

فصلنامه تاریخ اسلام

سال هشتم، بهار ۱۳۸۶، شماره مسلسل ۲۹، ص ۳۳-۶۵

بنادر ایرانی خلیج فارس در قرون میانی اسلام

دکتر حسن حسین‌زاده شانه‌چی*

ایالت‌های جنوبی ایران به سبب واقع شدن در حاشیه خلیج فارس، در طی قرون متمادی اهمیت بسیاری در ابعاد سیاسی، اجتماعی و اقتصادی منطقه داشته‌اند و بنادر آنها در سده‌های پیشین، به ویژه سده‌های چهارم و پنجم هجری، از مراکز مهم و عمده کشتی‌رانی و تجارت دریایی ایرانیان به شمار می‌رفته‌اند. مهرویان، شینیز، جَنّابه، سیراف و بنادر و لنگرگاه‌های کوچک و بزرگ دیگر، از آن جمله‌اند. در این میان، سیراف به سبب موقعیت خاص بازرگانی، مقام اول را داشت. این بنادر از طریق یک شبکه جاده‌ای وسیع با یک‌دیگر و نیز با مراکز تجاری و اقتصادی این ایالات مرتبط می‌گردیدند و از همین راه با شهرها و مراکز دیگر ایالت‌های داخل و خارج از ایران متصل می‌شدند. مسیر-های دریایی نیز بنادر مذکور را به هم پیوند می‌داد و هم چنین پل ارتباطی آنها با اقیانوس هند و آب‌های آزاد بود. بازرگانی دریایی، موجب توسعه اقتصادی بنادر و به تبع آنها، شهرهای ایالات جنوبی می‌شد.

واژه‌های کلیدی: خلیج فارس، تجارت، سیراف، شینیز، جَنّابه.

* دانش‌آموخته حوزه علمیه قم و دکترای تاریخ فرهنگ و تمدن اسلامی.

مقدمه

در تقسیم‌بندی جغرافی‌نویسان مسلمان، سواحل خلیج فارس بین چند ایالت از سرزمین‌های پهناور اسلامی تقسیم شده است؛ سواحل جنوبی آن از ایالت شبه جزیره عربستان به شمار می‌رفت، سواحل غربی آن در ایالت عراق قرار داشت و در سواحل شمالی‌اش، سه ایالت ایرانی واقع شده بود که به ترتیب از غرب به شرق، شامل خوزستان، فارس و کرمان می‌گردیدند. در این میان بیشترین کرانه شمالی خلیج فارس به ایالت فارس اختصاص داشت که به لحاظ موقعیت جغرافیایی طبیعی و سیاسی خاص خود، جایگاه برتری داشت و مهم‌ترین بنادر تجاری و بازرگانی ایرانی در همین ناحیه بودند. پس از آن، ساحل ایالت کرمان وسعت بیشتری داشت، اگر چه لنگرگاه‌هایش در مقایسه با بنادر فارس و خوزستان دارای ارزش و اعتبار کمتری بودند. اما در کرانه کم‌پهنای خوزستان، لنگرگاه‌های قابل توجهی به چشم می‌خوردند. در ادامه، بر اساس منابع جغرافیایی اسلامی، وضعیت این بنادر را تا قرن نهم هجری بررسی خواهیم کرد.

بنادر خوزستان

خوزستان یا سرزمین خورها از ایالت‌های پهناور جهان اسلام و دارای موقعیت جغرافیایی مهمی بود. خوزستان در مسیر راه‌های ارتباطی ایالت‌های جنوبی ایران به سمت عراق و نواحی غربی اسلامی قرار داشت؛ از این رو، شهرهای بزرگ آن موقعیت تجاری و اقتصادی ویژه‌ای یافته بودند؛ چنان‌چه مثلاً شهر اهواز، مرکز این ایالت - که در ابتدا سوق الاهواز خوانده می‌شد - همان‌طور که از نامش پیداست، جایگاه تجاری خاصی داشت. عبور رودخانه کارون از این ایالت به عنوان یک مسیر ارتباطی آبی، بر اهمیت این ناحیه می‌افزود. کارون که در منابع جغرافیایی، دجیل اهواز خوانده شده، پس از عبور از شهرها و مراکز تجاری مهم و متعدد و الحاق نهرها و رودخانه‌های دیگر به آن، در ناحیه سلیمانان به خلیج فارس می‌ریخته است. مصب کارون به سبب شدت جریان آب برای تردد و پهلو گرفتن کشتی‌ها مکان مناسبی نبود، ولی در فاصله‌ای اندک از سلیمانان،

لنگرگاه کوچکی قرار داشت.

دورقستان

اندکی دورتر از مصب کارون، در ناحیه باسیان، رودخانه کوچکتري به نام دورق به خلیج فارس می‌ریخت. در همین ناحیه، شهر نسبتاً بزرگ و آباد باسیان به فاصله اندکی از دریا و در کنار رودخانه مذکور قرار داشت و از طریق این رودخانه با حصن المهدی و از آنجا با عسکر مکرّم مرتبط می‌شد.^۱ با فاصله‌ای کم از باسیان در ساحل خلیج، لنگرگاه دورقستان به چشم می‌خورد که به نهر عسکر مکرّم هم نزدیک بود. دورقستان توقفگاه کشتی‌هایی بود که از هندوستان می‌آمدند و این تنها راه ورودی برای کشتی‌هایی به شمار می‌رفت که از مسیر کیش می‌رسیدند. ظاهراً شرایط دریا در این ناحیه به گونه‌ای بود که کشتی‌ها نمی‌توانستند از مسیر دیگری خود را به بصره، بندر مهم عراق، برسانند و به ناچار در دورقستان توقف می‌کردند؛ در حالی که کشتی‌هایی که از بصره حرکت خود را آغاز می‌نمودند به دورقستان نمی‌آمدند و از مسیر عبّادان (آبادان) به سوی کیش می‌رفتند.^۲ شاید یک دلیل انتخاب دورقستان در مسیر بازگشت از هند این بوده است که خلیج‌های خوزستان در این ناحیه به خشکی نزدیک‌تر بودند و عبور از این مسیر و انتقال مال التجاره بازرگانان آسان‌تر بود.

در دورقستان قلعه‌ای بود که در زمان خلفا، زندانیان سیاسی را از بغداد به آنجا تبعید می‌کردند. از همین ناحیه، قایق‌ها از راه هورها (خلیج‌ها) به نهرها و آبراهه‌های واقع در شرق کارون وارد شده، به سمت حصن المهدی می‌رفتند.^۳ از حصن المهدی نیز راه‌های مختلفی از طریق رودخانه به شهرهای بزرگی، چون عسکر مکرّم، رامهرمز و در نهایت به آران در ایالت فارس منتهی می‌گردیدند. بدین ترتیب کالاهایی که از طریق دریا از هندوستان یا از شرق آفریقا می‌آوردند و در این لنگرگاه پیاده می‌کردند، از طریق آبراهه‌های مذکور به شهرهای مرکزی و بزرگ خوزستان منتقل، و از آن جا به نواحی

دیگر حمل می نمودند.

در مسیر این آبراهه‌ها شهرهای متعددی واقع شده بود که از نظر تجاری اهمیت داشتند و جنبه لنگرگاهی یافته بودند؛ به طوری که کشتی‌های کوچک و بزرگ و قایق‌های حمل کالاهای وارداتی، در این نقاط توقف و یا بار خود را تخلیه می نمودند. از این موارد می توان به شهر دورق (یا دورق الفرس) در حاشیه رودخانه‌ای به همین نام - که کرسی ولایت سرق بود - اشاره کرد که کالاهای فراوانی در بازار بزرگ آن انبار می شد. دورق در مسیر عربستان به فارس و کرمان قرار گرفته بود و پرده‌های تولیدی آن شهرت بسیاری داشتند.^۱ شهر بصینا در حاشیه رودخانه دجیل - احتمالاً شعبه‌ای از رود کرخه - و در جنوب شوش، مرکز بزرگی برای امور تجاری به شمار می رفت و در آنجا پرده‌هایی با شهرت جهانی، فرش‌های نمدی و نخ‌های پشمی خوب تولید می گردید.^۲ سوق الأریعاء، شهر بزرگ دیگری در ساحل شرقی کارون، از نمونه‌های دیگر این لنگرگاه‌هاست و نام آن بیانگر موقعیت خاص اقتصادی می باشد^۳ و شهر جیا که نیشکر فراوانی تولید می کرد در نزدیک آن واقع بود. حصن المهدی آخرین لنگرگاه حاشیه کارون بود و نزدیک مصب آن قرار داشت و محل اتصال راه‌های مختلفی بود که به شهرهای بزرگ خوزستان منتهی می گردید.

محصولات وارداتی بنادر خوزستان از طریق این مسیرها به شهرها و نواحی مرکزی حمل می شد و محصولات صادراتی و تولیدات محلی نیز مبادله می گردیدند. نیشکر، مهم ترین محصول خوزستان، در تمام مناطق این ایالت به عمل می آمد و پارچه‌های ابریشمی و کتان و نیز زبلو، از تولیدات این منطقه بودند که به نواحی دیگر صادر می شدند.^۴

بنادر فارس

فارس، از ایالات قدیمی و پهناور جنوب ایران، از غرب به خوزستان، از شمال به ایالت جبال، از شرق به ایالت کرمان و از جنوب به خلیج فارس محدود می شد و شهرهای بزرگ

و مهم سیاسی و اقتصادی و نیز راه‌های مواصلاتی و تجاری مهمی را در بر می‌گرفت. این ایالت در دوره اسلامی نیز مانند عصر ساسانی، به پنج ولایت بزرگ که هر کدام کوره نامیده می‌شد، تقسیم می‌گردید. این پنج کوره عبارت بود از: اول «کوره اردشیر» خره که شیراز، کرسی آن و مرکز ایالت فارس بود؛ دوم، «کوره شاپورخره» که شهر شاپور، کرسی آن محسوب می‌شد؛ سوم، «ارجان» که کرسی آن همین نام را داشت؛ چهارم، «اصطخر» که کرسی آن در محل پایتخت قدیم ساسانیان (اصطخر) قرار می‌گرفت و پنجم، «کوره دارابجرد» که کرسی آن به همین نام بود.^۸ هر کدام از کوره‌های فوق‌الذکر، شهرهای مختلفی را در برداشتند که برخی از آنها در دوره‌های تاریخی بعدی از ایالت فارس و کوره‌هایش جدا گردیدند؛ مانند شهر یزد که جزو ایالت جبال و سپس کرمان شد و سرانجام به صورت استانی مستقل در آمد.^۹ بنادر این ایالت نیز در حاشیه خلیج فارس، چنین وضعیتی داشتند؛ برخی از آنها به ایالت خوزستان فعلی ملحق گردیده‌اند و بعضی نیز جزئی از ایالات تازه تاسیس ساحلی شده‌اند.

فارس که در تقسیمات استانی جدید ایران هیچ ارتباطی با خلیج فارس ندارد، در گذشته، ساحلی طولانی در حاشیه خلیج داشت که در بین سه کوره از پنج کوره این ایالت تقسیم می‌گردید و غربی‌ترین ناحیه ساحلی آن در کوره ارجان در مجاورت خوزستان واقع می‌شد. در شرق ارجان، کوره اردشیر خره، بیشترین ساحل را به خود اختصاص می‌داد. شرقی‌ترین سواحل فارس از آن کوره دارابجرد بود که در مجاورت ایالت کرمان قرار داشت. در ادامه به ذکر بندرها و لنگرگاه‌های کوره‌های سه گانه مذکور خواهیم پرداخت.

بنادر کوره ارجان

ولایت ارجان، غربی‌ترین ولایت فارس، با عبور رودخانه طاب (جراحی فعلی)، از ایالت خوزستان جدا می‌گردید.^{۱۰} این رودخانه در نزدیکی رودخانه دیگری به نام زهره، به خلیج فارس می‌ریخته است. در این کوره چند بندر و لنگرگاه مهم و معتبر وجود داشت که در

ادامه به بررسی آنها می‌پردازیم:

مهروبان

در کنار مصب رودخانه طاب، اولین بندرگاه ایالت فارس به نام مهروبان قرار گرفته بود. این محل که با نام‌های ماهروبان،^{۱۱} مَهرَبان^{۱۲} و گاهی نیز ماهی روبان،^{۱۳} از آن یاد شده، دورترین نقطه در غرب ساحل ایالت فارس به شمار می‌رفت که به عقیده بعضی با بندر دیلم امروزی مطابقت دارد،^{۱۴} ولی احتمال می‌رود که کمی دورتر در شمال آن و تقریباً در جوار ناحیه ابوالشاه واقع شده باشد.^{۱۵} یاقوت که این شهر را دیده، آن را بین عبادان و سیراف، و در شمال جَنابه می‌داند.^{۱۶} به گفته حمزه اصفهانی، در ناحیه مهروبان، دریا به فارس رَزاه اِفْرَتَگ خوانده می‌شد^{۱۷} که زراه به معنای دریا و افرنگ، هم به معنای تخت سلطنت و هم به معنای درخشندگی می‌باشد. مهروبان شهری کوچک، ولی آباد و پررونق بود، و برای ولایت ارجان و قسمت‌های غربی و فارس و بخشی از خوزستان بندر بازرگانی به شمار می‌رفت.^{۱۸} این لنگرگاه، اولین بندری بوده است که کشتی‌ها وقتی از بصره و مصب دجله به عزم هند بیرون می‌آمدند به آن می‌رسیدند.

مهروبان کاملاً در کنار دریا قرار داشت؛ به طوری که امواج دریا با کناره‌های آن برخورد می‌نمود و مواضع دیگری نیز در این ناحیه از توابع این شهر محسوب می‌گشت.^{۱۹} جغرافی‌نویسان مسلمانی که از این شهر یاد کرده‌اند، همگی بازارهای بزرگ و پررونق آن را توصیف نموده‌اند.^{۲۰} هم چنین ناصر خسرو از سه کاروان‌سرای بزرگ در این شهر یاد کرده است که هر یک از آنها هم چون حصار مستحکم و عالی بودند.^{۲۱} مهروبان از بنادر مهم ایالت فارس و انبار بصره به شمار می‌رفت که کالاهای مختلف از بصره و شهرهای فارس به این بندر آورده می‌شد و پس از بازرگانی در کشتی‌ها به سرزمین‌های دیگر صادر می‌گردید. مهروبان تولیدات داخلی ناچیزی، مانند خرما و ماهی داشت^{۲۲} و بخشی از این تولیدات که مازاد مصرف مردم شهر بود صادر می‌شد.^{۲۳} از کالاهای ارزش‌مند محلی

صادراتی این بندر باید به کتان و بذر آن هم اشاره نمود.^{۲۴} بخش دیگری از کالاهای صادراتی این بندر از نواحی دیگر آورده می‌شدند؛ مانند مشک‌های عالی برای حمل شیر که در شیراز تولید می‌گردیدند و شهرت بسیاری داشتند.^{۲۵}

کالاهای وارداتی به بندر مهروبان، از راه‌های خشکی به شهرهای بزرگ فارس و از آنجا به نقاط دیگر منتقل می‌گردید. نزدیک‌ترین شهر بزرگ به مهروبان، کرسی این ولایت، یعنی شهر ارجان، دو روز با آن فاصله داشت.^{۲۶} جاده‌ای نیز مهروبان را به شهر شاپور، کرسی ولایت شاپور خره، مرتبط می‌ساخت. این مسیر که از شهرهای مختلفی عبور می‌کرد هفت روز طول می‌کشید.^{۲۷} یک جاده ۱۶۰ فرسخی هم این بندر را به حصن ابن عماره متصل می‌کرد.^{۲۸} مهروبان با بنادر دیگر فارس مرتبط بود و جاده مهروبان به شاپور در منزلگاه اول به بندر شینیز و در منزلگاه دوم به بندر معروف جنابه می‌رسید؛^{۲۹} به این ترتیب بنادر فارس از راه خشکی با یک‌دیگر در ارتباط بودند. مسیر دیگری نیز مهروبان را با لنگرگاه‌های خوزستان و بندر بصره در عراق مرتبط می‌ساخت.

شینیز

شینیز / سینیز / شینیز را عموماً از توابع ارجان دانسته‌اند. فقط ابن خردادبه و بلاذری آن را از متعلقات اردشیر خره شمرده‌اند^{۳۰} و اغلب محل آن را بین مهروبان و جنابه ذکر کرده‌اند. تنها یاقوت در توصیف دریای فارس، آن را بین جنابه و بوشهر دانسته، بلافاصله بعد از نجیرم از آن نام می‌برد.^{۳۱} وی در فصل مربوط به جنابه می‌گوید که شینیز در جنوب جنابه قرار دارد.^{۳۲} شاید اشتباه یاقوت ناشی از این بوده که اصطخری در وصف خلیج فارس، فقط مهروبان و جنابه را ذکر کرده است. بقایای این شهر بندری را می‌توان در محل بندر دیلم کنونی یافت.^{۳۳} شینیز به فاصله یک روز در جهت مشرق مهروبان واقع می‌شد و از آن تا جنابه دو روز راه بود که مسیر آن از شهرهای توز، خشت و شاپور می‌گذشت.^{۳۴} این شهر

که بزرگتر از مهرویان دانسته شده تا دریا نیم فرسخ فاصله داشت^{۳۵} و یک خلیج کوچک قابل کشتی‌رانی تا داخل شهر نفوذ می‌کرد.^{۳۶} بازار شهر که مرکز تجارت و اقتصاد آن به شمار می‌رفت بزرگ و پررونق بود و از مسجد جامع فاصله داشت.^{۳۷}

در بندر شینیز کالاهای متنوعی مبادله می‌گردید که شامل برخی محصولات محلی و کالاهای وارد شده از نواحی دیگر بود. از محصولات صادراتی این منطقه می‌توان به کتان اشاره کرد که در همین جا کشت می‌گردید و در کارگاه‌های شهر بافته می‌شد. علاوه بر کارگاه‌های عادی که از آنها یاد شده یک کارگاه حکومتی هم در شهر فعالیت می‌کرد.^{۳۸} ابن حوقل با ستودن جامه‌های دوخته شده در شینیز، این لباس‌ها را بادوام، گرم و لطیف دانسته که بوی خوش را به خوبی به خود می‌گرفتند.^{۳۹} کیفیت خوب این پارچه‌ها موجب رقابت آنها با پارچه‌های پنبه‌ای مصری که شهرت جهانی داشتند، می‌شد. همین امر باعث گردیده بود تا از مصرف پنبه‌های وارداتی به این بندر کاسته شود و اغلب اهالی بندر، از محصولات داخلی استفاده کنند.^{۴۰} از کالاهای صادراتی دیگر شینیز، روغن چراغ بود که در روستاهای آن تولید می‌شد.^{۴۱}

در سال ۳۲۱هـ، با هجوم قرمطیان به شینیز، شماری از مردمش کشته شدند و شهر ویران گردید. این امر صدمه بزرگی به رونق این بندر وارد ساخت.^{۴۲} شینیز در راه مواصلاتی مهرویان به شاپور قرار داشت و به این ترتیب با بنادر مهم منطقه؛ یعنی مهرویان، جنبه و دیگر شهرهای بزرگ فارس، ارتباط یافت.

جنبه

جنبه که گاه جنبانیا نیز خوانده شده، از مهم‌ترین بنادر خلیج فارس بود که در جنوب شینیز قرار داشت. آثاری از خرابه‌های آن شهر در نزدیک روخانه‌ای که جغرافی‌نویسان مسلمان آن را شادکان نامیده‌اند، به چشم می‌خورد و به احتمال قوی در حوالی بندر گناوه امروزی قرار داشته، اما کاملاً بر آن منطبق نیست.^{۴۳} ظاهراً این شهر در کناره دریا واقع

نبود، بلکه همانند شهر شینیز، خلیج منشعب شده از دریا تا نزدیک شهر پیش آمده بود و کشتی‌ها از این طریق خود را به شهر می‌رسانیدند.^{۴۴} این خلیج که هور جنبه نام داشت مکانی خطرناک بود که در هنگام طوفان و تلاطم دریا، کشتی‌ها به ندرت می‌توانستند سالم از آن عبور کنند.^{۴۵} بدین ترتیب بین شهر و دریا فاصله‌ای به طول سه میل (۴/۵ کیلومتر) یا کمتر وجود داشت؛^{۴۶} بنابراین بندر جنبه را باید در فاصله‌ای دورتر از گناوه فعلی، در سمت شمال و تقریباً در مکانی که قلعه حیدر قرار دارد در نظر گرفت.^{۴۷}

جنبه شهری قدیمی بوده که برخی احداث آن را در دوره پیشدادیان دانسته‌اند.^{۴۸} به هنگام ورود اعراب مسلمانان به این منطقه قلعه‌ای وجود داشت که مردم آن، بدون مقاومت در برابر سپاه مسلمانان، تسلیم شدند.^{۴۹} این شهر، همانند دیگر بنادر جنوبی که در ناحیه گرم‌سیری قرار داشتند، هوایی به شدت گرم داشت. آب آن نیز بسیار کثیف بود؛ به طوری که مردم بومی، شهر را گنجه یا آب گنجدیده می‌خواندند.^{۵۰} این آب از چاه‌ها و آب انبارهای موجود در شهر تأمین می‌گردید.^{۵۱} با این حال جنبه سالم‌ترین منطقه ساحلی گرم‌سیری محسوب می‌شد و محصولات گوناگون کشاورزی در زمین‌های حاصل‌خیز اطراف آن به عمل می‌آمد.^{۵۲} بعضی جنبه را از مهروبان بزرگ‌تر دانسته و آن را در ردیف شهرهای بزرگ فارس، مثل اصطخر و دارابجرد، بر شمرده‌اند.^{۵۳} هم چنین چهار قریه نزدیک جنبه، از توابع آن به شمار می‌آمدند. مسجد جامع، در مرکز شهر واقع بود و بازارهای غیرمسقف آن، در کوچه‌ها و خیابان‌ها قرار داشتند.^{۵۴}

جنبه از مراکز مهم ماهی‌گیری در منطقه محسوب می‌گردید و در میان ماهی‌های بسیاری که در آن جا صید می‌شد، نوعی ماهی خاص - احتمالاً اردک ماهی - فراوان‌تر بود. رونق بازار ماهی‌فروشان شهر به حدی بوده که برخی نویسندگان بر آن تأکید نموده‌اند.^{۵۵} اهمیت دیگر اقتصادی شهر، به لحاظ تولید پارچه‌ها و لباس‌های کتانی بود. ظاهراً کتان در این بندر، همانند مهروبان و شینیز، از تولیدات محلی بوده که در بافت

پارچه و دوخت لباس‌های کتانی به کار می‌رفت. جامه‌های کتانی، از اقلام صادراتی اصلی جنابه به شمار می‌آمد^{۵۶} و کیفیت خوب آنها موجب شهرتشان می‌گردید؛ به طوری که پارچه‌های جنابی در همه جا پر آوازه بودند و برای مصارف مختلف استفاده می‌شدند. کارگاه‌هایی نیز که برای تولید انواع کتان وجود داشت، بر رونق اقتصادی شهر می‌افزود.^{۵۷} همچنین نقل شده است که یک کارگاه دولتی کتان‌بافی هم در این بندر بر پا بود.^{۵۸} بدین ترتیب محصولات کتانی این ناحیه به وسیله کشتی‌هایی که در این بندر بارگیری می‌کردند به نواحی دیگر صادر می‌گردید.

آن چه بیش از همه، شهر جنابه را حایز اهمیت می‌ساخت، کشتی‌رانی و دریانوردی آن بود. این نکته را از آن جا می‌توان فهمید که در کتاب‌های جغرافیایی و مسالک و ممالک که به ذکر راه‌ها و منزلگاه‌های ناحیه فارس پرداخته‌اند، فقط مسیرهای ارتباطی دو بندر (جنابه و سیراف) با شهر شیراز به دقت ذکر شده‌اند که حاکی از اهمیت تجاری و اقتصادی این بندر است. به هر صورت، کشتی‌هایی که به هور جنابه می‌آمدند محصولات محلی و غیرمحلی که از راه خشکی به جنابه می‌رسیدند، از طریق دریا به سرزمین‌های دیگر می‌بردند. گذشته از کشتی‌رانی، گویا صنعت کشتی‌سازی هم در جنابه رونق داشت و صنعتگران این خطه در این کار متبحر بودند.^{۵۹}

راه‌های مواصلاتی فارس، جنابه را با شهرهای مختلف این ایالت مرتبط می‌ساخت و بدین ترتیب مبادلات کالا در آن سهولت می‌یافت. جنابه در مسیر جاده مهروبان به شاپور قرار داشت و فاصله آن با مهروبان بسیار کمتر از فاصله آن تا شاپور بود که در همین مسیر از بندر شینیز هم می‌گذشت. یک جاده طولانی ۴۴ فرسخی، جنابه را به شیراز می‌رسانید که از شهرهای بزرگ دیگری نیز هم چون توج و کارزون عبور می‌کرد.^{۶۰} جنابه در زمان قدرت یافتن قرمطیان در نواحی غربی و جنوبی خلیج فارس، دچار صدماتی شد که از اهمیت و موقعیت اقتصادی و تجاری آن کاست. برخی از بزرگان قرمطی، از جمله ابوسعید و ابوظاهر جنابی، به این شهر منسوبند، با این حال این امر، مانع تعرض آنان به شهر

نگردید. جنبه آخرین بندر ولایت ارجان بود و با فاصله‌ای اندک در سمت شرق آن، ولایت اردشیر خره، مهم‌ترین ولایت فارس، شروع می‌گردید.

بنادر کوره اردشیر خره

ولایت اردشیر خره که کرسی آن شیراز بود کرانه‌ای طولانی در حاشیه خلیج فارس داشت که به سه بخش تقسیم می‌شد. این تقسیم‌بندی بر اساس محل سکونت قبایل عرب نژادی صورت گرفته بود که پس از مهاجرت از عربستان، در این نواحی سکونت گزیده بودند و بخش‌های مذکور که در واقع محل زندگی‌شان بود به نام همان قبایل خوانده می‌شدند. هر بخش، سیف - یا کناره - نام داشت و اولین آنها از سمت مغرب که مجاور ولایت ارجان واقع می‌گردید، سیف مظفر بود. در سمت شرق آن، سیف زهیر و سپس در همین راستا در منتهی الیه ساحل ولایت اردشیر خره، سیف عماره قرار داشت که مظفر، زهیر و عماره، نام قبایل ساکن در این نواحی بودند. برخی جغرافی‌نویسان، تقسیمات دیگری را برای سیف‌های اردشیر خره پذیرفته‌اند و آنها را به ترتیب غرب به شرق، سیف بنی عماره، سیف بنی زهیر و سیف بنی الصفاق نامیده‌اند.^{۳۱} این اختلاف ناشی از آن است که در منابع کهن جغرافیایی، مرزهای این سیف‌ها به خوبی معین نگردیده است و از این رو تشخیص دقیق محدوده این بخش‌ها و جای آنها مشکل می‌باشد. به هر صورت در هر یک از این بخش‌های سه گانه، بندرها و لنگرگاه‌های متعددی وجود داشت که به لحاظ اهمیت اقتصادی و تجاری با یکدیگر متفاوت بودند. در ادامه به آنها خواهیم پرداخت.

نَجیرم

اولین بندر ولایت اردشیر خره از سمت غرب که بنا به تقسیم‌بندی نخستین، جزو سیف مظفر به شمار می‌رود، نجیرم نام داشت که بندری کم اهمیت در غرب سیراف و دورتر از

مصوب رودخانه سکان قرار گرفته بود.^{۶۲} این بندر کوچک، با شهرها و مراکز تجاری مهم ایالت مرتبط بود که از جمله آنها شهر توج (توز) بود که در دو منزلی آن واقع می‌شد و از مراکز تجاری مهم ایالت فارس به شمار می‌رفت. این شهر در قرن چهارم هجری به لحاظ اهمیت و بزرگی با شهر ارجان هم سنگی می‌کرد و تولیداتی، چون پارچه‌های کتانی و گلابتون‌دوزی شده صادر می‌نمود.^{۶۳} هم چنین جاده‌ای، بندر نجیرم را با شیراز ارتباط می‌داد و فاصله آن تا سیراف، بندر بزرگ این ولایت، دوازده فرسخ می‌شد.^{۶۴} نجیرم بازارهای خوب و پررونقی داشت که مقدسی آنها را توصیف کرده است.^{۶۵}

صفاره

از توابع دیگر سیف مظفر، ناحیه دستقان بوده که احتمالاً با ناحیه دشتستان امروزی مطابقت می‌نماید.^{۶۶} در قرن چهارم هجری، صفاره، مرکز و مهم‌ترین شهر آن، بندری کوچک بود.^{۶۷} جای دقیق این بندر به درستی معلوم نیست، ولی می‌توان موقعیت آن را در محلی نزدیک به بندر ریگ تصور نمود.^{۶۸} به گفته اصطخری، مظفر بن جعفر، ظاهراً بزرگ خاندان مظفر، در آن سکونت گزیده بود. قلمرو این مرد مقتدر، تمام ناحیه دستقان و سواحل آن از مرز جنبه تا نجیرم شامل می‌شد.^{۶۹}

اصطخری به وجود قریه‌ها و مزارع دیگر سیف، مظفر اشاره کرده است که در فاصله‌ای دور از هم قرار داشتند،^{۷۰} اما بندر حایز اهمیت دیگری در این ناحیه وجود نداشت. پس از سیف مظفر، در امتداد ساحل به سمت شرق ولایت اردشیر خره، سیف آل زهیر آغاز می‌شد و این منطقه که حوزه خاندان ابوزهیر محسوب می‌گردید، از مرز نجیرم تا سرحد سیف بنی عماره امتداد داشت و محل سکونت این خاندان، رستاقی مستقل به نام کران بود.^{۷۱} به گفته اصطخری، خاندان ابوزهیر مدینی که امیران این بخش از ساحل بودند قدرت و افراد بسیاری در اختیار داشتند و کسی نمی‌توانست به آنان یورش برد.^{۷۲} کران، آبادی کوچکی

بود که تا ساحل دریا یک روز فاصله داشت^{۷۳} و محصولات زراعی متنوعی در آن به عمل می‌آمد.^{۷۴} بندرها و لنگرگاه‌های این ناحیه عبارت بودند از:

نابند

نابند، یکی از لنگرگاه‌های سیف زهیر بود^{۷۵} که جای دقیق آن به درستی معلوم نیست. تنها می‌دانیم که در نزدیکی آبادی میمند از قریه‌های اردشیر خره واقع می‌شد و میمند، در جنوب کران، از توابع ایراهستان به شمار می‌رفت.^{۷۶} این لنگرگاه در راس خور نابند واقع گردیده بود و در آن‌جا محصولات کشاورزی، مانند غلات، خرما و انواع میوه برداشت می‌شد که محصول انگور بیشتر و فراوان‌تری داشت و مردمش اغلب پیشه‌ور بودند.^{۷۷} بندر سیراف که در قرن چهارم هجری بزرگ‌ترین بندر منطقه محسوب می‌گردید، در غرب نابند و اندکی بالاتر از آن به فاصله تقریبی دو فرسخ واقع بود. ظاهراً نابند به عنوان لنگرگاه و بارانداز سیراف مورد استفاده قرار می‌گرفت. در این باره یاقوت اظهار داشته که سیراف، لنگرگاه و اسکله مناسبی نداشت، چون وزش بادهای و تلاطم دریا، کشتی‌ها را تهدید می‌کرد؛ از این رو کشتی‌هایی که به سیراف می‌آمدند در مکانی به نام نابند (همان نابند)، در فاصله دو فرسخی سیراف، توقف می‌نمودند. این مکان در خلیجی قرار داشت که میان کوه‌ها پدید آمده بود و کشتی‌ها با ورود به آن، از وزش بادهای و طوفان‌ها در امان می‌ماندند.^{۷۸}

سیراف

سیراف، در قرن چهارم هجری قبل از ترقی جزیره کیش، مرکز تجارت خلیج فارس به شمار می‌رفت و به گفته اصطخری، همانند شیراز، شهری بزرگ و باشکوه بود؛ ساختمان‌های آن از چوب ساج ساخته می‌شد که از زنگبار می‌آوردند و عمارت‌های چند طبقه مشرف به دریا در آن بنا گردیده بود. وی هم چنین اظهار داشته است که مردم سیراف برای ساختمان‌سازی هزینه بسیار صرف می‌کردند؛ به طوری که مثلاً یکی از بازرگانان

شهر برای خانه خویش بیش از سی هزار دینار خرج نموده بود. اهالی شهر از تمام مردم فارس ثروتمندتر بودند و این ثروت را از راه تجارت دریایی به دست آورده بودند.^{۷۹} به گفته مقدسی، تجارت دریایی در سیراف در مقایسه با بصره رونق بیشتری داشت و این آبادانی و رونق تا پایان حکومت آل بویه (نیمه قرن پنجم هجری) ادامه یافت. پس از آن، حاکم- نشینان کیش بر این بندر استیلا یافتند و موقعیت تجاری و اقتصادی آن، تحت الشعاع کیش قرار گرفت.^{۸۰} ظاهراً عوامل دیگری، هم چون بلایای طبیعی، در از بین رفتن این بندر مهم دخالت داشتند؛ چنان که مثلاً در زلزله شدیدی که در سال ۳۶۶ یا ۳۶۸ هـ رخ داد، اکثر خانه‌ها ویران گردید و مردم شهر گریختند.^{۸۱} در قرن هفتم هجری آثار اندکی از آبادانی شهر بر جای مانده بود، مانند بقایای عمارتی در کنار ساحل و نیز ساختمان مسجدی که ستون‌هایی از چوب ساج داشت، ولی محلی برای لنگر انداختن کشتی‌ها دیده نمی‌شد و کشتی‌ها به ناچار به نابند می‌رفتند.^{۸۲}

سیراف در منطقه‌ای واقع بود که از طریق جاده‌های متعدد با شهرهای بزرگ ارتباط می‌یافت. نزدیک‌ترین شهر به سیراف، کران، مرکز سیف زهیر بود که تا بندر یک روز فاصله داشت^{۸۳} و پس از شهر دارابجرد در فاصله هفت روزی از سیراف واقع بود که جاده آن از شهرهای بزرگی عبور می‌کرد.^{۸۴} هم‌چنین به فاصله دوازده فرسخی آن، نجیرم، بندر دیگر فارس، قرار داشت.^{۸۵} سیراف با جاده دیگری به طول شصت فرسخ به شیراز می‌رسید^{۸۶} و از طریق جاده دیگری که از چند شهر بزرگ عبور می‌کرد^{۸۷} به فیروزآباد منتهی می‌گردید.^{۸۸}

حصن ابن عماره

سیف آل عماره، آخرین ناحیه ساحلی در ولایت اردشیر خره در مرز غربی دارابجرد واقع شده و به نام خاندان عماره شهرت یافته بود. این سیف در قرن چهارم هجری قلعه- ای در کنار دریا داشت که اغلب جغرافی‌نویسان از آن یاد کرده‌اند. قلعه مذکور که حصن

ابن عماره خوانده می‌شد مشرف بر دریا ساخته بودند و کسی نمی‌توانست از باروی آن بالا رود، مگر آن که ساکنان قلعه او را با طنابی بالا بکشند^{۹۰} و برای همین، قلعه‌ای، ناگشودنی می‌نمود. هم‌چنین در سراسر فارس، قلعه‌ای که بتواند بهتر از حصن ابن عماره در برابر حملات مقاومت کند، وجود نداشت.^{۹۱} این قلعه مستحکم و ناگشودنی را گاه دیگ پایه هم می‌گفتند؛ از آن‌جا که قلعه را بر فراز سه پرتگاه سر برافراشته ساخته بودند، آن را به دیگی تشبیه می‌کردند که بر روی سنگ‌های اجاق قرار داشته باشد.^{۹۲} دژ مورد نظر هم‌چنین به جلندی منسوب می‌گردید و از این رو سیف عماره به ساحل جلندی هم معروف بود.^{۹۳} قلعه در منتهی الیه شرق فارس و در ساحل دریا قرار داشت^{۹۴} و در آن، خاندان بنی عماره می‌زیستند و از آن نگهبانی می‌نمودند.

بنی عماره بنا به مشهور از فرزندان جلندی و از قبیله ازد محسوب می‌شدند که از یمن مهاجرت کرده بودند و به سبب شجاعت، عِدّه و تجهیزات فراوان، کسی نمی‌توانست آنها را شکست دهد و حتی امیران فارس نیز چنین قدرتی نداشتند. آنان در این ناحیه، زمین‌های بسیار، املاک وسیع و دژهایی در ساحل دریا داشتند.^{۹۵} برخی جغرافی‌نویسان و از آن جمله ابن حوقل، قلعه ابن عماره را از توابع کرمان بر شمرده‌اند و ابوالفداء در قرار گرفتن آن در زمره توابع فارس یا کرمان تردید کرده است.^{۹۶} ظاهراً حصن ابن عماره به فاصله کمی در شرق جزیره کیش قرار داشت و احتمالاً این بندر در نزدیکی کنگ امروزی و به فاصله‌ای اندک از بندر لنگه کنونی واقع شده بود.^{۹۷} در ساحل حصن ابن عماره بیست کشتی می‌توانست پهلو بگیرد و در آن جا مالیات عشریه دریافت می‌گردید.^{۹۸} ابن حوقل گفته است که ساکنین دژ ابن عماره به کشتی‌هایی که به بندر نزدیک می‌شدند رفته، از آنها عوارضی که مدعی بودند می‌گرفتند.^{۹۹}

هزو

هزو یکی از لنگرگاه‌های دیگر سیف ابن عماره به شمار می‌رفت که در مقابل جزیره

کیش قرار داشت^{۹۹} و بنا به عقیده برخی، همان قلعه عبید امروزی است.^{۱۰۰} در این محل، قلعه‌ای به همین نام بر بالای کوهی در کناره دریا ساخته شده بود.^{۱۰۱} این قلعه که در نزدیکی دهکده ساویه قرار داشته، در قرن چهارم هجری از قلعه‌های مستحکم آل بویه محسوب می‌گردید که زندانیان سیاسی به آن جا تبعید می‌شدند.^{۱۰۲} یک جاده کاروانی که از شهر لاغر می‌گذشت، این لنگرگاه را با شیراز پیوند می‌داد.^{۱۰۳} این جاده از فیروزآباد هم عبور می‌کرد^{۱۰۴} و بدین ترتیب هزو را با این شهر بزرگ نیز مرتبط می‌ساخت. هم‌چنین کسانی که می‌خواستند به جزیره هرمز و کیش بروند می‌بایست از این لنگرگاه حرکت می‌کردند.^{۱۰۵} ظاهراً هزو در قرن هفتم هجری، آبادی و رونق چندانی نداشت؛ چنان که یاقوت ضمن اشاره به دیدارش از هزو، آن‌جا را شهری ویران دانسته است.^{۱۰۶} هزو از دیرباز لنگرگاه مهمی در منطقه محسوب می‌شد و در دوره فتوحات مسلمانان، مردم آن با رغبت، اسلام را پذیرفته، بدون مقاومت در برابر مسلمانان، شهر را تسلیم کردند.^{۱۰۷}

در نواحی ساحلی اردشیر خره، لنگرگاه‌های کوچک دیگری هم وجود داشت که مکان دقیق آنها کاملاً شناخته شده نیست. از آن جمله طبری در ذکر حمله اعراب مسلمان به فارس از رستاقی به نام کوچران نام برده که بر ساحل ولایت اردشیر خره واقع بود و در آن، روستایی به نام الار (کولار) قرار داشته و ظاهراً ملکه‌ای با قدرت در آن حکومت می‌کرده که به دست اردشیر اول ساسانی به قتل رسیده است.^{۱۰۸} هم‌چنین آرزکان، از قریه‌های فارس در ساحل دریا به شمار می‌رفت که مکان دقیق آن نامعلوم است.^{۱۰۹} در منتهی الیه جنوبی فارس نیز در حوالی ساحل، قریه بزرگی شبیه شهر قرار داشت که فال نامیده می‌شد و کسی که از هزو به هرمز و کیش سفر می‌کرد از مقابل آن می‌گذشت.^{۱۱۰}

در بعضی منابع، ناحیه ساحلی (سیف) دیگری هم با عنوان سیف بنی الصفاق ذکر شده است. اصطخری به هنگام نام بردن از قلعه‌های فارس، از این سیف به عنوان سرزمینی یاد می‌کند که اغلب دژها در آن واقع بودند.^{۱۱۱} این منطقه احتمالاً نزدیک کرمان قرار داشت و

سرزمین کردنشین کاریان که به طور کامل در ولایت اردشیر خره قرار می‌گرفت، از یک طرف به سیف بنی الصفاق و از جانب دیگر با کرمان متصل بود.^{۱۱۲} علاوه بر این، ابن فقیه به نقل از سلیمان بازرگان می‌گوید که آن قسمت از دریا که بین سیراف و مسقط قرار دارد از طرف شرق با سیف بنی الصفاق و جزیره ابن کارون و از سمت غرب با کوه‌های عمان محدود می‌شود.^{۱۱۳} بنا به برخی شواهد، سیف بنی الصفاق در غرب جزیره طویله قرار داشته و می‌توان گفت که در سرزمین ساحلی که اکنون لار نام دارد، قرار داشته است،^{۱۱۴} ولی در این زمینه هم تردید وجود دارد، چون بدین ترتیب سیف بنی الصفاق باید در مرز شرقی سیف آل زهیر قرار می‌گرفت، در حالی که اصطخری به جای آن از سیف بنی عماره یاد می‌کند که نزدیک جزیره هرمز بود. اصطخری درباره صاحبان و فرمان‌روایان این منطقه اظهار داشته است که خانواده صفاق از خاندان جلندی بودند^{۱۱۵} که از امیران مسلمان در فارس، قدیمی‌تر به شمار می‌رفتند.^{۱۱۶}

بنادر کوره دارابجرد

آخرین ولایت ساحلی فارس، دارابجرد است که ساحلی کوتاه در شرق ایالت فارس و در مرز کرمان داشت. در این ناحیه نیز بنادر و لنگرگاه‌هایی به چشم می‌خورد که البته همانند دیگر بنادر فارس، حایز اهمیت نبودند. در ادامه به آنها اشاره می‌شود.

سورو

از جمله لنگرگاه‌های ولایت دارابجرد می‌توان به شهر سورو اشاره کرد. یک راه تجارتي که از شمال به سمت دریا می‌رفت و از شهرهایی، مثل تارم، عبور می‌کرد، به این بندر می‌رسید. سورو در مقابل جزیره هرموز و در ساحل دریا واقع می‌شد. حمدالله مستوفی آن را توسر نامیده اما به گفته او نمی‌توان اعتماد کرد.^{۱۱۷} سورو دهکده‌ای بود که صیادان بسیاری در آن می‌زیستند و مسجدی هم نداشت و آب شرب شهر از چاه‌هایی واقع در

کوه‌های مجاور شهر تامین می‌گردید. مقدسی که سورو را شهری کوچک در مرز کرمان دانسته، از ارتباط تجاری آن با عمان هم سخن گفته است.^{۱۱۸}

لار

لنگرگاه دیگر این ناحیه در جنوب شهر یزد خواست واقع بوده و لار نامیده می‌شده است. جغرافی‌نویسان مسلمان قبل از مستوفی، از این بندر نام نبرده‌اند (فقط یاقوت از جزیره‌ای بزرگ به این نام یاد نموده که بین سیراف و کیش قرار داشته و صیادان مروارید در آن به سر می‌بردند).^{۱۱۹} او در قرن هشتم هجری، لار را ولایتی نزدیک دریا توصیف کرده که اغلب مردمش تاجرپیشه بودند و بدین منظور به سفرهای دریایی و خشکی می‌پرداختند. محصولات کشاورزی اندکی، مثل غلات و خرما به عمل می‌آمد.^{۱۲۰} ابن بطوطه، جهانگرد مغربی که در همین دوران، لار را دیده، از آن‌جا به «محلای بزرگ و دارای باغ‌های بسیار و بازارهای نیکو» تعبیر کرده است.^{۱۲۱} در اواخر قرن هشتم هجری و در ایام سلطنت شاه شجاع از خاندان آل مظفر و نیز در دوره تیموریان، این شهر ضراب‌خانه‌ای داشت. این امر، حاکی از آن است که لار در این زمان، شهری بزرگ و حایز اهمیت به شمار می‌رفت.^{۱۲۲}

بنادر کرمان

کرمان، ایالتی گرم‌سیر در شرق ایالت فارس بود که در حدود یک چهارم آن را مناطق کوهستانی و قسمت اعظم آن را بیابان‌ها در بر می‌گرفت. این ایالت، همانند ایالت فارس، پنج کوره یا ولایت داشت که ولایت جیرفت آن در ساحل خلیج فارس و دریای عمان واقع می‌شد و تمام نیمه جنوبی ایالت کرمان جزو این ولایت محسوب می‌گشت. جیرفت، مرکز این ولایت، شهری بزرگ و مهم به شمار می‌رفت و تنها رودخانه این اقلیم، پس از عبور از این شهر به خلیج فارس می‌ریخت. بنادر کرمان در همین ولایت و نزدیک مصب

رودخانه جیرفت قرار گرفته بودند.^{۱۳۳}

هرمز کهنه

مهم‌ترین بندر کرمان در خلیج فارس، هرمز کهنه است که در کنار باریکه‌ای از خلیج فارس واقع شده بود و کشتی‌ها از دریا به آنجا رفت و آمد می‌کردند. این ناحیه را آبجیر می‌نامیدند.^{۱۳۴} خرابه‌های هرمز کهنه در محلی به نام مَناب یا مَناو، دیده می‌شود. این شهر در قرن چهارم هجری، هم بندر کرمان و هم بندر سیستان به شمار می‌آمد و بعدها که هرمز نو و جزیره هرمز رونق یافتند، هرمز کهنه جای کیش را در تجارت دریایی گرفت؛ همان گونه که کیش جای سیراف را تصاحب کرد و مهم‌ترین بندر تجارتی خلیج گردید. علت خرابی هرمز کهنه، ظاهراً تاخت و تاز پیوسته دزدان به این شهر بوده است و همین امر سبب شد امیر هرمز شهر را به مقصد جزیره جرون ترک کند و شهر هرمز نو را در آنجا بنیان نهد.^{۱۳۵} این واقعه در اوایل قرن هشتم هجری رخ داد و ابن بطوطه در همین زمان، در کلام خود دربارهٔ هرمز کهنه، شهر جدید را توصیف کرده است.^{۱۳۶}

اصطخری دربارهٔ هرمز کهنه می‌گوید که مسجد جامعی داشته و خانه‌های بازرگانان در روستایی به فاصله دو فرسخی از بندر واقع بوده است. در منطقه، درختان خرما بسیار پرورش داده می‌شد و کشاورزی غالباً به محصولاتی، مانند ذرت، نیل، زیره و نیشکر، محدود می‌گردید.^{۱۳۷} مقدسی بازارهای هرمز کهنه را ستوده و از خانه‌هایش سخن گفته است. ظاهراً لنگرگاه هرمز کهنه از شهر نصف روز فاصله داشت و در مداخل خلیج هرمز قرار می‌گرفت.^{۱۳۸} در پایان قرن هشتم هجری، سپاهیان تیمور پس از یورش به شهرهای ساحلی نزدیک هرمز کهنه و تسخیر هفت قلعه از آن، همه را سوزاندند. محافظان آنها نیز به قلعه‌های جزیره جرون گریختند. شرف الدین علی یزدی، نام این هفت قلعه را چنین ذکر کرده است: قلعه مینا در هرمز کهنه، قلعه تنگ زندان، قلعه کشکک، حصار شامل، قلعه منوجان، قلعه ترزک و قلعه تازیان.^{۱۳۹}

گمبرون

بندر دیگر کرمان که از قرن دهم هجری شهرت یافت، گمبرون است که از بنادر ناحیه هرمز به شمار می‌رفت و از آن‌جا تا شهر لار در ایالت فارس چهار تا پنج روز راه بوده است.^{۱۳۰} این بندر در سال ۹۲۰ هـ به اشغال مهاجمان پرتغالی در آمد که به فرماندهی آلبوکرک* به خلیج فارس وارد شده بودند. آنها ابتدا جزیره هرمز و سپس گمبرون را تصرف کردند. یک قرن بعد، شاه عباس صفوی پس از اخراج اشغالگران، آن را بندرعباس نامید. گمبرون احتمالاً در نزدیکی شهر سورو واقع شده بود.^{۱۳۱}

بنادر کرمان در مقایسه با بنادر فارس، اهمیت تجاری کمتری داشتند و اساساً تجارت کرمان به مراتب کمتر از فارس بود. در آثار جغرافی‌نویسان مسلمان، اطلاعات کمی درباره اوضاع تجاری و راه‌های مواصلاتی این ایالت ذکر شده است. با این حال می‌دانیم که بندر هرمز کهنه از طریق جاده‌ای که از شهرهای منوقان و ولاشگرد می‌گذشت به جیرفت متصل می‌شد.^{۱۳۲} از همین جاده در ولاشگرد، راهی منشعب می‌شد که در جهت غرب به سمت مرز فارس می‌رفت و از شهرها و روستاهایی می‌گذشت که امروزه جای هیچ کدام از آنها معلوم نیست.^{۱۳۳} راه اول که به جیرفت می‌رسید، از طریق جاده‌ای به سیرجان منتهی می‌گردید و راه دیگر که از شهرهای متعددی عبور می‌کرد،^{۱۳۴} هرمز کهنه را به ریگان و نرماشیر، دو شهر بزرگ کرمان، مرتبط می‌ساخت؛ بدین ترتیب بنادر کرمان با مراکز مهم تجارت در این ایالت ارتباط می‌یافت. مهم‌ترین این مراکز، شهر جیرفت، کرسی این ایالت بود که در قرن چهارم هجری تجارت‌خانه سیستان و خراسان نیز محسوب می‌شد.^{۱۳۵} در نزدیک جیرفت، مرکز تجاری مهم دیگری به نام قمادین وجود داشت که بازرگانان رومی و هندی در آن‌جا انبارهایی داشتند و مسافرینی که از دریا یا خشکی می‌آمدند کالاهای خود را در آن جا داد و ستد می‌کردند.^{۱۳۶}

* Albuquerque.

جزایر بندری

در آب‌های خلیج فارس، جزایر متعددی وجود داشت که تعدادی از آنها از این لحاظ که محل توقف و یا باراندازی کشتی‌ها بودند، اهمیت زیادی داشتند؛ به طوری که برخی از همین جزایر، بندرهای مهم خلیج محسوب می‌گشتند. در ادامه به ذکر آنها می‌پردازیم:

جزیره ابن کاوان

این جزیره نسبتاً بزرگ که به نام لافت نیز مشهور می‌باشد،^{۱۳۷} در منطقه‌ای بین کیش و هرمز قرار داشته است.^{۱۳۸} از آن‌جا که اطلاعات داده شده از طرف جغرافی‌نویسان مسلمان گوناگون و متفاوتند، تعیین محل دقیق و تطبیق آن با جزایر فعلی دشوار می‌نماید. به هر حال می‌توان این جزیره را از مناطق مهم، پررونق و دارای سکنه بسیار دانست که در شمار روستاها و مزارع غله در آن موجود بودند.^{۱۳۹} جزیره ابن کاوان در مسیر حرکت کشتی‌هایی قرار داشت که خلیج فارس را به سمت هند و چین ترک می‌کردند^{۱۴۰} و طبیعتاً کشتی‌هایی که از آن سرزمین‌ها باز می‌گشتند، در این جزیره توقف می‌نمودند.

جزیره خارک

در مسیر دریایی که از بصره آغاز و به هندوستان و چین منتهی می‌گردید، جزیره خارک اولین توقفگاه، بود که پنجاه فرسخ با بصره فاصله داشت^{۱۴۱} و از مصب رودخانه شاپور در فارس هم دور بود. خارک، از توابع ولایت اردشیر خره و لنگرگاه کشتی‌هایی بود که از مسیر دریایی فوق عبور می‌کردند. در این جزیره آباد؛ مزارع و تاکستان‌ها و نخلستان‌های بسیاری وجود داشت^{۱۴۲} و مردم بسیاری در آن زندگی می‌نمودند که به تجارت و صادرات و واردات، روزگار می‌گذرانیدند.^{۱۴۳} یکی از مهم‌ترین کالاهای این جزیره، مرواریدهای ممتازی بود که در آب‌های اطراف آن صید می‌گردید و ارزش آن از مرواریدهای نواحی دیگر بیشتر بود.^{۱۴۴} اگر چه مرواریدهای به دست آمده در آن جا کم بوده، ولی می‌توانست در زمره کالاهای صادراتی قرار گیرد.

جزیره کیش

کیش که قیس هم خوانده می‌شد، جزیره‌ای بزرگ و آباد بود که چهار فرسخ با ساحل فاصله داشت و در ساحل مقابل آن، لنگرگاه هزو واقع می‌گردید. در این جزیره، خرما و غله به عمل می‌آمد و مرواریدهای خوبی صید می‌شد.^{۱۴۵} این جزیره در قرن ششم هجری و پس از خرابی سیراف، بندر مهم تجاری خلیج فارس به شمار می‌رفت. امیر این دیار، بر عمان هم سلطه داشت و او را امیر دریا می‌خواندند، هم‌چنین دو سوم عایدات بحرین نیز متعلق به او بود. در بازارهای پررونق کالاهایی که کشتی‌ها آورده بودند مبادله می‌شد. کشتی‌هایی که عازم هندوستان بودند عموماً در این جا لنگر می‌انداختند و توقف می‌کردند.^{۱۴۶} کشتی‌های تجاری بسیار و قایق‌های بادبانی تندرو که امیر جزیره در اختیار داشت، نفوذ و اعتبار او را نزد سلاطین هند بیشتر کرده بود.

جزیره بحرین یا اوال

بحرین، مجمع‌الجزایری در جنوب خلیج فارس در خلیج شَلاوا می‌باشد. در سرتاسر کرانه‌های جنوبی و غربی خلیج فارس، به لحاظ بازرگانی منطقه‌ای مهم‌تر از بحرین وجود نداشت. این جزایر بین شبه جزیره قطر و کرانه احسا، و در وسط ناحیه صید مروارید قرار داشته و بزرگ‌ترین بازار تجارت مروارید به شمار می‌رفته‌اند. در تشکیلات اداری دوره ساسانی، ناحیه بحرین به چند ولایت یا حکومت‌نشین تقسیم شده بود که به نام‌های هَگر (یا هَجَر)، بنیاد اردشیر (یا خط)، میشماهیگ (یا اوال) و یا جزیره بحرین امروزی خوانده می‌شدند و هر یک به طور مستقیم با تشکیلات مرکزی جنوب غربی کشور ارتباط داشتند.^{۱۴۷} جزیره بحرین که در روایات قدیمی دوره اسلام، اوال خوانده می‌شد در زمان ساسانیان میشماهیگ نامیده می‌شد. کلمه اوال که تا قرن نهم هجری هنوز مصطلح بود، به همه سرزمین بحرین اطلاق می‌گردید، اما به تدریج این نام تغییر یافت.

جزیره بحرین (اوال)، بزرگ‌ترین جزیره در این ناحیه بوده است که در قدیم به آن

تیلوس، مینابه و میان آب گفته می‌شد. این جزیره که به طول ۴۷ و عرض ۱۲ کیلومتر در امتداد شمالی - جنوبی واقع گردیده، دارای اراضی شن‌زار و در بعضی نواحی، ارتفاعات سنگی می‌باشد. هوای آن، مرطوب و ناسالم، و خاک آن، بسیار حاصل‌خیز و مستعد است. علاوه بر محصولات عمده آن، مانند خرما، انجیر و انگور، درخت‌های کاج و گل‌های مخصوصی نیز در آن به عمل می‌آمد.^{۱۴۸} این جزیره، در مسیر کشتی‌های تجارتي قرار گرفته بود که برای داد و ستد به این ناحیه می‌آمدند و یا قصد رفتن به اقیانوس هند را داشتند. کشتی‌هایی که از دهانه اروندرود به خلیج فارس داخل می‌شدند و یا از بنادر واقع در غرب و شمال غربی خلیج فارس حرکت می‌کردند از سمت راست، راه مجاور سواحل بحرین را پیش گرفته و پس از عبور از جزایر کوچک و توقف در ناحیه هگر و خط، به جزیره بحرین می‌رسیدند و از آن‌جا راه جنوب خلیج فارس که مسیر دشواری بود، می‌پیمودند و خود را به دریای عمان و سپس اقیانوس هند می‌رسانیدند. طبیعتاً جزیره بحرین با دیگر بنادر و جزایر واقع در آب‌ها و سواحل ایران، ارتباط دریایی گسترده‌ای داشت.^{۱۴۹}

بحرین علاوه بر اهمیت اقتصادی و بازرگانی، به لحاظ سیاسی نیز همواره در قبل و بعد از اسلام، مورد توجه پادشاهان و حاکمان این ناحیه قرار داشت؛ در دوره هخامنشیان، اشکانیان و ساسانیان، بارها پادشاهان ایران برای تثبیت حاکمیت خود بر این نواحی و سرکوب شورش‌های محلی، به این ناحیه لشکرکشی می‌کردند.^{۱۵۰} در دوره اسلامی نیز شاهد فعالیت‌های سیاسی گسترده‌ای در ناحیه بحرین بر ضد حاکمان عباسی هستیم که نخستین بار در شورش زنگیان متبلور گشت و اندکی بعد در اوایل قرن چهارم هجری با تسلط قرمطیان بر این ناحیه که خواستار براندازی حکومت عباسیان بودند، به اوج خود رسید.^{۱۵۱} در دوره‌های متأخرتر نیز این ناحیه به لحاظ فرهنگی (حضور و فعالیت گسترده شیعیان بحرینی)، از نواحی هم‌جواری در شبه جزیره عربستان متمایز می‌گردید.

علاوه بر جزایر مذکور، در آب‌های خلیج فارس، جزایر دیگری، به ویژه در حوزه ولایت اردشیر خره فارس، وجود داشتند که به دلیل اهمیت کمتر آنها از لحاظ بندری و تجاری، از ذکر آنها صرف‌نظر کردیم.

پی‌نوشت‌ها

۱. یاقوت حموی، *معجم البلدان*، (بیروت، داراحیاء التراث العربی، ۱۳۹۹ق) ج ۲، ص ۲۵۷.
۲. همان، ج ۴، ص ۳۲۲.
۳. همان، ج ۳، ص ۲۶۰؛ زکریا بن محمد قزوینی، *آثار البلاد و اخبار العباد*، (تهران، امیرکبیر، ۱۳۷۲ش)، ص ۱۴۵.
۴. لسترنج، گای، *جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی*، ترجمه محمود عرفان، (تهران، انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۷۷) ص ۲۶۰.
۵. یاقوت، پیشین، ج ۲، ص ۳۴۹.
۶. همان، ج ۵، ص ۹۴.
۷. محمد بن احمد مقدسی، *احسن التقاسیم*، (بیروت، داراحیاء التراث الاسلامی، ۱۹۳۲م) ص ۱۳۵ و ۴۱۶؛ ابن جعفر قدامه، *الخراج*، (مصر، دارالکتب، بی‌تا) ص ۱۹۴.
۸. یاقوت، پیشین، ج ۶، ص ۴۰۸؛ ابن خردادبه، *المسالك و الممالک*، ترجمه قره‌چانلو، (تهران، نشر نو، ۱۳۴۷ش) ص ۳۵-۴۰.
۹. ابواسحق ابراهیم اصطخری، *المسالك و الممالک*، (تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۴۷ش) ص ۹۷؛ احمد بن یحیی بلاذری، *فتوح البلدان*، (تهران، بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۴۷ش) ص ۳۸۶؛ مقدسی، پیشین، ص ۴۴۷.
۱۰. لسترنج، پیشین، ص ۲۹۱.
۱۱. علی بن حسین مسعودی، *مروج الذهب*، ترجمه پاینده، (تهران، انتشارات علمی و

- فرهنگی، (۱۳۷۱) ج ۱، ص ۲۳۸.
۱۲. مقدسی، پیشین، ص ۴۲۳.
۱۳. ابن رسته، *الاعلاق النفسیه*، ترجمه قره‌چانلو، (تهران، امیرکبیر، ۱۳۶۴) ص ۹۷.
۱۴. پاول شوالتز، *جغرافیای تاریخی فارس*، ترجمه جهاندار، (تهران، انجمن آثار و مفاخر فرهنگی، ۱۳۷۲ش) ص ۱۶۳.
۱۵. همان.
۱۶. یاقوت، پیشین، ج ۴، ص ۶۹۹.
۱۷. همان، ج ۱، ص ۵۰۲.
۱۸. اصطخری، پیشین، ص ۳۴.
۱۹. حمدالله مستوفی، *نزهة القلوب*، (تهران، دنیای کتاب، ۱۳۶۲ش) ص ۱۷۷.
۲۰. مقدسی، پیشین، ص ۴۲۶؛ ناصر خسرو، *سفرنامه*، (تهران، بی‌نا، ۱۳۵۸ش) ص ۹۰.
۲۱. همان.
۲۲. مستوفی، پیشین، ص ۱۷۸؛ احمد بن محمد بن فقیه همدانی، *مختصر کتاب البلدان*، (لیدن، بریل، ۱۳۰۲ق) ص ۱۱۴.
۲۳. مقدسی، پیشین، ص ۴۲۷.
۲۴. مستوفی، پیشین، ص ۱۷۸.
۲۵. مقدسی، پیشین، ص ۴۴۳.
۲۶. همان، ص ۴۵۳.
۲۷. همان، ص ۴۵۶.
۲۸. اصطخری، پیشین، ص ۱۲۵.
۲۹. مقدسی، پیشین، ص ۴۵۶.

۳۰. ابن خردادبه، پیشین، ص ۹۵؛ ابن فقیه، پیشین، ص ۱۳۲؛ مقدسی، پیشین، ص ۴۵۷؛ بلاذری، پیشین، ص ۳۸۸.
۳۱. یاقوت، پیشین، ج ۱، ص ۵۵۲.
۳۲. همان.
۳۳. شوالنس، پیشین، ص ۱۶۷.
۳۴. مقدسی، پیشین، ص ۴۵۳.
۳۵. همان، ص ۴۲۶؛ اصطخری، پیشین، ص ۳۴.
۳۶. همان.
۳۷. همان.
۳۸. اصطخری، پیشین، ص ۱۵۳؛ مسعودی، پیشین، ج ۱، ص ۲۳۸.
۳۹. ابن حوقل، *صورة الارض*، (لیدن، بریل، ۱۳۰۲ق) ص ۱۸۵.
۴۰. مقدسی، پیشین، ص ۴۴۲.
۴۱. مستوفی، پیشین، ص ۱۷۸.
۴۲. یاقوت، پیشین، ص ۵۰۲.
۴۳. لسترنج، پیشین، ص ۲۹۴.
۴۴. مقدسی، پیشین، ص ۴۲۶.
۴۵. اصطخری، پیشین، ص ۳۲.
۴۶. یاقوت، پیشین، ج ۲، ص ۱۲۲.
۴۷. شوالنس، پیشین، ص ۱۶۵.
۴۸. ابن فقیه، پیشین، ص ۱۹۶.
۴۹. بلاذری، پیشین، ص ۳۸۸.

۵۰. اصطخری، پیشین، ص ۳۴.
۵۱. مقدسی، پیشین، ص ۴۲۶.
۵۲. اصطخری، پیشین، ص ۳۴.
۵۳. همان، ص ۱۳۴ و ابن حوقل، پیشین، ص ۳۹.
۵۴. مقدسی، پیشین، ص ۴۲۶.
۵۵. قزوینی، پیشین، ص ۲۱۷.
۵۶. اصطخری، پیشین، ص ۳۴؛ ابن حوقل، پیشین، ص ۲۱۳؛ مسعودی، پیشین، ج ۱، ص ۲۳۸.
۵۷. ابن حوقل، پیشین، ص ۱۸۵.
۵۸. مقدسی، پیشین، ص ۴۵۶.
۵۹. شوالنس، پیشین، ص ۱۶۶.
۶۰. اصطخری، پیشین، ص ۱۳۰.
۶۱. شوالنس، پیشین، ص ۱۰۸ و ۱۰۹.
۶۲. لسترنج، پیشین، ص ۲۷۹.
۶۳. همان.
۶۴. اصطخری، پیشین، ص ۱۳۵.
۶۵. مقدسی، پیشین، ص ۴۲۶.
۶۶. شوالنس، پیشین، ص ۱۱۲.
۶۷. اصطخری، پیشین، ص ۱۰۶.
۶۸. لسترنج، پیشین، ص ۲۷۹.
۶۹. اصطخری، پیشین، ص ۱۴۱.

۷۰. همان، ص ۳۴.
۷۱. همان، ص ۱۰۶؛ ابن خردادبه، پیشین، ص ۴۴؛ ابن فقیه، پیشین، ص ۲۰۱.
۷۲. همان، ص ۱۴۱.
۷۳. یاقوت، پیشین، ج ۴، ص ۲۴۷ و مقدسی، پیشین، ص ۴۵۱.
۷۴. ابن حوقل، پیشین، ص ۲۰۵.
۷۵. لسترنج، پیشین، ص ۲۷۸.
۷۶. ابن خردادبه، پیشین، ص ۳۵؛ یاقوت، پیشین، ج ۸، ص ۳۵۶.
۷۷. مستوفی، پیشین، ص ۱۷۲.
۷۸. یاقوت، پیشین، ج ۵، ص ۱۰۳.
۷۹. اصطخری، پیشین، ص ۱۴۷.
۸۰. ابن بلخی، فارسنامه، (تهران، انجمن آثار ملی، ۱۳۴۸ش) ص ۵۴.
۸۱. مقدسی، پیشین، ص ۴۳۱.
۸۲. یاقوت، پیشین، ج ۵، ص ۱۰۳.
۸۳. مقدسی، پیشین، ص ۴۵۴.
۸۴. اصطخری، پیشین، ص ۱۳۵.
۸۵. همان، ص ۱۲۸.
۸۶. همان، ص ۱۳۰.
۸۷. مستوفی، پیشین، ص ۲۰۰.
۸۸. مقدسی، پیشین، ص ۴۵۴.
۸۹. یاقوت، پیشین، ج ۲، ص ۷۱۱.
۹۰. اصطخری، پیشین، ص ۳۴.

۹۱. همان، ص ۳۴؛ ابن حوقل، پیشین، ص ۱۸۸.
۹۲. همان، ص ۱۰۵.
۹۳. شوالنس، پیشین، ص ۱۱۱.
۹۴. اصطخری، پیشین، ص ۱۴۰.
۹۵. ابن حوقل، پیشین، ص ۱۰۴ و ابوالفداء، اسماعیل بن محمد، تقویم البلدان، (بیروت، دارصادر، بی تا) ص ۳۳۰.
۹۶. یاقوت، پیشین، ج ۲، ص ۷۷۱؛ لسترنج، پیشین، ص ۲۷۷.
۹۷. اصطخری، پیشین، ص ۱۱۶.
۹۸. ابن حوقل، پیشین، ص ۱۸۸.
۹۹. یاقوت، پیشین، ج ۸، ص ۴۷۸.
۱۰۰. شوالنس، پیشین، ص ۱۱۳.
۱۰۱. یاقوت، پیشین، ج ۸، ص ۴۷۸.
۱۰۲. لسترنج، پیشین، ص ۲۷۷.
۱۰۳. مستوفی، پیشین، ص ۱۷۱.
۱۰۴. همان، ص ۲۰۰.
۱۰۵. یاقوت، پیشین، ج ۳، ص ۸۴۶.
۱۰۶. همان، ج ۸، ص ۴۷۸.
۱۰۷. همان.
۱۰۸. محمد بن جریر طبری، تاریخ الامم و الملوک، (قم، انتشارات ارومیه، ۱۳۷۸) ج ۲، ص ۸۲۰.
۱۰۹. یاقوت، پیشین، ج ۱، ص ۲۰۴.

۱۱۰. همان، ج ۳، ص ۸۴۶
۱۱۱. ابن حوقل، پیشین، ص ۱۸۱.
۱۱۲. اصطخری، پیشین، ص ۱۱۴.
۱۱۳. ابن فقیه، پیشین، ص ۱۱.
۱۱۴. یاقوت، پیشین، ج ۲، ص ۷۱۱.
۱۱۵. طبری، پیشین، ج ۲، ص ۳۴۹.
۱۱۶. اصطخری، پیشین، ص ۱۴۱.
۱۱۷. مستوفی، پیشین، ص ۲۵۴.
۱۱۸. مقدسی، پیشین، ص ۴۲۷.
۱۱۹. یاقوت، پیشین، ج ۷، ص ۱۷۰.
۱۲۰. مستوفی، پیشین، ص ۱۸۱.
۱۲۱. ابن بطوطه، سفرنامه، ترجمه محمد علی موحدی، (تهران: انتشارات آگاه، ۱۳۷۰ش)
- ج ۲، ص ۲۴۰.
۱۲۲. لسترنج، پیشین، ص ۳۱۳.
۱۲۳. همان، ص ۳۴۰.
۱۲۴. اصطخری، پیشین، ص ۱۶۹.
۱۲۵. مستوفی، پیشین، ص ۱۹۲.
۱۲۶. ابن بطوطه، پیشین، ج ۲، ص ۲۳.
۱۲۷. اصطخری، پیشین، ص ۱۶۹.
۱۲۸. مقدسی، پیشین، ص ۴۳۰.
۱۲۹. علی یزدی، ظفرنامه، (تهران: بی‌نا، ۱۳۳۶ش) ص ۱۳۵.

۱۳۰. لسترنج، پیشین، ص ۳۴۲.
۱۳۱. همان.
۱۳۲. ابن خردادبه، پیشین، ص ۵۴.
۱۳۳. اصطخری، پیشین، ص ۱۶۹.
۱۳۴. مقدسی، پیشین، ص ۴۷۳.
۱۳۵. ابن حوقل، پیشین، ص ۲۱۶.
۱۳۶. لسترنج، پیشین، ص ۳۳۷.
۱۳۷. اصطخری، پیشین، ص ۱۰۷.
۱۳۸. ابن خردادبه، پیشین، ص ۶۲.
۱۳۹. یاقوت، پیشین، ج ۴، ص ۳۴۲.
۱۴۰. ابن خردادبه، پیشین، ص ۶۲.
۱۴۱. همان.
۱۴۲. همان.
۱۴۳. ابن حوقل، پیشین، ص ۱۸۳.
۱۴۴. اصطخری، پیشین، ص ۳۲.
۱۴۵. ابن خردادبه، پیشین، ص ۶۲.
۱۴۶. یاقوت، پیشین، ج ۴، ص ۲۱۵.
۱۴۷. اقتداری، آثار شهرهای باستانی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان (تهران، انجمن آثار ملی، ۱۳۴۸ش) ص ۸۸۷
۱۴۸. یاقوت، پیشین، ج ۱، ص ۲۱۹؛ اقتداری، پیشین، ص ۸۸۷.
۱۴۹. همان، ص ۲۷۶.

۱۵۰. اقتداری، پیشین، ص ۸۹۵

۱۵۱. ابن اثیر، *الکامل فی التاریخ*، (بیروت، دارالکتب العلمیه، ۱۴۱۸) ج ۶، ص ۷۲ و ج ۷،

ص ۳۸.

منابع

- ابن اثیر، *الکامل فی التاریخ*، (بیروت، دارالکتب العلمیه، ۱۴۱۸ق).

- ابن حوقل، *صوره الارض*، (لیدن، بریل، ۱۳۰۲ق).

- ابن خردادبه، *المسالك و الممالک*، ترجمه قره‌چانلو، (تهران، نشر نو، ۱۳۷۱).

- ابن بطوطه، *سفرنامه*، ترجمه محمد علی موحدی، (تهران، انتشارات آگاه، ۱۳۷۰ش).

- ابن بلخی، *فارسنامه*، (تهران، انجمن آثار ملی، ۱۳۴۸ش).

- ابن جعفر قدامه، *الخراج*، (مصر، دارالکتاب، بی تا).

- ابن رسته، *الاعلاق النقیسه*، ترجمه قره‌چانلو، (تهران، امیرکبیر، ۱۳۶۴ش).

- ابن فقیه همدانی، احمد بن محمد، *مختصر کتاب البلدان*، (لیدن، بریل، ۱۳۰۲ق).

- ابوالفداء اسماعیل بن محمد، *تقویم البلدان*، (بیروت، دارصادر، بی تا).

- اصطخری، ابواسحق ابراهیم، *المسالك و الممالک*، (تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب،

۱۳۴۷ش).

- اقتداری، *آثار شهرهای باستانی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان* (تهران،

انجمن آثار ملی، ۱۳۴۸ش).

- بلاذری، احمد بن یحیی، *فتوح البلدان*، (تهران، بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۴۷).

- شوالتس، پاول، *جغرافیای تاریخی فارس*، ترجمه جهاندار، (تهران، انجمن آثار و مفاخر

فرهنگی، ۱۳۷۲ش).

- طبری، محمد بن جریر، *تاریخ الامم و الملوک*، (انتشارات ارومیه، ۱۳۷۸ش).
- قزوینی، زکریا بن محمد، *آثار البلاد و اخبار العباد*، (تهران، امیرکبیر، ۱۳۷۲ش).
- لسترنج، گای، *جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی*، ترجمه محمود عرفان، (تهران، انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۷۷ش).
- مستوفی، حمدالله، *نزهة القلوب*، (تهران، دنیای کتاب، ۱۳۶۲ش).
- مسعودی، علی بن حسین، *مروج الذهب*، ترجمه پاینده، (تهران، انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۷۱ش).
- مقدسی، محمد بن احمد، *احسن التقاسیم*، (بیروت، داراحیاء التراث الاسلامی، ۱۹۳۲).
- ناصر خسرو، *سفرنامه*، (تهران، بی‌نا، ۱۳۵۸ش).
- یاقوت حموی، *معجم البلدان*، (بیروت، داراحیاء التراث العربی، ۱۳۹۹).
- یزدی، علی، *ظفرنامه*، (تهران، بی‌نا، ۱۳۳۶ش).

