

دکتر محمود طاهری
دانش اندوخته دانشگاه آزاد اسلامی

اهمیت بندر تجاري سیراف در سده های نخست اسلامی

چکیده

بنادر تجاري مسلمانان در گذر تاریخ، نقش بسیار مهمی در مبادلات و رونق اقتصادی در جهان داشته‌اند، اما برخی از این بنادر نسبت به برخی دیگر، از اهمیت و شهرت بیشتری برخوردار بوده‌اند. بندر سیراف در خلیج فارس، از جمله بنادری است که دارای اعتبار و اهمیت بسیار ویژه در طول چندین سده بوده‌است. در این مقاله تلاش شده‌است تا موقعیت شهر بندری سیراف از نظر جغرافیایی، اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی روش‌گردد و دلایل شهرت یافتن و سپس متروک ماندن آن مورد بررسی قرار گیرد.

کلید واژه

خلیج فارس، سیراف، تجارت، مبادلات تجاري مسلمانان.

مقدمه:

شواهد تاریخی نشان می‌دهند که بیشترین مبادلات و رفت و آمد های تجاری و فرهنگی در اقیانوس هند در سده‌های نخست اسلامی، به سوی شرق دور و یا غرب این اقیانوس، از طریق خلیج فارس و دریای عمان صورت می‌گرفته است و فعالترین مراکز تجاری آسیا و افريقا و حتی مدیترانه، مراکز بندری مسلمانان بوده‌اند. مسلمانان توانسته بودند هم‌زمان با پیشرفت‌های گوناگون در امر کشتی‌سازی و دریانوردی، به ویژه از قرن سوم به بعد، با اقتدار کامل به توسعه فعالیت‌های دریایی و مبادلات تجاری خود در اقیانوس هند نیز بپردازنند. بنادر خلیج فارس پس از قرن دوم و سوم هجری رونقی روزافروز یافتند و داد و ستد و تجارت خارجی از طریق مسیرهای آبی و خلیج فارس و بنادر ایرانی، به سوی هندوستان و چین و یا به سوی دریای سرخ و افريقا، خصوصاً در شرایط نامنی راه‌های زمینی، رشد و گسترش پیدا کرد (افشار، ایرج، جغرافیای تاریخی دریای پارس، ص ۲۹۵؛ طاهری، محمود، سفرهای دریای مسلمین در اقیانوس هند، ص ۳۱۰ و ۳۱۴ و ۳۸۹ و ۴۰۲) بنادر جنوبی خلیج فارس در مقایسه با بنادر شمالی آن، به دلیل دوری از مراکز اجتماعی مهم و نامناسب بودن آنها برای پهلوگیری کشتی‌های تجاری، اهمیت بسیار کمتری نزد بازرگانان داشته‌اند. اما بنادر شمالی خلیج فارس در دوران اسلامی اهمیت خاصی برای کشتی‌های تجاری داشتند، در عین حال، همه‌ی آنها به یک اندازه به شهرت نرسیدند. در طول کرانه‌های شمالی خلیج فارس، بنادر بصره و ابله (obolla)، عبادان (آبادان)، ری‌شهر (بوشهر)، مهربان، سینیز، گناوه (جنابه)، توج (تون)، نجیرم، سیراف، سیف یا حصن عماره و تیز و هرمز، از بقیه بنادر نامدارتر بودند (مالک و مسالک، ترجمه تستری، ص ۴۰؛ لسترنج؛ جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی، ص ۲۸۰ و ۲۷۷ و ۳۵۳؛ ابن بطخی، فارس‌نامه، ص ۱۴۱؛ حدود العالم من المشرق الى المغرب، ص ۱۵). مرکزیت تجارت دریایی خلیج فارس نیز، در طی دوران‌های مختلف، ابتدا در ری‌شهر (بوشهر) و ابله بود و بعدها به سیراف و از آنجا به ترتیب به کیش و قشم و هرمز منتقل گردید (حسن، هادی، سرگذشت کشتی‌رانی ایرانیان، ص ۱۷۴؛ معتصد، خسرو، تاریخ تجارت و سرمایه‌گزاری صنعتی در ایران، ص ۳۳). با وجود آن که جزایر خارک، لافت، ابرون، خین، آوال، قیس (کیش)، ابن کاوان، جرون (هرموز) و قشم، در مسیر عبور کشتی‌های تجاری قرار داشتند (بن خردابه، مسالک و ممالک، ص ۴۶؛

جبهانی، ابوالقاسم بن احمد، اشکال العالم، ص ۱۱۰؛ حدود العالم من المشرق الى المغرب، ص ۲۰، أما در طی قرون اسلامی، فقط برخی از آنها و خصوصاً قیس و قشم و جرون، اهمیت یافته و تدریجاً موقعیت تجاری پیدا کردند (رامهرمزی، بزرگ بن شهریار، عجایب هند، ص ۱۱۴؛ سفرنامه ابن بطوطه، ص ۳۰۶؛ الحموی، یاقوت، معجم البلدان، ج ۲، ص ۱۹۲ و ۳۸۵ و ۴ و ۴۷۹ و ۵، ص ۲۷۰).

خلیج فارس به عنوان یک دریای کناره و کم عمق با آبهای گرم و نسبتاً آرام خود، مناسب‌ترین محل برای کشتیرانی و مبادلات دریایی در اقیانوس هند بوده است و مسلمانان ایرانی و عرب در دوران اسلامی، از خلیج فارس به سوی هند و چین می‌رفته‌اند (اقتداری، احمد، از دریای پارس تا دریای چین، ص ۲۷) و اساس آبادانی و شکوه و رونق بصره و سیراف و دیگر بنادر خلیج فارس، بیش از هر چیز مرهون تجارت مستقیم با چین و هند بوده است. رفت و آمد های بازارگانی، خصوصاً بین سیراف و آبله، و هم چنین بنادر عمان و عدن و برخی بنادر افریقایی با چین، در زمان ساسانیان و خصوصاً در دوران اسلامی، توسط بازارگانان ایرانی جریان داشت. بندر خانفوا (که بعدها کانتون) و کوانگ‌چو نامیده شد)، یکی از مشهورترین بنادر چین، مهم‌ترین طرف مبادلات تجاری با بنادر اسلامی و به ویژه بنادر مهم خلیج فارس بوده است. دریانوردان شجاع و بازارگانان پرتلاش ایرانی، این مسافت طولانی بین شرق و غرب اقیانوس را بدون هراس طی کرده و کالاهای خود را در شرق دور عرضه می‌کردند و این داد و ستد های مستمر، تا چندین قرن هم چنان جریان داشت (حسن، هادی، سرگذشت کشتیرانی ایرانی، ص ۱۷۵)

خلیج فارس، پیش از اسلام و خصوصاً در دوران اسلامی، به دلیل نزدیکی به مراکز مهم سیاسی و اقتصادی در ایران و بین‌النهرین، و امکان ارتباط آسان و سریع از راه خشکی با سوریه و فلسطین و آسیای صغیر و مدیترانه، یکی از مهم‌ترین مناطق رفت و آمد کشتی‌های تجاری بوده و بنادر آبله، بصره، ریشه ر و سیراف نیز نقش بسیار مهم و فعالی در مبادلات کالا داشته‌اند (معتقد، خسرو، تاریخ تجارت و سرمایه‌گزاری، ص ۲۹). هم چنین، علاوه بر این که بهترین و جسورترین دریانوردان اقیانوس هند در این ناحیه می‌زیسته‌اند، حداقل در طی چند قرن، مهم‌ترین کشتی‌های اقیانوس پیما نیز، در همان جا ساخته می‌شده‌اند (طاهری، محمود، سفرهای دریایی مسلمین در اقیانوس هند، ص ۶۷ و ۶۸ و ۲۲۰ و ۲۳۰). بیشتر سازندگان کشتی در خلیج فارس و برخی سواحل شبه جزیره عربستان، ایرانی بوده‌اند، همان گونه که بیشترین و مشهورترین ناخدايان و ملوانان اقیانوس هند

نیز در طی چندین قرن ایرانیان بوده‌اند (مقدسی، محمد بن احمد، احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم، ص ۲۸). اما با وجود آن که اطلاعات ما درباره کارگاه‌های کشتی‌سازی بسیار اندک است، این اندازه می‌دانیم که بندر تجاری سیراف، علاوه بر موقعیت بسیار مهم بازارگانی اش، از جمله‌ی مهم‌ترین بنادر ساخت و تعمیر کشتی‌ها بوده‌است و کشف برخی وسائل کشتی‌سازی در این شهر، این حقیقت را ثابت می‌کند (سیرافی، سلیمان تاجر، ابوزید حسن شگفتی‌های جهان باستان، ص ۱۱۰ و ۱۱۱؛ ریکس، توماس، دریانوردی در خلیج فارس و روابط با افریقای شرقی، ص ۳۹۹؛ رائین، اسماعیل، دریانوردی ایرانیان، ج ۱، ص ۷۸) به هر حال، مدارک تاریخی روشن کرده‌اند که شهر سیراف در طول چندین سده، از مهم‌ترین بنادر تجاری مسلمانان در خلیج فارس و غرب آقیانوس هند بوده و نقش بسیار ارزنهای در مبادلات کالا داشته است.

موقعیت سیراف

بندر بسیار بالهمیت سیراف، در ۳۰۰ کیلومتری شمال غربی بندر عباس و در ۲۳۰ کیلومتری جنوب شرقی بوشهر قرار داشته که در حال حاضر نیز آثاری از آن باقی است. زمان دقیق به وجود آمدن این بندر و اهمیت یافتن آن مشخص نیست، اما تردیدی وجود ندارد که در زمان ساسانیان، از آن استفاده می‌شده‌است. نام اولیه‌ی این بندر نیز هرچه بوده، اردشیر آب، شیرآب، سیلآب، شیراو، در هر حال در دوران اسلامی، بازرگانان آن را، شیلاو، شیلاف و یا سیراف می‌نامیده‌اند (الحموی، یاقوت، معجم البلدان، ج ۱، ص ۲۱ و ۲۱۲ و ج ۳، ص ۲۹۴؛ کاشانی، عبدالله، عرایس الجواهر، ص ۱۲۷؛ مصومی، غلامرضا، سیرافی، ص ۳، سمار، محمد حسن، جغرافیای تاریخی سیراف، س ۲۷ تا ۳۸). گاهی برخی از اعراب مسلمان هم، این شهر را "یاج" یا "یانج" می‌نامیدند زیرا که دری مستحکم به نام "سوریانج" در آن وجود داشته‌است (تعالی نیشاپوری، عبدالملک بن محمد، تاریخ تعالی، ص ۵۴۴ و ۵۴۵).

سیراف یکی از پرجمعیت‌ترین و آبادترین شهرهای اردشیر خوره و پنج بخش فارس بوده‌است. اصطخری سیراف را بزرگترین و مهم‌ترین شهر فارس و وسعت آن را به اندازه شیراز می‌داند و می‌گوید که، خانه‌های آن از چوب‌های سخت زنگبار و در چند طبقه و بسیار زیبا، و جمعیت آن زیاد و هوای آن از نقاط دیگر گرم‌تر بوده است (اصطخری، مسالک و مالک، ترجمه فارسی قرن ۵ و ۶ هجری؛ ص ۱۳۴). مؤلف کتاب "حدود العالم من المشرق الى

المغرب" نوشته است که "سیراف شهری بزرگست و گرمسیرست و هوایی درست دارد و جای بازرگانیست و بارگاه پارس است" (حدود العالم من المشرق الى المغرب، ص ۱۳۱).

شغل غالب مردم سیراف، دریانوردی و تجارت و کارهای مرتبط با آنها و صید مروارید بوده وزبان مردم این شهر نیز در زمان اصطخری، پارسی، پهلوی و دری بوده است (همان، ص ۱۲۰ و ۱۲۱). البته نقش سیراف و سیرافیان در گسترش زبان فارسی در اقیانوس هند حائز اهمیت فراوان است. مرکزیت تجارتی سیراف موجب رواج زبان فارسی به وسیله بازرگانان مسلمانی شد که دائماً در رفت و آمد و سفر در سراسر اقیانوس هند بودند. چنان که هم اکنون نیز بسیاری از نامهای تجاری و دریایی فارسی در زبان‌های عربی و اروپائی و حتی در بنادر شرقی افریقا و در جنوب شرقی آسیا دیده می‌شود (مت، آدام، تمدن اسلامی در قرن چهام هجری، ج ۲، ص ۵۴۶).

در زمان شهرت و اعتبار بندر سیراف، مردم آن دیار، شهر خود را، به علت زیبایی خانه‌های آن، مساجد باشکوه و بزرگش، بازارهای پر رونق و ثروت ساکنین آن، بر بصره ترجیح می‌داده‌اند. مقدسی معتقد بود که در هیچ جایی از بلاد اسلامی، خانه‌هایی به زیبایی خانه‌های سیراف ندیده است. خانه‌هایی که قیمت برعی از آنها گاه از صدهزار درهم هم بیشتر بود (المقدسی، احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم، ص ۴۲۶ و ۴۲۷ و ۴۳۶).

این شهر در ابتدای دوران آل بویه از بزرگترین لنگرگاههای خلیج فارس بوده و اصناف و بازرگانان و علمای زیادی در آن ساکن بوده‌اند (ایتی، عبدالحمد، تحریر تاریخ وصف، ج ۲، ص ۱۰۱). آل بویه در سیراف محل ضرب سکه داشتند و عضدالدوله دیلمی (۳۷۳-۳۲۸) نیز در آنجا قصری و فیل خانه‌ای داشته است (فرای، ریچارد نلسون، تاریخ ایران از اسلام تا سلاجقه، ص ۳۶؛ نشات، صادق، تاریخ سیاسی خلیج فارس، ص ۴۱۵). کشتیرانی و بازرگانی دریایی در زمان آل بویه گسترش یافت (یکتایی، مجید، تاریخ گمرک ایران، ص ۳۳) و مسعودی که در زمان آنها می‌زیسته، گزارش‌هایی درباره سیراف و سیرافیان داده است. او روشن می‌کند که، کشتی‌های سیرافی و عمانی در زمان او به اندونزی و چین می‌رفته‌اند، و سیرافیان در دریانوردی بسیار شجاع و آگاه بوده‌اند و او عجایب دریا را از سیرافیان آموخته است (مسعودی، علی بن حسین، مروج الذهب و معادن الجوهر، ج ۱، ص ۱۳۵ و ۱۳۷ و ۱۶۹ و ۱۹۴).

این جا محل آغاز بسیاری از سفرهای دریایی به سوی شرق و غرب اقیانوس هند به حساب می‌آمد و اهمیت آن بیش از عمان بود (تاریخ یعقوبی، ص ۲۲۴؛ المقدسی، احسن التقاسیم فی

معرفه الاقالیم؛ ص ۶۳۶)، بازرگانان از همین بندر می‌توانستند برای تجارت و مبادله کالا، با کمک کشتی‌های ایرانی، از یک طرف تا سواحل جنوب و غرب عربستان و بحر قلزم (دریای سرخ) و کرانه‌های شرقی افريقا، و از طرف ديگر، تا سواحل هندوستان و سپس تامالزی، اندونزی، فیلیپین، چین، کره و ژاپن سفر کنند (ظاهری، محمود، سفرهای دریایی مسلمین در اقیانوس هند، ص ۳۱۰ تا ۳۴۳)

این شهر بندری، مشهورترین بارانداز کشتی‌هایی بود که کالاهای خود را از نقاط مختلف دنیا به آن جا می‌آوردند و از همین بندر بود که، نه تنها کالاهای رسیده، بدون هیچ تأخیری، تخلیه و به سراسر سرزمین‌های اسلامی ارسال می‌گردیدند، بلکه کالاهای فراوان و گوناگون ایرانی نیز در آنجا آماده صدور بودند. کشتی‌های تجاری و مسافری، کالاهای خود را در این بندر تخلیه می‌کردند و سپس کالاهایی متفاوت و مسافرینی جدید برای مقصدی دیگر آماده‌ی حرکت می‌شدند. سلیمان سیرافی که در قرن سوم هجری می‌زیسته، گفته است که "ایستگاه کشتی‌های تجاری در قلب ممالک اسلامی، سیراف است و عموماً واردات و صادرات چین یا ممالک نزدیک، در این بندرگاه بزرگ مرکز می‌شود، و حتی کالاهای صادره از بلاد اسلامی، از بصره و عمان و دیگر بنادر خلیج فارس، در سیراف به کشتی‌هایی که به چین می‌روند منتقل می‌گردد" (سیرافی، سلیمان و ابوزید، شگفتی‌های جهان باستان، ص ۳۲). این گزارش نشان می‌دهد که بندر سیراف تا مدت‌ها، یکی از پایگاه‌های مهم بازرگانی دریایی بوده و حتی بصره و عمان را نیز تحت تأثیر خود قرار می‌داده است. مقدسی نیز اهمیت سیراف را در مقایسه با عمان، بیشتر می‌داند و معتقد است که: "درگاه چین، این جا (يعني سيراف) است نه عمان. و سيراف انيار فارس و خراسان است" (المقدسی، احسن التقاسيم في معرفه الاقاليم، ص ۶۳۶). به نظر آدام متنز، عدن و سیراف و عمان، بزرگ‌ترین بنادر اسلامی در منطقه اقیانوس هند بوده‌اند و بصره و هرمز و دیبل (در کنار مصب رود سند) در درجه دوم اهمیت قرار داشته‌اند (تمدن اسلامی در قرن چهارم هجری، ج ۲، ص ۵۴۵). اما به دلایلی که ذکر خواهند شد، بندر سیراف در طی چند قرن نخست اسلامی، از مهم‌ترین و مشهورترین بنادر تجاری مسلمانان در غرب اقیانوس هند بوده‌است.

علل اهمیت یافتن سیراف

برخی از مهم‌ترین عوامل اهمیت و شهرت سیراف، به ویژه در قرن چهارم هجری عبارتند از: قرار داشتن در انتهای شاهراه تجارتی که از فارس و شیراز به دریا منتهی می‌گردید، آبادانی سرزمین فارس در زمان آل بویه و عصر حاکمیت عضدالدله؛ حمایت این حکومت از موقعیت بندر سیراف به دلیل نیاز به رونق اقتصاد دریایی؛ استقرار امنیت در راههای مختلف تجارتی، قرار داشتن در مسیر راههای دریایی از اقیانوس به سوی بصره، ضعف و افول بندر بصره در نیمه دوم قرن سوم و نیمه اول قرن چهارم به دلایل مختلفی همچون ظهور زنگیان و قدرت یافتن قرامطه؛ دشواری‌های ناوگرانی در بندر ابله و بصره؛ و هم چنین، پیشرفت دریانوردی سیرافیان؛ مبادلات مستقیم تجارتی با هندوستان و چین و دیگر سرزمین‌های جنوب شرق آسیا (مقدسی، احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم، ص ۶۳۶؛ این حوقل، سفرنامه این حوقل، ص ۵۱ و ۵۲؛ این بلخی، فارس نامه، ص ۴۰۰ و ۴۰۱؛ طاهری، محمود، سفرهای دریایی مسلمین در اقیانوس هند، ص ۲۰۲ تا ۲۱۵).

سلیمان سیرافی نیز درباره‌ی دلایل اهمیت بندر سیراف، و این که این بندر مهم‌ترین بندر تجارتی مرتبط خلیج فارس با چین می‌باشد، چنین نوشته‌است: "...واردات و صادرات چینی با کالاهای خاورمیانه، در این بندرگاه بزرگ، مرکز می‌باشد و به طور کلی کالاهای صادره از کشورهای اسلامی، از بصره و عمان و دیگر بنادر، در سیراف به سفاین چینی انتقال داده می‌شود. کالاهای وامتعه‌ی تجارتی صادر به چین، بدان جهت در این بندرگاه مرکز یافته که دریا فوق العاده متلاطم و طوفانی است و از طرف دیگر، آبهای ساحلی بنادر دیگر به طور کلی کم عمق می‌باشد و برای کنار آمدن کشتی‌های بزرگ و اقیانوس‌پیما، مناسب نیست" (سیرافی، سلیمان و ابوزید، شگفتی‌های جهان باستان، ص ۳۳). یاقوت حموی نیز معتقد است که، به علت نبودن لنگرگاهی مناسب برای پهلو گرفتن کشتی‌ها، کشتی‌های تجارتی در دو فرسخی این شهر و دور از امواج دریا، در خلیجی به نام "نابند" (نای بند) توقف می‌کرده‌اند (معجم البلدان؛ ج ۱، ص ۲۱۱ و ۲۱۲ و ۲۹۴ و ۲۹۵).

به این ترتیب، بندر بزرگ و معروف سیراف که تا اواخر قرن چهارم هجری نیز بزرگترین پایگاه بازارگانی دریایی ایران بود، با کشتی‌سازان و ملاحان لایق و کارکشته‌ی خود، ارتباط فلات ایران را با خلیج فارس، دریای مکران (دریایی عمان) و دریای عرب (در جنوب جزیره العرب) و تا نواحی مالزی، اندونزی و چین از سویی و با شرق افریقا از

سوی دیگر، تأمین می‌کرد (حورانی، جرج ف، دریانوردی عرب در دریای هند، ص ۴۹؛ معضد، خسرو، تاریخ تجارت و سرمایه‌گزاری، ص ۲۶). بندر سیراف در این دوران، به عنوان یک مرکز مهم بازرگانی در دریای پارس اهمیت داشت و بازرگانان بزرگ منطقه را به خود جلب می‌کرد و کلیه کالاهایی که به چین و هند حمل می‌شدند و یا از آن جا می‌آمدند، در این بندر متتمرکز می‌شد (سمسار، محمد حسن، جغرافیای تاریخی سیراف، ص ۲۱۰)

واردات و صادرات در سیراف

بخش مهمی از صادرات بندر سیراف، از نواحی مختلف فارس و کرمان و دیگر نقاط ایران به این بندر می‌رسید. مهم‌ترین جاده‌ای که کالاهای گوناگون را از داخل ایران از طریق فیروزآباد به سیراف می‌رساند، جاده‌ی سنگ فرش با مقیاس امروزی ۲۵۰ کیلومتری بین شیراز تا سیراف بود (مصطفوی، محمد تقی، اقیم پارس، ص ۱۰۵). محصولات و کالاهایی که در داخل ایران تهیه و تولید می‌شدند، توسط کاروان‌های تجاری و به وسیله‌ی شتر و استر به این بندر می‌رسیدند و به کشتی‌ها منتقل می‌شدند تا برای فروش به شرق و غرب اقیانوس هند فرستاده شوند. این اجنباس بسیار متنوع بودند. اصطخری نوشته است: «و از سیراف چیزهای چند مرتفع می‌شود از قماشات و امتعه و بوی خوش و غیره مثل، عود و عنبر و کافور و جواهر و خیزان و عاج و آبنوس و فلفل و صندل و تمامت بوی‌های خوش و دارو و توابل، که ایراد اسامی ایشان به تمام و استقصا ممکن نشود و به ملال و تطویل انجامد. و در تمامت پارس و کوهستان و عراق و خوزستان و خراسان از این امتعه که شمرده شد، از سیراف حمل و نقل می‌افتد» (ممالک و مسالک، ترجمه تستری، ص ۱۴۵؛ جیهانی، اشکال العالم، ص ۱۲۵). انواع پارچه‌های کتانی و پنبه‌ای، لنگ، دستمال، حوله، پارچه‌های پشمی، فرش، مروارید، ساخته‌های فلزی، طلا و نقره، عطر، گلاب، و سفره‌های خوش نقش و بسیاری چیزهای دیگر از سیراف صادر می‌گردید. یکی از صادرات مهم سیراف به چین، نوعی خاک سرخ به نام "الطین السیرافي" یا "الطين الختمه" بود که برای مهر کردن مکتوبات، از آن استفاده می‌شد (ابن خلدون، عبدالرحمن، مقدمه ابن خلدون، ج ۱، ص ۵۲۶؛ دهخدا، علی‌اکبر، لغت‌نامه، ج ۹، ذیل کلمه طین ختم؛ سمسار، محمد حسن، جغرافیای تاریخی سیراف، ص ۲۱۲). در خود سیراف، سفره‌های بسیار خوب و پارچه‌های کتابی بافته می‌شد و بازار مهمی برای خرید و فروش مروارید بود (اصطخری،

ابواسحق ابراهیم، مسالک و مملک، ترجمه فارسی قرن ۵ و ۶ هجری، ص ۱۳۴؛ متز، آدام، تمدن اسلامی در قرن چهارم هجری، ج ۲، ص ۵۴۵؛ لسترنج، جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی، ص ۳۱۴). کالاهایی همچون، گلاب و عطر گل سرخ از ولایت گور یا فیروز آباد کنونی، عرق تارونه، عرق زعفران، بیدمشک، عطر بنفسه، نیلوفر، نرگس، زنبق، بادرنگ، بهار نارنج، مرزنجوش، پارچه‌های ابریشمی زربفت و قلابدوزی و زردبوزی شده از فارس و خراسان، که با ابریشم و ملیله دوزی و گلابتون نقش می‌گردید، گلیم و جاجیم‌های لطیف، پرده و پارچه‌ای دیبا به رنگ‌های گوناگون، دستمال، پارچه‌های نخی، قالی و قالیچه، چرم، داروهای مختلف، نقره، آهن، مس، گوگرد، نفت خام و قیر که از عراق می‌آمد، فیروزه، مروارید، مرجان، الماس، شیشه‌های شفاف و بلور، جیوه، رنگ‌های گیاهی، چاشنی غذا، خشکبار، زردچوبه، گندر، خرما، نمک، گندم، جو، کفش، و بسیاری کالاهای دیگر که در این بندر وجود داشت و دائماً به وسیله‌ی کشتی‌هایی که اجناس خارجی دیگری آورده و تخلیه کرده بودند، بارگیری و به سرزمین‌های شرق و غرب اقیانوس منتقل می‌گردیدند (قدسی، احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم، ص ۶۵۸؛ حورانی، جرج ف، دریانوری عرب در دریای هند، ص ۱۰۰).

تمام کالاهایی که از طریق دریا وارد بندر سیراف می‌شد نیز، از همان جا در ایران و دیگر سرزمین‌های اسلامی توزیع می‌گردید. اصطخری معتقد است که سیراف بعد از شیواراز دومین شهر مهم در قرن چهارم هجری بوده، و کالاهایی که از سیراف به شیواراز می‌رفته، از آنجا به نقاط دیگر فرستاده می‌شده‌اند (اصطخری، ابواسحق ابراهیم، مسالک و ممالک، ترجمه‌ی فارسی قرن ۵ و ۶ هجری، ص ۱۱۳ و ۱۱۴). مهمترین کالاهایی که از چین به دریای پارس و بندر سیراف وارد می‌شد، دستبافت‌های ابریشمی، کارهای دستی، مشک، کافور، کاغذ، و ظرفهای چینی بود. از جاوه و سوماترا و هند هم، ادویه، عطر، دارو، کافور، و چوب‌های گران قیمت سندل، آبنوس، عود، و یا چوب‌های صنعتی خیزان و ساج، به سیراف وارد می‌شد. کالاهای نفیس و کمیاب هندی هم که در زبان عربی آنها را مجموعاً "بربهار" می‌نامیدند، به سیراف می‌رسید. اصطخری واردات سیراف را چنین ذکر کرده‌است: "عود و عنبر و کافور و جواهر و چوب خیزان و عاج و آبنوس و فلفل و سندل و انواع عطرها و داروها و ادویه از هندوستان به سیراف وارد می‌گردید" (اصطخری، ابواسحق ابراهیم، مسالک و ممالک، ترجمه فارسی قرن ۵ و ۶ هجری، ص ۱۳۴؛ متز، آدام، تمدن اسلامی در قرن چهارم هجری، ج ۲، ص ۵۴۵). در میان دیگر کالاهای واردانی به بندر سیراف، می‌توان از نارگیل، سنگ‌های قیمتی، عقیق، یاقوت، ظروف چینی، گندر، شکر، ابریشم و مانند اینها

نام برد که از شرق افريقا، هندوستان، چین و ديگر سرزمين‌ها، به اين بندر مهم بين المللی حمل می‌شدند. هم چنین از اسپانيا نقره، از انگلستان قلع، از قبرس مس و چوب سرو، و بسياري چيزهای ديگر از نقاط دور و نزدیک جهان به دريای پارس فرستاده می‌شد و در بندر سيراف و ديگر بنادر مهم خليج فارس تخليه می‌گردید (امير ابراهيمی، عبدالرضا، خليج فارس، ص ۵۵ و ۵۶). حتی ابن بلخی که در عصر محمد بن ملكشاه سلجوقی در ابتدای قرن ششم، مستوفی فارس بوده، گزارش می‌دهد که، در میان کالاهای وارد شده به بندر سيراف در دوران زوال و خرابی آن نیز، کالاهایی مانند چرم، زرافه و اسب آبی که مورد استفاده داشته‌اند وارد می‌شده است (ابن بلخی، فارس‌نامه، ص ۱۳۷). تردیدی نیست که کالاهایی که به سيراف وارد و یا از آنجا صادر می‌گردیدند، بسيار متنوع و فراوان بوده است اما مورخین و جغرافي نويسان اسلامي فقط به پاره‌ای از آنها اشاره کرده‌اند و نيازی به ذكر همه آنها نديده‌اند (قتداری، احمد، از دريای پارس تا دريای چين، ص ۴۰ و ۱۰۹؛ پيگولوسکايا و ديگران، تاريخ ايران، ص ۲۴۲).

درآمد بازرگانان سيرافي

تردیدی نیست که بازرگانان مسلمان در طی قرون نخستین اسلامی، نقش بسيار مؤثر و فعالی در مبادلات کالا داشته‌اند و ضمن آن که نيازهای گوناگون جوامع مسلمان و ديگر ملل را برآورده می‌کرده‌اند، ثروت فراوانی نیز از اين راه کسب می‌نموده‌اند. حیطه فعالیت آنان نیز گسترده بوده است و علاوه بر خليج فارس، دريای سرخ و شرق افريقا، تا هندوستان، مالزی، اندونزی و چين هم تردد داشته و به داد و ستد می‌پرداخته‌اند. براساس گزارش‌های رامهرمزی، مشاهده می‌شود که مثلاً، يك تاجر ايراني، زمانی بين بصره و عمان به تجارت مشغول بوده و مدتی بعد میان خليج فارس تا بندر صيمور هند در حال سفر تجاری بوده است (رامهرمزی، عجائب هند، ص ۱۱۳ و ۱۱۴ و ۱۱۵). سليمان سيرافي، برای تجارت و تحقيق، از سيراف به خانقوا می‌رود، و تاجر ديگري هم چون حسن بن عمر سيرافي، به کانم، در سودان سفر می‌کند (سيرافي، سليمان و ابوزيد، شگفتی‌های جهان باستان، ص ۲۵؛ كراجکوفسکي، تاريخ الادب الجغرافي العربي، ص ۱۴۱ و ۱۴۲).

جیهانی در مورد بعضی بازارگانان بندر سیراف، گفته است که آنها "در خوبی لباس و سراها و طعامهای نیک، مبالغت کنند، اما بازارگانان ایشان به غایت حزین و مال دوست باشند" (جیهانی، اشکال العالم، ص ۱۲۸). اصطخری نیز گزارشی کلی درباره لباس مزارعان و بازارگانان زمان خود دارد و اشاره‌ای به تلاش بازارگانان برای جمع‌آوری مال و حرص و خست آنان کرده است (مالک و مالک، ترجمه تستری، ص ۱۲۵ و ۱۲۶). در گزارش دیگری از قرن چهارم هجری، با بازارگانی سیرافی آشنا می‌شویم که زندگی خود را کاملاً وقف تجارت دریایی کرده است و چهل سال تمام از کشتی خود خارج نشده واز این راه حدود چهارمیلیون دینار جمع نموده، در حالی که سر و وضعی مانند کارگران معمولی داشته است (مالک و مالک، ترجمه تستری، ص ۱۲۶؛ مت، آدام، تمدن اسلامی در قرن چهارم هجری، ج ۲، ص ۵۴۶). به عبارت دیگر، این بازارگانان سیرافی در هر سال به طور متوسط، صد هزار دینار (سکه طلا) در تجارت دریایی خود سود داشته است. مسعودی هم، از تاجر زنگیان، به هندوستان و چین مهاجرت کرده است. او هم چنین از تاجری به نام ابوزید حسن بن یزید سیرافی نام می‌برد که در سال ۳۳۰ هجری، از سیراف بیرون رفته و در شهر بصره مقیم شده است. (مسعودی، مروج الذهب و معادن الجوهر، ج ۱، ص ۱۲۹ و ۱۴۰ و ۱۴۳).

ابن حوقل نیز از بازارگانی به نام ابوبکر احمد بن عمر سیرافی یاد می‌کند که در ۳۵۰ هجری در بصره ساکن بوده است و به اندازه‌ای ثروت داشته که فقط ثلث مال نقد او، بیش از نهصد هزار دینار می‌شده است و کشتی‌های او هم، دائمًا در سواحل شرق افریقا و خصوصاً در زنگبار تجارت می‌کرده و ادویه و سنگ‌های قیمتی و عطر می‌آورده و کالاهای افریقایی به شرق می‌برده‌اند (ابن حوقل، ابوالقاسم، صوره الارض، ص ۵۸ و ۵۹). پاول شوارتس معتقد است که اموال این ابوبکر سیرافی، معادل ۲۱ نا ۳۱ میلیون مارک می‌شده است. (شوارتس، پاول؛ جغرافیای تاریخی فارس؛ ص ۱۹۱) اصطخری هم گزارش می‌دهد که: "من آن جا کسانی دیدم کی هر یک را چهار بار هزار بار هزار هزار دینار بود و بیشتر و کسی باشد کی بسیاری بیش از این دارد و جامه‌ی او همچو جامه‌ی مزدورش باشد". و در جای دیگر می‌گوید: "در این شهر بازارگانان توانا باشند، و خداوند کتاب گوید من بازارگانی دیدم در این شهر که هر یک را شصت بار هزار هزار درم بود سرمایه...

مردم آنجا از تمام مردم اهل فارس توانگرترند... و همه آنان را از راه تجارت دریا به دست آورده‌اند" (مسالک و ممالک، ترجمه فارسی ۵ و ۶ هجری، ص ۱۲۱ و ۱۲۴).

ثروت این شهر و ساکنان آن زبانزد همگان بود، زیرا مردم آن، درآمد فراوانی از راه تجارت دریایی کسب می‌کردند و خانه‌های زیبا و گران قیمتی داشتند (اصطخری، ابراهیم، مسالک و ممالک، ترجمه فارسی قرن ۵ و ۶ هجری، ص ۱۱۳ و ۱۳۴؛ ابن حوقل، صوره الارض، ص ۵۱). روشن است که در چنین بنادر ثروتمندی، اگر خانه‌هایی چند طبقه و مشرف بر دریا، و بازارها و مساجدی باشکوه از چوب ساج هند و زنگبار ساخته شده باشد چندان عجیب نیست (اصطخری، ابراهیم، مسالم و ممالک، ترجمه فارسی قرن ۵ و ۶ هجری، ص ۱۱۳). خانه‌ی یک تاجر معمولی در سیراف، بیش از ده هزار دینار می‌ارزید و سرمایه‌ی بعضی از اهالی این بندر، بیش از سی هزار دینار بود (حتی، فیلیپ خلیل، تاریخ عرب، ص ۴۳۷؛ دورانت؛ ویل، تاریخ تمدن، عصر ایمان، ص ۲۶۸).

اصطخری معتقد است که، "مردم سیراف در مخارج عمارت، اسراف می‌کنند، چنان که یکی از بازرگانان برای خانه خویش بیش از سی هزار دینار خرج می‌کند و ابن حوقل و مقدسی نیز چنین نظری دارند. (اصطخری، ابراهیم، مسالک و ممالک، ترجمه فارسی قرن ۵ و ۶ هجری، ص ۱۳۴؛ ابن حوقل، سفرنامه ابن حوقل ص ۵۱؛ مقدسی، احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم، ص ۶۳۶) بزرگ بن شهریار رامهرمزی نیز علاوه بر آن که از ناخدايانی مانند، ابوزهر برختی، انشروا، محمدبن باشاد و برخی دیگر با عنوان "یکی از صاحبان کشتی" یاد می‌کند (رامهرمزی، عجایب هند، ص ۴ و ۱۵ و ۲۳ و ۲۵ و ۲۷ و ۲۸ و ۵۴ و ۷۷)، از ناخدايانی نام می‌برد که به تنهایی، ۱۶ کشتی داشته‌است (همان، ص ۴۸). روشن است که چنین گزارش‌هایی نشان دهنده‌ی قدرت مالی بازرگانان سیرافی است. گاستون ویت (G.Wite) از یک تاجر سیرافی نام می‌برد که به هندوستان مسافرت کرده و از آن جا نمایندگانش را با مال التجاره‌ای به ارزش پانصد هزار دینار به چین فرستاده‌است. یک تاجر سیرافی دیگر هم به نام محمود بن معاویه المروانی در حدود سال ۹۰۸/۲۹۵ م، در اثر شکسته و غرق شدن کشتی اش، مال التجاره‌ای به ارزش سی هزار دینار را ازدست داده است. (ریکس، توماس، دریانوردی در خلیج فارس و رابطه با افريقيای شرقی، ص ۴۰۹) به این ترتیب روشن است که درآمد سیراف از راه تجارت دریایی بسیار بالا بوده است. بخشی مهمی از مالیات آل بویه در فارس را سیراف تأمین می‌کرده است. ابن بلخی نقل

می‌کند که "علی بن عیسی، قانون بین جملت ببست در عهد المقتدر بالله.. و آن قدر کس به پارس و کرمان تعلق داشت این است: مجموع مال پارس و کرمان و عمان بر استیفای معامله‌ی سنه، زرسخ دوهزار و سیصد و سی و یک هزار و هشتصد دینار از آن پارس و اعمال آن با معامله‌ی سیراف و عشر مرکب دریا، هزار هزار و هشتصد و هشتاد و هفت هزار و پانصد دینار. از این جملت پارس و اعمال آن بیرون از سیراف، هزار هزار و ششصد و سی و چهار هزار و پانصد دینار. سیراف با عشر مرکب‌های دریا، دوست و پنجاه و سه هزار دینار..." (ابن بلخی، فارس نامه، ص ۷۱ و ۷۲)

با استفاده از گزارشی که از ابن بلخی دردست داریم مشخص می‌شود که، مالیات سالانه سیراف در اواخر قرن سوم هجری حدود ۲۵۳۰۰ دینار بوده که در زمان المقتدر عباسی (۲۹۵-۳۲۰) به خزانه‌ی عباسی واریز می‌شده است، در حالی که در همان زمان، کل منطقه‌ی فارس جز سیراف، سالانه حدود ۱۶۳۴۵۰۰ دینار عوائد مالیاتی به دربار می‌پرداخته است. نظر قدامه بن جعفر و حمدله مستوفی نیز درباره‌ی این مالیات‌ها، اهمیت سیراف را نشان می‌دهد (ابن جعفر، قدامه، کتاب الخراج، ص ۱۳۷؛ مستوفی، حمدله، نزه القلوب، المقاله الثالث؛ ص ۱۱۳). به این ترتیب، با وجود آن که بندر سیراف، درآمد مهم دیگری جز حقوق بندری و گمرکی نداشته است، مالیات گرفته شده از آن بندر، حدود یک ششم کل درآمد مالیاتی ولایت فارس بوده است. البته همین مبلغ، در زمان عضدالدوله دیلمی تقریباً دو برابر شده است. چنین مبالغ مالیاتی سنگینی برای سیراف، در حقیقت نشان‌دهنده‌ی درآمد و ثروت فراوان آن بندر و ساکنین آن است که مسلمان چندین برابر مالیات آن بوده است، و همین درآمد زیاد بود که آن شهر را تبدیل به یکی از زیباترین و ثروتمندترین بنادر جهان اسلام کرد. ساختن خانه‌های چند طبقه و مساجد زیبا با درب‌هایی از چوب‌های گران قیمت ساج و آبنوس و سندل، و موارد دیگری که شاهدان عینی از ثروت و زیبایی آن بندر نقل کرده‌اند، نشان می‌دهد که مردم این شهر، به واقع مردمی مرغه بوده‌اندو با وجود مبلغ هنگفتی که بابت مالیات به حکومت مرکزی می‌پرداخته‌اند، به دلیل رفت و آمد های دائمی کشتی‌های تجاری به این بندر، درآمد زیادی نیز کسب می‌کرده‌اند. چنان که به نظر ابن بلخی، این درآمد و ثروت زیاد، به دلیل صادرات و واردات گسترده و فراوان کالاهای گوناگون، و رفت و آمد های

دائمی کشتی‌های تجاری با بندر سیراف بوده است. (ابن بلخی، فارس‌نامه، ص ۱۳۶ و ۱۷۱ و ۱۷۲؛ اقتداری، احمد، آثار شهرهای باستانی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان، ص ۳۳۴)

فرجام سیراف

اهمیت و اعتبار شهر بندری سیراف، بیش از هر چیز، به خاطر نقش مهم آن در مبادلات تجاری از طریق، آبهای اقیانوس هند بوده است، اما این شهر بندری که در طی چند قرن، از شهرت فراوانی برخوردار شده بود، بالاخره در اثر زلزله که در سال ۳۶۶ یا ۳۶۷ هجری رخ داد و چندین روز ادامه داشت، خراب گردید. با وجود آن که مقدسی چند سال پس از زلزله، گفته است که مردم این شهر مشغول بازسازی ساختمان‌ها هستند تا شهر را به حالت گذشته بازگردانند (قدسی، احسن التقاسیم فی معرفة الاقليم، ص ۶۳۶)، اما سیراف دیگر هیچ گاه به اهمیت و اعتبار پیشین خود نرسید و تدریجاً متروک گردید. در عین حال عجیب است که وجود سکه‌هایی که از ۳۹۹ تا ۴۱۰ هجری در آن شهر ضرب شده‌اند، حیات این شهر و اهمیت آن را تا مدت‌ها پس از زلزله نیز نشان می‌دهند (بیگلو، قاسم، سکه‌های سیرافی، مجموعه مقالات، ص ۴۹۶ و ۴۹۷).

تردیدی نیست که این شهر به یکباره نابود و بی‌نام و نشان نشده، بلکه زوال و فراموشی آن تدریجی و در طی چندین دهه صورت گرفته‌است. دلایل متعددی برای ضعف و متروک شدن بندر سیراف ذکر شده‌است که شاید زلزله یکی از مشهورترین و مهم‌ترین دلایل این امر باشد و چنین واقعه‌ای آن قدر قدرت و اثر داشته‌است که در منابع مختلف، ثبت شود و شرایط زندگی و رفت و آمدّهای دریایی و زمینی را در آن تغییر دهد. به گفته‌ی مسعودی، این شهر در خلیج فارس به فراوانی زلزله معروف بوده‌است (مسعودی، علی بن حسین، التنبیه و الاشراف، ص ۴۸)، اما کتاب "حدود العالم من المشرق الى المغرب" که در حدود ۳۷۷ هجری تألیف شده، هیچ سخنی درباره‌ی زلزله در سیراف نگفته است. اما روشن است که ناآرامی‌ها و تحولات سیاسی در فارس و ضعف خلافت عباسی در قرن چهارم هجری نیز از دلایل مهم ضعف و رکود بندر سیراف بوده‌اند (ابن بلخی، فارس‌نامه، ص ۱۳۶ و ۱۳۷). درگیری‌های سیاسی و نظامی پس از مرگ عضدادوله و بین سال‌های ۳۷۲ تا ۴۴۸ هجری و دوران ضعف دیلمیان، و هم چنین نامنی جاده‌های بین سیراف و شیراز هم، ضربه سختی به اقتصاد سیراف وارد نمود. (شیرازی، فضل الله بن

عبدالله، تاریخ وصف الحضره، ص ۲۲۲؛ زرکوب شیرازی، معین الدین، شیرازنامه، ص ۵۲ و ۴۵؛ حسینی فساوی، میرزا حسن، فارس نامه‌ی ناصری، ص ۲۲۴ و ۲۲۸. فارس بین سال‌های ۳۷۲ تا ۹۸۲/۵ ۴۴۸ م. شاهد یک دوره‌ی هفتاد و چند ساله درگیری‌های خانگی بین مدعیان دیلمی و جنگ‌های نژادی ترک و دیلمی و شبانکاره بود که امکان هر نوع رونق و آبادانی را از این منطقع سلب می‌کرد (وثوقی، محمد باقر، پس از یک هزاره باز هم سیراف، مجموعه مقالات، ص ۱۱)، لازم به ذکر است که، نسل اول و دوم آل بویه تا دوران عضدادوله؛ اعتبار زیادی به این بندر دادند و استفاده‌ی فراوانی نیز از آن برداشتند، اما نسل سوم آنان، با اقدامات خود از اهمیت آن کاستند. بعضی هم معتقدند که ظهور ناامنی در چین و قطع رابطه‌ی تجارتی با بندر با اهمیت خانفوا، بزرگترین طرف تجارتی سیراف، در طول چندین دهه، یعنی حداقل تا ۳۳۱ هجری، ضربه مهمی به بندر سیراف زده‌است (سلیمان و ابوزید سیرافی، شگفتی‌های جهان باستان، ص ۸۷).

به نظر می‌رسد که، به قدرت رسیدن فاطمیان در مصر و نفوذ آنان در شام نیز باعث تزلزل جریان بازارگانی از مسیر بین‌النهرین شده باشد، زیرا در نتیجه‌ی آن، همزمان با ناامنی و ضعف عباسیان در این ناحیه، تجارت دریایی از طریق دریای سرخ، اهمیت و امنیت یافت. روشن است که رشد و توسعه تجارت از مسیر دریای سرخ، درست در زمانی که بندر سیراف در اوج شکوفایی خود قرار داشته (فرای، رن، تاریخ ایران، ص ۲۲۳ تا ۲۳۵)، به ضرر خلیج فارس و بنادر تجاری آن بوده‌است (سوری، راجرم، و کلی جی‌بی، خلیج فارس از دوران باستان تا اواخر قرن ۱۸ میلادی، ص ۷۷). به نظر ابن بلخی، پس از این زمان، تفوق سیاسی امیران کیش بر سیراف نیز، موجب ضعف بیشتر سیراف گردیده است. (ابن بلخی، فارس‌نامه، ص ۱۳۶ و ۱۳۷). عوامل دیگری هم می‌توانسته‌اند در ضعف و انحطاط شهر و مردم سیراف اثر گذاشته باشند. چنان که می‌دانیم، فساد و تباہی نیز در سیراف، شهر ثروت و رفاه، ریشه دوانده بود و هرچه بر اهمیت این بندر در قرن چهارم هجری اضافه می‌شد، بر مفاسد اجتماعی آن نیز افزوده می‌گردید. روشن است که ظهور ربا، احتکار، گران‌فروشی، حرص و مال دوستی، فساد اخلاقی و انحرافات جنسی و بی‌توجهی به امور دینی نیز، آثار بسیار نامطلوبی در جامعه‌ی سیراف داشته است. مقدسی که اندکی پس از زلزله به آنجا رفت، از برخی سیرافیانی که هنوز در آن شهر باقی مانده بودند پرسیده است که، آنان چه کرند که موجب خشم خداوند گردید، و آنها پاسخ داده‌اند که، زنا در

بین آنها شایع شده و رباخواری نیز گسترش یافته است. او می‌گوید: "گفتم: آیا عبرت گرفتید از آنجه وقوع شد؟ گفتند، نه" (مقدسی، احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم، ص ۶۳۶). او در جای دیگری اشاره می‌کند که "هر شهری که بر دریا یا رودخانه بود، زنبارگی و بچه‌باری در آن بسیار بود، چون سیراف" ... و ..." فاسق‌تر از اهل سیراف کسی نیست" (همان، ص ۴۹ و ۴۷).

به این ترتیب، سیراف تا هنگامی که جزیره قیس (کیش) در قرن پنجم هجری شهرت و ترقی فراوانی نیافته بود، اعتبار و اهمیت بسیار زیادی در بازرگانی دریایی اقیانوس هند داشت، اما در زمان ابن بلخی و یاقوت حموی، شهری کاملاً مخروبه بوده است (ابن بلخی، فارس‌نامه، ص ۱۳۶ و ۱۷۱ و ۱۷۲؛ الحموی، یاقوت، معجم‌البلدان، ج ۳، ص ۲۹۴؛ سمسار، محمد حسن، جغرافیای تاریخی سیرافی، ص ۱۳ و ۱۴؛ لسترنج، جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی، ص ۲۷۹). البته آبادانی و شهرت یافتن جزیره‌ی کیش نیز پس از سیراف، ظاهراً به وسیله‌ی گروهی از سیرافیان صورت گرفته است (ابن مجاور، صف‌بلاط‌الیمن و مکه و...، ص ۲۸۷). از زمانی که سیراف تدریجاً رو به ضعف گذاشت، بازرگانان و دریانوردان و صنعتگران و کارگران و بسیاری دیگر از مردم سیراف، این بندر را ترک کرده و به کیش، هرمز، زبید، قلهات، جده و دیگر بنادر هجرت کردند. و زندگی جدیدی را در آن شهرها آغاز نمودند. یاقوت حموی که کتابش را در ۶۲۳ هجری نوشته است، در زمان دیدار از سیراف، ساکنین آن را مردمی تنگدست یافته است (الحموی، یاقوت، معجم‌البلدان، ج ۱، ص ۲۹۴). این بوطه نیز زمانی که به جزیره‌ی قیس (کیش) می‌رود، آن را با سیراف اشتباه می‌گیرد، و یا این که آن جزیره را عمداً یا به اشتباه به او سیراف معرفی می‌کنند. (ابن بوطه، سفرنامه، ص ۳۹۹ و ۴۰۰).

هرچند این احتمال نیز وجود دارد که این جزیره را سیرافیان ساکن آنجا، برای زنده نگاهداشتن نام سیراف و یا کسب شهرت برای جزیره کیش و جذب تجار غربیه، چنین نامیده باشد.

به هر حال، به نظر می‌رسد که شهرت یافتن قیس و قشم و هرمز و متروک ماندن بندر سیراف پس از قرن ششم و هفتم هجری، و به وجود آمدن شهر بندری طاهری در کنار آن، تدریجاً موجب فراموشی نام و نشان آن گردید، تا این که گویا در سال ۱۲۵۳ هجری ق ۱۸۳۵ م. کاپیتان کمپتورن عضو نیروی دریایی انگلستان که به بندر طاهری

رفته بود، آن را با سیراف قدیم تطبیق داد (ویلسون، آرنولد، خلیج فارس، ص ۶۲ و ۱۰۵) و نظر او را نیز شخصی به نام پاول شوارتس تأیید نمود (شوارتس، پاول، جغرافیای تاریخی فارس، ص ۹۰). و این بود داستان فراز و فرود شهری بندری به نام سیراف که در طی چند سده‌ی نخستین اسلامی، به اوج و اعتبار جهانی رسید و سپس به فراموشی سپرده شد.

■ فهرست منابع و مأخذ:

۱. آیتی، عبدالحمد، تحریر تاریخ و صاف، ج ۲، مؤسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی؛ تهران ۱۳۷۲.
۲. ابن بطوطه، محمد بن عبدالله، سفرنامه ابن بطوطه، ترجمه محمد علی موحد، بنگاه ترجمه و نشر کتاب؛ تهران ۱۳۳۷.
۳. ابن بلخی، فارس نامه، به سعی و تصحیح لسترنج و نیکلسون، دارالفنون کمبریج؛ لندن ۱۹۲۱.
۴. ابن جعفر، قدامه، کتاب الخراج، ترجمه و تحقیق حسین قره چانلو، نشر البرز؛ تهران ۱۳۷۰.
۵. ابن حوقل النصیبی، ابوالقاسم، سفرنامه ابن حوقل؛ ترجمه جعفر شمار، انتشارات بنیاد فرهنگ ایران؛ تهران ۱۳۴۵.
۶. ابن خردابه، مسالک و ممالک، ترجمه سعید خاکرند، مؤسسه فرهنگی حنفاء؛ تهران ۱۳۷۱.
۷. ابن خلدون، عبدالرحمن، مقدمه ابن خلدون، ج ۱ ترجمه پروین گنابادی، بنگاه ترجمه و نشر کتاب؛ تهران ۱۳۵۹.
۸. ابن مجاور، صفة بلاد الیمن و مکه و بعض العجارات السماء بتاریخ المستبصر، تصحیح لوفرگرین، لیدن ۱۹۵۱.
۹. اصطخری، ابواسحق ابراهیم، مسالک و ممالک، ترجمه محمد بن اسعد تستری، به کوشش ایرج افشار، بنیاد موقوفات محمود افشار بیزدی؛ تهران ۱۳۷۳.
۱۰. اصطخری، مسالک و ممالک، ترجمه فارسی قرن ۵ و ۶ هجری، انتشارات بنگاه ترجمه و نشر کتاب؛ تهران ۱۳۴۷.
۱۱. افشار، ایرج، جغرافیای تاریخی دریای پارس، سازمان تبلیغات اسلامی؛ تهران ۱۳۷۶.
۱۲. اقتداری، احمد، آثار شهرهای باستانی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان، انجمن آثار ملی؛ تهران ۱۳۴۵.
۱۳. اقتداری، احمد، از دریای پارس تا دریای چین، شرکت تحقیق و انتشار مسائل حمل و نقل ایران؛ تهران ۱۳۶۴.
۱۴. حموی، یاقوت، معجم البلدان، دارالکتب العلمیه؛ بیروت، ۱۴۱۰.
۱۵. امیرابراهیمی، عبدالرضا، خلیج فارس، پژوهشگاه علوم انسانی؛ تهران ۱۳۳۵.
۱۶. پیکولوسکایا، ن. و دیگران، تاریخ ایران از دوران باستان تا پایان سده هجدهم میلادی، ترجمه کریم کشاورز، پیام؛ تهران ۱۳۵۴.

۱۷. ظالبی نیشابوری، عبدالملک بن محمد، *تاریخ ظالبی*، ترجمه محمد فضائی، انتشارات نشر نقره، تهران، ۱۳۶۸.
۱۸. جهانی، ابوالقاسم بن احمد، *اشکال العالم*، ترجمه علی بن عبدالسلام کاتب، انتشارات آستان قدس رضوی، تهران، ۱۳۶۸.
۱۹. حتی، فیلیپ خلیل، *تاریخ عرب*، ترجمه ابوالقاسم پاینده، انتشارات آگاه، تهران، ۱۳۶۶.
۲۰. حسن، هادی، *سرگذشت کشتی رانی ایرانیان از دیرباز تا قرن شانزدهم میلادی*، ترجمه امید اقتداری، شرکت بهنام: مشهد، ۱۳۷۱.
۲۱. حسینی فاسایی، میرزا حسن، *فارس نامه‌ی ناصری*، انتشارات امیرکبیر، تهران، ۱۳۶۷.
۲۲. حدود العالم من المشرق الى المغرب، بی تا، انتشارات دانشگاه تهران ۱۳۴۰ هجری.
۲۳. حورانی، جرج ف، دریانوردی غرب در دریای هند، ترجمه محمد مقدم، کتابخانه ابن سینا: تهران، ۱۳۵۸.
۲۴. دهخدا، علی اکبر، *لغت‌نامه انتشارات دانشگاه تهران*: تهران، ۱۳۷۲.
۲۵. دورانت، ویل، *تاریخ تمدن، عصر ایمان*، ترجمه ابوالقاسم پاینده، اقبال: تهران، ۱۳۴۳.
۲۶. راثنی، اسماعیل، دریانوردی ایرانیان، ج ۱، انتشارات جاوید: تهران، ۱۳۵۰.
۲۷. راههرمزی، بزرگ بن شهریار، *عجایب هند*، ترجمه محمد ملکزاده، انتشارات بنیاد فرهنگ ایران: تهران، ۱۳۴۸.
۲۸. ریکس، توماس، *دریانوردی در خلیج فارس و روابط با افریاقای شرقی*، ج ۱۸، فرهنگ ایران زمین: تهران.
۲۹. زرکوب شیرازی، معین الدین، *شیراز‌نامه*، بنیاد فرهنگ ایران: تهران، ۱۳۵۰.
۳۰. سمسار، محمد حسن، *جغرافیای تاریخی سیراف*، نجمن آثار ملی: تهران، ۱۳۵۲.
۳۱. سیرافی، سلمیان تاجر و ابوزید حسن، *شگفتیهای جهان باستان (ترجمه سلسله التواریخ)*، ترجمه محمد محمدی لوی عباسی، انتشارات کتابخانه گوتیرگ، تهران، ۱۳۳۵.
۳۲. سیوروی، راجرم، و کلی جی‌بی، *خلیج فارس از دوران باستان تا اواخر قرن ۱۸ میلادی*، ترجمه حسن زنگنه، مرکز بوشهر شناسی: قم، ۱۳۷۷.
۳۳. شوارتس، یاول، *جغرافیای تاریخی فارس*، ترجمه کیکاووس جهانداری، نجمن آثار و مفاخر فرهنگی: تهران، ۱۳۷۲.
۳۴. شیرازی، فضل الله بن عبدالله، *تاریخ و صاف الحضره*، کتابخانه ابن سینا: تهران، ۱۳۳۸، ق.
۳۵. طاهری، محمود، *سفرهای دریایی مسلمین در اقیانوس هند*، شرکت به نشر: مشهد، ۱۳۸۰.
۳۶. فرای، ریچارد نلسون، *تاریخ ایران از اسلام تا سلاجقه*، ترجمه حسن انوشه، انتشارات امیرکبیر: تهران، ۱۳۳۳.
۳۷. کاشانی، ابوالقاسم عبدالله، *عرایس الجواهر و نفایس الاطایب*، انجمن آثار ملی: تهران، ۱۳۴۵.
۳۸. کراچکوفسکی، *تاریخ الادب الجغرافی العربي*، نقله الى الله العربيه صلاح الدين عثمان هاشم، الاداره الثقافية في جامعه الدول العربية: مسکو- لنینگراد، ۱۹۵۷.
۳۹. لسترنج، *جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی*، ترجمه محمود عرفان، انتشارات علمی و فرهنگی: تهران، ۱۳۶۴.

۴۱. مت، آدم، تمدن اسلامی در قرن چهارم هجری، ج ۲، ترجمه علیرضا ذکاوی قراگزلو، انتشارات امیرکبیر: تهران، ۱۳۶۴.
۴۲. مستوفی، حمدالله، نزهه القلوب، المقالة الثالثة، به اهتمام و تصحیح لسترنج، دنیای کتاب: تهران، ۱۳۶۲.
۴۳. مسعودی، علی بن حسین، التنبیه و الاشراف، ترجمه ابوالقاسم پاینده، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی: تهران، ۱۳۶۵.
۴۴. مسعودی، علی بن حسین، مروج الذهب والمعادن الجوهر، ج ۱، ترجمه ابوالقاسم پاینده، بنگاه ترجمه و نشر کتاب: تهران، ۱۳۵۶.
۴۵. مصطفوی، محمد تقی، اقلیم پارس، انجمن آثار ملی: تهران، ۱۳۴۳.
۴۶. معصومی، غلامرضا، سیراف (بندر طاهری)، انتشارات قطره: تهران، ۱۳۷۴.
۴۷. مقدسی، محمد بن احمد، احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم، ترجمه علی نقی متزوی، شرکت مؤلفان و مترجمان ایران: تهران، ۱۳۶۱.
۴۸. نشأت، صادق، تاریخ سیاسی خلیج فارس، شرکت نسبی کانون کتاب.
۴۹. وايت هوس، دیوید، کاوش‌های علمی باستان‌شناسی در سیراف، ترجمه غلامرضا معصومی، انتشارات شروع: بوشهر، ۱۳۸۴.
۵۰. ویلسون، آرنولد، خلیج فارس، ترجمه محمد سعیدی، انتشارات علمی و فرهنگی: تهران، ۱۳۷۶.
۵۱. یعقوبی، ابن واضح، تاریخ یعقوبی، ترجمه محمد ابراهیم آیتی ج ۱، انتشارات علمی و فرهنگی: تهران، ۱۳۷۴.
۵۲. یکتایی، مجید، تاریخ گمرک ایران، انتشارات دانش: تهران، ۱۳۵۵.
۵۳. مجموعه مقالات کنگره بین‌المللی سیراف، جلد اول، انتشارات بوشهر: بوشهر، ۱۳۸۴.