۳۳۹).

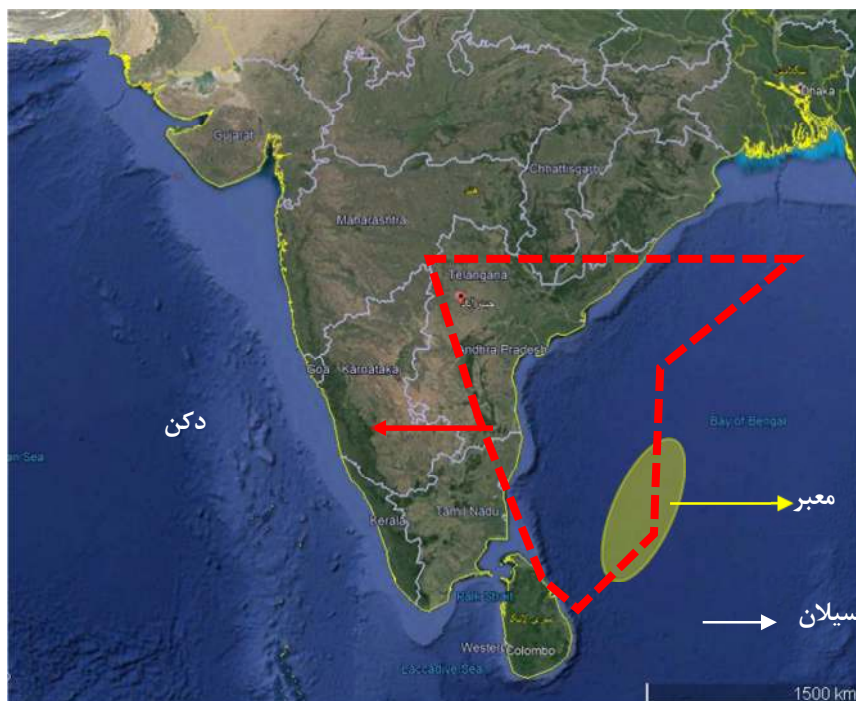
هم چنین کیش لنگرگاه کشتی‌هایی بود که از سواحل دوردست بلاد عرب، اقیانوس هند، آسیای شرقی، چین و آفریقای شرقی به منظور دادوستد انواع کالا به خلیج فارس تردد داشتند (قزوینی، ۱۳۷۳: ۲۹۹-۲۹۸). گستره تجارت ایالت فارس از طریق جزیره کیش در داستان سعدی و بازرگان اهل کیش آمده است و از محتوای آن می‌توان علاوه بر موقعیت اقتصادی جزیره کیش، اطلاعاتی در مورد کالاها و راه‌های تجاری کسب کرد: بازرگانان، گوگرد پارسی را به چین، کاسه چینی را به روم، دیبای رومی را به هند و فولاد هندی را به حلب و آبگینه حلبی را به یمن و برد یمانی را به پارس می‌بردند (سعدی، ۱۳۷۶: ۹۷).

معبّر (کروماندل، امروز بخشی از ایالت تامیل نادو است)

ایرانیان سرزمین واقع در جنوب شبه قاره هند را دکن می‌نامیدند. از گذشته دور، روابط مستحکمی بین ایران و سواحل شرقی دکن برقرار بود (Yashater, Iranica, Deecan). ویژگی‌های طبیعی یکی از مهم‌ترین عوامل رشد تجارت در سواحل دکن به شمار می‌رفت. وجود منابع آب فراوان، پوشش گیاهی متنوع و موقعیت سوق‌الجیشی، زیرساخت‌های ضروری رونق تجاری را باعث شده بود. افزون بر این وجود گیاهان دارویی، ادویه‌جات، انواع میوه‌ها و گل‌ها نیز نقش مهم تولیدی در سواحل دکن داشت (عالمی، ۱۳۹۳: ۱۴۸). حضور تجار

مسلمان در سواحل شرقی دکن که به معامله ادویه، پارچه، عاج، دارو و جواهرات می- پرداختند، تاثیر مهمی در تجارت این ناحیه داشت (تاپار، ۱۳۸۶: ۲۸۱/۱).

معبر یکی از مهم‌ترین مراکز تجاری در سواحل شرقی دکن بود. موقعیت جغرافیایی سواحل شرقی از کولم تا سرزمین سلاور، نزدیک به سیصد فرسنگ توصیف شده است؛ که این سواحل کلید دروازه هند به شمار می‌رفت و به بلاد "معبر" معروف بود (وصاف، ۱۳۳۸: ۳۰۱/۳). بیرداول یا بیردهول (Beyyerdawal) یکی از بلاد معبر به عنوان مکانی برای تجارت از جمله واردات اسب بود (ابوالفداء، ۱۸۴۰: ۳۵۵). کال (Kayal) یک شهر بندری دیگر از سواحل معبر (کروماندل) بود (polo, 1939: 375-402) که تحت حکومت پانندیادوم (pandya) (فرمانروایان هندو که در حدود سال‌های ۱۲۱۶-۱۲۴۹ م در مادورای، مرکز استان معبر، حکومت می‌کردند ولی این سلسله توسط سلاطین دهلی مورد حمله قرار گرفت و قلمرو خود را از دست داد (Babut, 2015, 1)) برجسته شد و به عنوان مرکز مبادلات معبر، کالاهای ابریشمی، گیاهان دارویی و مروارید به عراق، سوریه و خراسان صادر می- کرد (idem). معبر سرزمینی بود در جنوب هند نزدیک سیلان (سری لانکا امروزی)؛ که در سمت جنوب شرقی هند قرار دارد و بر سر راه کشتی‌هایی واقع شده که میان خلیج فارس و کشور چین رفت و آمد می‌کردند. به دلیل این موقعیت ارتباطی و از آنجا که این مرکز توقفگاه تمام کشتی‌هایی بود که برای رفتن به چین، جنوب هند را دور می‌زدند؛ مرکز تجاری مهمی به شمار می‌آمد (خیراندیش، ۱۳۹۴: ۱۴۰).



(نقشه جنوب هند، دکن)

### ۳. روابط تجاری کیش و معبر:

مناسبات بازرگانی میان سواحل خلیج فارس و سواحل جنوبی شبه قاره هند، از دوره پیش از اسلام رواج داشت؛ و به هنگام ظهور اسلام نیز ادامه یافت. این امر به تدریج منجر به ایجاد قرارگاه هایی برای تجار مسلمان در جنوب هند گردید (حورانی، ۱۳۳۸: ۱۱۳-۱). بندر باستانی سیراف-طاهری بعدی-از دوره ساسانی تا اواخر دوره آل‌بویه مهم‌ترین بندر ایران بود که با مصر، زنگبار، چین، جاوه (اندونزی) و هند تجارت دریایی داشت (خیراندیش، ۱۳۹۴: ۴۸). از هندوستان، عنبر، کافور، سنگ‌های قیمتی، خیزران، عاج چوب، صندل، فلفل، گیاه‌های معطر و دارو به این بندر وارد می‌شد و سپس از سیراف به جاهای دیگر از جمله کشورهای مجاور صادر می‌شد (کیانی، ۱۳۶۸: ۳/۳۲۳). اما در اواخر دوره آل‌بویه، سیراف به دلایلی از جمله زلزله‌های پی‌پی، انحراف مسیرهای تجاری از خلیج فارس به دریای سرخ، مهاجرت ساکنانش به سایر مناطق ساحلی از جمله کیش و عمان،



آشفته‌گی اوضاع سیاسی و اجتماعی و عدم ثبات حکومت، به مرور از عصر رونق خود دور گشت و مقارن با حکومت مغولان به قریه‌ای کوچک و بندری حاشیه‌ای مبدل گردید (مقدسی، ۱۳۸۵: ۶۳۶، مستوفی، ۱۳۶۲: ۱۳۶ و سمسار، ۱۳۳۷: ۲۵۴).

با زوال سیراف، فرمانروایان کیش معروف به "قیصریان" قدرت گرفتند. آن‌ها با تقویت زیرساخت‌های اقتصادی، کیش را از منطقه‌ای حاشیه‌ای که عمدتاً از دیدگاه نظامی مورد توجه بود، به مرکز تجاری و انبار کالای خلیج فارس تبدیل کردند (چمنکار، ۱۳۹۱: ۶۱). سیاست توسعه ارضی اتابکان سلغری و رقابت تجاری با ملوک هرموز، به تدریج، به فروپاشی قدرت سیاسی امیران بنی قیصر منجر گردید. بهبود شرایط اقتصادی کیش که در سایه شکوفایی تجارت خلیج فارس و دریای عمان حاصل گشته بود، موجب گردید تا اتابکان که جزایر فارس را از سرحدات بحری خود می‌دانستند، به منظور کسب خراج و مالیات، نظارت مستقیم خود را بر آن توسعه دهند (خبیصی، ۱۳۴۳: ۸۰). اتابک ابوبکر بن سعد، مشهورترین اتابک سلغری، در سال ۶۲۸ هجری به خلیج فارس لشکر کشید و عمان، بحرین (مسقط)، کیش و کناره خلیج را از حدود بصره تا سواحل هند به تصرف درآورد و آوازه اقتدار او حتی در هندوستان نیز پیچید (اقبال، ۱۳۸۵: ۷۶۳). نام مرکز کیش، "دولتخانه" قرار گرفت و این عنوان در تمام ادوار حکومت اتابکان پایدار بود. با این فتح نامدار، رونق بازار عظمت و اقتدار اتابکی یکی بر هزار شد و خزاین بی‌شماری عاید اتابک ابوبکر بن سعد گردید و به لقب "سلطان البروالبحر" دست یافت (حسینی فسایی، ۱۳۸۲: ۲۶۲/۱).

#### ۴. برآمدن خاندان طیبی در تجارت کیش و معبر

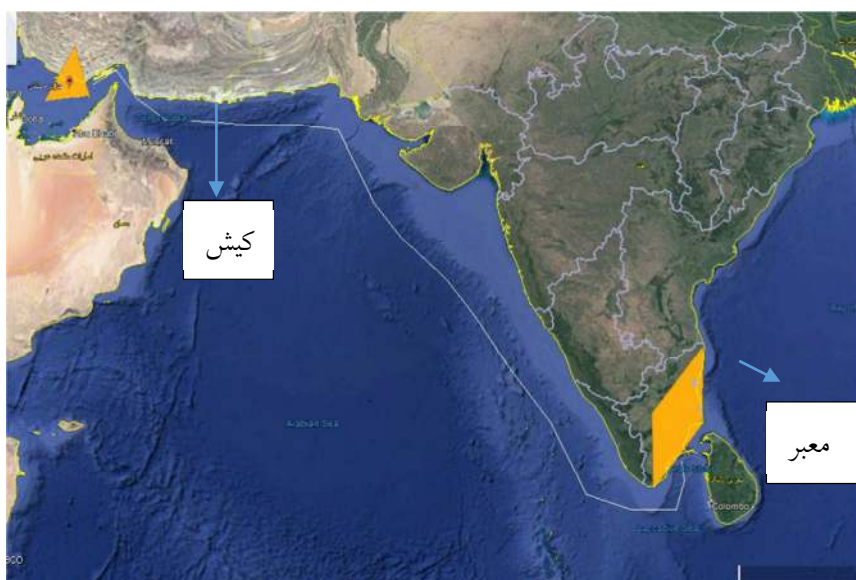
در اثر بی‌نظمی اوضاع فارس پس از مرگ ابش خاتون، آخرین اتابک سلغری، ایالت فارس و مرکز آن مستقیماً توسط امرای مغول اداره می‌شد. حکامی که ایلخانان بعد از فروپاشی سلغریان برای اداره فارس فرستادند، نتوانستند آرامش، امنیت و رونق اقتصادی فارس را برگردانند. به همین دلیل اداره فارس از سال ۶۹۲ تا ۷۲۵ هجری از طرف ایلخانان به "خاندان طیبی" سپرده شد. این خاندان به سرکردگی جمال‌الدین طیبی (اصل شیخ‌الاسلام طیبی یا قیسی از اعراب بنی‌صفیات است که در قرون اولیه اسلامی در سواحل جنوبی ایران حد فاصل سیراف تا هرموز ساکن شدند (وثوقی، ۱۳۷۵: ۵۱ و وثوقی، ۱۳۸۴: ۱۸۴)) مقاطعه‌گر ایالت فارس تا خلیج فارس شدند. جمال‌الدین طیبی از جانب گیخاتو، ایلخان مغول، به

لقب "ملک‌الاسلام" نایل آمده بود، ایالت فارس و جزایر را به مدت چهار سال به مبلغ هزار تومان به مقاطعه گرفت (جنیدشیرازی، ۱۳۲۸: ۵۴۴ و زرکوب‌شیرازی، ۱۳۵۰: ۱۰۱-۱۰۰). ملک‌الاسلام در زمان حکومت غازان نیز حکومت فارس و جزایر را به مقاطعه گرفت، تا این‌که در سال ۷۰۶ هجری در روزگار اولجایتو فوت کرد. اولجایتو فرزند او، ملک‌عزالدین را جانشین پدر کرد. او بدهی بسیار بابت مالیات فارس داشت و به همین سبب دست به غارت زد و آشتو که شحنة مغول در فارس بود برای رسیدگی به آن‌جا اعزام شد؛ ولی عزالدین فرار کرد و حتی عبدالاسلام که شوهرخواهرش و عامل ساحل بود، کشت (کاشانی، ۱۳۴۸: ۱۵۶-۱۵۴). پس از گریختن عزالدین، زین‌الدین علی (فرزند عبدالاسلام و داماد خانواده ملک‌الاسلام) به حکومت فارس برگزیده شد و دو سال در شیراز حاکم بود. ملک‌عزالدین چندی دوباره زمام امور را به دست گرفت و چندسال متصدی حکومت فارس بود تا این‌که در سال ۷۲۵ هجری فردی به نام سلغورشاه با عزالدین به جنگ پرداخت و عزالدین پیروز شد؛ ولی به دلیل بدگویی درباره او، دربار احضار کرد. این بار دمشق خواجه چوپانی مدعی او شد و دولت ایلخانی با عزالدین راه دشمنی را در پی گرفت و او در سال ۷۲۵ هجری به قتل رسید و برادرش شمس‌الدین محمد که با او شریک بود در پایتخت درگذشت و این پایان خاندان طیبی بود (زرکوب‌شیرازی، ۱۳۵۰: ۱۰۱).

رشته اصلی فعالیت اقتصادی خاندان طیبی تجارت دریایی بود. ملک‌الاسلام حتی قبل از این‌که ایالت فارس به انضمام جزایر فارس را به مقاطعه بگیرد، در جزیره کیش پایگاه تجاری داشت. بناکتی جایگاه او را در کیش جزیره (جزیره کیش) ذکر کرده است (بناکتی، ۱۳۷۸: ۴۵۶). سکونت شیخ‌الاسلام در جزیره کیش به دلیل نظارت بر امور تجارت بود. او با راه‌اندازی ناوگان عظیم تجاری در این منطقه، جزیره کیش را به یکی از ایستگاه‌های مهم عبور اقیانوس هند و خلیج فارس تبدیل کرد (عسقلانی، ۱۹۷۲: ۶۷ و تاریخ شاهی: ۲۵۵۳: ۲۱۶). وجود چنین ناوگان عظیمی نیاز به افراد کارآزموده و آشنا به فنون دریانوردی داشت؛ تا بتوانند مال التجاره‌های بارگیری شده در کیش را به مقصد برسانند و برای این منظور جمال‌الدین طیبی پسر خود به نام فخرالدین‌احمد را در کیش مستقر ساخت؛ و برادر کوچک‌ترش به نام تقی‌الدین عبدالرحمان را به دنبال ایجاد رابطه نزدیک با پادشاهان هند و کنترل تجارت پرسود هندوستان و چین، به معبر فرستاد (وثوقی، ۱۳۹۵: ۲/۴۲۳). تقی‌الدین، وزیر پادشاه مملکت "معبر" در هندوستان شد. در سال ۶۹۲ هجری پادشاه معبر فوت کرد و هفت هزار گاو و جواهر به تقی‌الدین طیبی رسید و به این صورت او نایب آن دیار

نقش خاندان طیبی در تجارت فارس و هند در دوره مغول ... (سیده سارا حسینی نژاد) ۱۰۳

گردید و نقش واسطه‌ای مهمی در صادرات کالاهای گوناگون از جمله اسب به هندوستان ایفا می‌کرد؛ که از این طریق به قدرت و ثروت بسیاری دست یافت (وصاف، ۱۳۳۸: ۳۰۳/۳ و کاشانی، ۱۳۴۸: ۱۸۳). در واقع تجارت میان کیش و معبر که دروازه تجارت هندوستان بود، توسط این دو برادر (جمال‌الدین و تقی‌الدین) صورت می‌گرفت.



(مسیر تجاری کیش به معبر)

## ۵. تجارت اسب بین کیش و معبر

تجارت میان کیش و معبر شامل کالاهای گوناگونی از جمله انواع پارچه، ادویه، دارو، جواهرات و آبنوس بود. اما به طور خاص صادرات اسب و الاغ به هندوستان از اهمیت بالایی برخوردار بود و علت آن هم وجود مراکز پرورش اسب در شهرهای مختلف ایران از جمله فارس، اصفهان، کرمان و تبریز بود (همدانی، ۱۹۴۵: ۲۳۵ و گابریل، ۱۳۸۱: ۱۸۸). این تجارت پرسود در انحصار بازرگانان ایرانی و عرب بود (تاپار، ۱۳۸۶: ۲۸۱/۱).

در دوره اتابک ابوبکر بن سعد (۶۵۹-۶۲۳ هجری) هر ساله ده هزار اسب از فارس به معبر می‌رفت که بهای آن دو هزار هزار و دویست هزار دینار بود (وصاف، ۱۳۳۸: ۳۰۲/۳). اما در عهد ملک الاسلام طیبی این تجارت بیشتر رونق گرفت و مامورین او از دشت‌های خوزستان، فارس، جزایر خلیج فارس (عمان، هرمز، قطیف، بحرین) اسب تهیه نموده و هر

کدام را در معبر دویست و بیست دینار سرخ می‌فروختند (همان‌جا و کاشانی، ۱۳۴۸: ۱۸۳). سالانه ده هزار و چهارصد سر اسب از جزایر فارس وارد معبر می‌شد و اگر در راه اسب‌ها تلف می‌شد، بهای آن از خزانه پادشاه معبر پرداخت می‌شد. بعد از فوت ملک‌الاسلام جمال‌الدین، برادر او، تقی‌الدین عبدالرحمان طیبی که وزیر پادشاه معبر بود، به فعالیت‌های تجاری در معبر ادامه داد؛ و اسب با اجازه او (توسط وکلا) مورد معامله قرار گرفت و از این طریق ثروت بسیاری به دست آور (همان‌جا). در سال ۷۰۲ هجری تقی‌الدین عبدالرحمان طیبی در کشور معبر در گذشت و به جای او سراج‌الدین پسر شیخ‌الاسلام به وزارت رسید (وصاف، ۱۳۳۸: ۳۰۳/۳-۳۰۲).

در هند به دلایلی که ذکر خواهد شد، اسب پرورش نمی‌دادند و اسب‌هایی هم که به هند برده می‌شدند، عمر چندانی نمی‌کردند و لازم بود اسب‌های دیگری به جای آن‌ها وارد شوند.

۱) یکی از عوامل مهم وادرات اسب در منطقه معبر، آب‌وهوای بسیار مرطوب و تغذیه نامناسب اسبان بود. تاریخ وصاف به این موضوع اشاره می‌کند که به اسب‌ها در عوض علف، سر بریان، نخود پخته شده، شیر گاو جوشانیده و روغن می‌دادند (وصاف، ۱۳۳۸: ۳۰۳/۳-۳۰۲). این امر سبب می‌شد که این حیوان‌ها پس از مدتی لاغر و ناتوان شوند به گونه‌ای که قابل استفاده برای سوارکاری نبودند و لاجرم هر ساله باید اسب‌های دیگری به این منطقه می‌فرستادند.

۲) سوارنظام‌های هندو با اسب‌ها برخورد مناسبی نداشتند و در جنگ بدون استفاده از وسایل سوارکاری، بر اسبان سوار می‌شدند (Babut, 2015, 4). در واقع آن‌ها بدون اخذ تدابیری برای سلامت اسبان از جمله عدم استفاده از وسایل سوارکاری و جنگیدن در ساعت‌های زیاد با آن‌ها، موجب بیماری و ناتوانی اسبان در مرور زمان می‌شدند.

۳) نفرستادن بیطار (دامپزشک) به منطقه معبر، یکی دیگر از عوامل وادرات اسب در این منطقه بود (تاپار، ۱۳۸۶: ۲۸۲/۱). به نظر می‌رسد که خاندان طیبی خود بیطار داشته‌اند و آن‌ها در مسیر از اسبان مراقبت می‌کردند که سالم به مقصد برسند، ولی زمانی که ناوگان دریایی به معبر می‌رسید، آن‌ها از ناوگان پیاده نمی‌شدند.

۴) از جمله دیگر اقدام زیرکانه‌ای که خاندان طیبی برای صادرات اسب انجام می‌دادند، اخته کردن اسبان بود (وثوقی، ۱۳۹۵: ۲۳۳/۲ و عالمی، ۱۳۹۳: ۱۵۳). این کار موجب می‌شد که اسبان به مرور در دویدن دچار مشکل شوند.

علل اهمیت تجارت اسب بین دو منطقه متعدد بود. پادشاهان پانڈیا (پادشاهان معبر) برای سواکاری و مسافرت نیازمند اسب بودند و ابن بطوطه به این موضوع اشاره کرده است که هرکسی بخواهد به خدمت سلطان هند برود باید اسب و شتر بخرد و تقدیم سلطان کند و این روش به نفع بازرگانان است. وی در ادامه می‌گوید زمانی که به هند رسیده سی سر اسب، یک شتر و یک غلام از بازرگان خرید و به عنوان هدیه نزد سلطان هند برد (ابن-بطوطه، ۱۳۷۰: ۲۰/۲-۱۹). اما مهم‌ترین علت اهمیت اسب در این منطقه، درگیری و جنگ پانڈیا (pandya) با همسایگان هندوی خود از جمله چولا (Chola) (سلسله‌ای هندو در جنوب هند بودند که سوارنظام‌های این سلسله نقش بسیار مهمی در جنگ با همسایگان خود داشتند (Babut, 2015, 3)) و مهاجمان مسلمانان (خلجی) بوده است (idem). علاء‌الدین خلجی (۷۱۵-۶۹۵ هجری-۱۳۱۶-۱۲۹۶ میلادی) و جانشینانش چندین بار به قلمرو پادشاهی پانڈیا (pandya) در مادورای (Madura)، مرکز پادشاهی معبر، یورش بردند (Yashater, Iranica, Deecan). از این رو پادشاهان معبر برای مقابله با همسایگان، نیازمند اسب بودند و پول این اسب‌ها را از خزانه خود می‌دادند و اگر در مسیر اسب تلف می‌شد، هزینه آن را پرداخت می‌کردند (وصاف، ۱۳۳۸: ۳۰۲/۳). تاریخ فرشته نیز به اهمیت تجارت اسب در جنوب دکن توجه کرده و علت آن را درگیری همیشگی در این منطقه دانسته است (فرشته، ۱۳۰۱: ۳۳۸ و ۲۸۳).

## ۶. نتیجه‌گیری

نتیجه‌ای که از این تحقیق می‌توان گرفت این است که در اواخر قرن هفتم هجری خاندان طیبی در امور فارس و کیش صاحب قدرت شدند و دوره جدیدی در تاریخ فارس به وجود آمد که می‌توان آن را "عصر خاندان طیبی" نامید. این خاندان با راه‌اندازی ناوگان عظیم تجاری در جزیره کیش، این منطقه را به یکی از ایستگاه‌های مهم عبور اقیانوس هند و خلیج فارس تبدیل کردند و تمام تجارت معبر را با کیش در اختیار خود درآوردند. اسب سودآورترین کالای صادراتی به معبر و مهم‌ترین منبع درآمد این خاندان بود. آن‌ها با توجه به شرایط آب‌وهوایی معبر و نیاز مبرم پادشاهان این منطقه و همچنین اقدامات زیرکانه از جمله نفرستادن بیطار و اخته کردن اسبان درآمد خوبی از تجارت اسب به دست آوردند.

## کتاب‌نامه

- ابن بطوطه، محمد بن عبدالله (۱۳۷۰)، *سفرنامه ابن بطوطه*، ترجمه محمد علی موحد، جلد اول و دوم، تهران: آگاه.
- ابن بلخی (۱۳۷۴)، *فارسانه ابن بلخی*، مصحح منصور رستگار فسایی، شیراز: بنیاد فارس شناسی.
- ابوالفداء، عمادالدین اسماعیل بن محمد بن عمر (۱۸۴۰)، *تقسیم البلدان*، تصحیح البارون ماک کوکین دیسلان، پاریس: دارالطباعة السلطانية.
- البغدادی، صفی‌الدین عبدالمومن بن عبدالحق (۱۴۱۲)، *مراصد الاطلاع علی اسماء الامکنه و البقاع*، بیروت: دارالجيل.
- بناکتی، محمد (۱۳۷۸)، *تاریخ بناکتی (روضه اولی الالباب فی معرفه التواریخ و الانساب)*، به کوشش جعفر شعار، تهران: انتشارات انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- تاریخ شاهمی* (۲۵۵۳)، به اهتمام محمد ابراهیم باستانی پاریزی، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
- جنیدشیرازی، معین‌الدین جنید بن محمود (۱۳۲۸)، *شدالازرفی حطالاوزار عن زوارالمزار*، تصحیح محمد قزوینی و عباس اقبال آشتیانی، تهران: چاپخانه مجلس.
- حسینی فسایی، میرزا حسن (۱۳۸۲)، *فارسانه ناصری*، جلد اول، تهران: امیر کبیر.
- خبیسی، محمد ابراهیم (۱۳۴۳)، *سلجوقیان و غز در کرمان*، مصحح محمد ابراهیم باستانی پاریزی، تهران: طهوری.
- زرکوب شیرازی، احمد بن ابی‌الخیر (۱۳۵۰)، *شیرازنامه*، به کوشش اسمعیل واعظ جوادی، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
- سعدی شیراز، مشرف‌الدین مصلح بن عبدالله (۱۳۷۶)، *کلیات سعدی*، تصحیح محمد علی فروغی، تهران: دفتر نشر داد.
- عسقلانی، ابن حجر (۱۹۷۲)، *الدرر الکامنه*، تحقیق محمد عبدالحمیدخان، حیدرآباد.
- فرشته، محمد قاسم هندوشاه (۱۳۰۱)، *تاریخ فرشته (گلشن ابراهیمی)*، جلد دوم، هندوستان، کانپور.
- قزوینی، زکریا بن محمد (۱۳۷۳)، *آثار البلاد و اخبار العباد*، ترجمه میرزا جهانگیر قاجار، تهران: امیر کبیر.
- کاشانی، ابوالقاسم عبدالله بن محمد (۱۳۴۸)، *تاریخ اولجایتو*، به اهتمام مهین همبلی، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- مستوفی، حمدالله (۱۳۶۲)، *نزهة القلوب*، با اهتمام و تصحیح گای لیسترانج، تهران: دنیای کتاب.
- مقدسی، ابو عبدالله محمد بن احمد (۱۳۸۵)، *احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم*، ترجمه علی‌نقی منزوی، تهران: کوش.
- وصاف، فضل‌الله بن عبدالله (۱۳۳۸)، *تاریخ وصاف الحضرة*، جلد سوم، تهران: چاپ افست رشدیه.
- همدانی، رشیدالدین فضل‌الله (۱۹۴۵)، *مکاتبات رشیدی*، تصحیح محمد شفیع، لاهو: سلسله نشریات کلیه پنجاب.

نقش خاندان طیبی در تجارت فارس و هند در دوره مغول ... (سیده سارا حسینی نژاد) ۱۰۷

یاقوت حموی، یاقوت بن عبدالله (۱۳۲۳)، *معجم البلدان*، جلد چهارم، مصر: مطبعه السعاده بجوار محافظه.

اقبال آشتیانی، عباس (۱۳۸۵)، *تاریخ کامل ایران (بعد از اسلام)*، تهران: نگاه.

تاپار، رومیلا (۱۳۸۶)، *تاریخ هند*، جلد اول، قم: نشر ادیان.

حورانی، جرج ف (۱۳۳۸)، *دریانوردی عرب در دریای هند*، ترجمه محمد مقدم، تهران: انتشارات ابن-سینا.

خیراندیش، عبدالرسول (۱۳۹۴)، *فارسیان در برابر مغولان*، تهران: آدابوم.

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

کیانی، محمدیوسف (۱۳۳۸)، *شهرهای ایرانی*، جلد سوم، تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی.

گابریل، آلفونس (۱۳۸۱)، *مارکوپولو در ایران*، ترجمه پرویز رجبی، تهران: اساطیر.

وثوقی، محمد باقر (۱۳۷۵)، *بیرم‌دار اولیای لارستان*، تهران: انتشارات همسایه.

وثوقی، محمد باقر (۱۳۸۴)، *تاریخ خلیج فارس و ممالک همجوار*، تهران: سمت.

وثوقی، محمد باقر و منصور صفت گل (۱۳۹۵)، *اطلس تاریخ بنادر و دریانوردی ایران*، جلد دوم، تهران: سازمان بنادر و دریانوردی.

چمنکار، محمد جعفر (۱۳۹۱)، "جایگاه جزیره کیش در تجارت دریایی عصر ملوک محلی بنی قیصر"، پژوهشنامه تاریخ‌های محلی ایران، صفحات ۶۵-۴۵.

عالمی، خدیجه (۱۳۹۳)، "بازرگانی هرموز با گوآ در دوره ملوک بهمینی دکن: تجارت اسب"، مجموعه مقالات سومین همایش دوسالانه بین‌المللی خلیج فارس، صفحات ۱۶۵-۱۴۷.

[www.Iranica/Articales/Deecan](http://www.Iranica/Articales/Deecan)

Babut, Anas (2015), "Kayal' as an Early Medieval Port Town under the Pandyas: A Review", Published in the Proceedings of Twenty Second Session of Tamil Nadu History Congress, Tirunelveli, 215-19

Polo, Marco (1939), *the Travels of Marco Polo*, by Dent and sons, London, 63-64.