

علل رونق تجارت اردشیر خُره در دوره عضدالدوله و افول آن

هادی دل آشوب^۱، زینب دل آشوب^۲

چکیده

اردشیر خُره دومین ولایت بزرگ ایالت فارس محسوب می‌شد، این ولایت از مهم‌ترین ولایت‌های شاهنشاهی ساسانیان بود که وجود شهرهایی مانند گور و سیراف و بعدها شیراز در این ولایت به عنوان مراکز اصلی تجاری از یک طرف و وجود آتشکده‌ی آذرفرنگ در کاریان که محل عبادت روحانیون و موبدان بود از طرف دیگر نقش و اهمیت زیادی به این منطقه داد. تجارت ولایت اردشیر خُره در دوره سلاطین نخستین آل بویه و به ویژه عصر عضدالدوله دیلمی به اوج شکوفایی و گستردگی خود رسید و دوره طلایی تجارت خود را در قرون نخستین اسلامی تجربه کرد. اما این رونق و اعتبار پس از مرگ عضدالدوله دیلمی پایان یافت و یک سلسله عوامل دست به دست هم داد تا تجارت این ولایت در مسیر قهقرایی و نزول قرار بگیرد. این تحقیق با بهره‌گیری از مطالعات کتابخانه‌ای انجام شده است. ما در این مقاله تلاش می‌کنیم تا سیر این حوادث را مورد بررسی قرار دهیم.

کلید واژگان: اردشیر خُره، عضد الدوله، سیراف، شیراز.

۱- دانشجوی دکتری تاریخ ایران اسلامی در دانشگاه خوارزمی تهران، hadidlashob@gmail.com

۲- دانش‌آموخته کارشناسی‌ارشد الهیات و علوم حدیث

مقدمه

اردشیرخَرّه دومین ولایت بزرگ ایالت فارس محسوب می‌شد. مرکز آن در دوران باستان شهر گور و در دوران اسلامی شهر شیراز بود (استخری، ۱۳۶۸: ۹۶). در کارنامه‌ی اردشیر بابکان چنین آمده است که چون «فرّ کیان با اردشیر بود پیروز گشت و اردوان را کشت و دخت اردوان را به زنی گرفت و باز به پارس رفت و اردشیرخَرّه را آن جا نهاد، شهرستانی بس خوش و خجیر. دریا یکی کند و آب چار جوی از آن گشود. آتش لب دریا یک نشاند. کوه ستبری را دل برید و رود برازک روان کرد. چه مایه ده آبادان کردی و کشتورز- چه مایه آتش بهرام نشاندی (کارنامه اردشیر بابکان، ۱۳۷۵ ج ۲: ۴۴؛ زند و هومن یسن، ۱۳۴۲: ۱۸۴). چنانچه پیداست اردشیرخَرّه همان شهر گور است که در جریان حمله اسکندر به پارس ویران و به دریاچه‌ای تبدیل شده بود (مستوفی، ۱۳۶۲: ۱۱۸). اردشیر پس از پیروزی بر اردوان آن‌جا را بازسازی کرده بود؛ و به این افتخار و یادبود آن‌جا را اردشیرخَرّه نامگذاری کرده بودند که بعدها این نام بر کل ولایت نیز اطلاق شد.

این ولایت در زمان آل بویه و به خصوص در عهد علی عمادالدوله به خاطر موقعیت مکانی، نزدیکی به بغداد، قرارگرفتن در مسیر تجاری به اوج رشد و شکوفایی خود رسید اما این شکوفایی دوام نیافت و به خاطر عوامل داخلی و خارجی به نابودی گرایید، در این مقاله ابتدا ما به بررسی رشد تجارت در دوره آل بویه با تمرکز بر دوره آل بویه و سپس علل و زمینه‌های افول تجارت در این ولایت می‌پردازیم.

نقش عضدالدویه در رشد تجارت اردشیرخَرّه

پادشاهان دوراندیش آل بویه در راه‌های مواصلاتی اردشیرخَرّه امنیت بی‌سابقه‌ای ایجاد کردند و با برقراری نظم و عدالت اقتصادی و اجتماعی رونق بی‌نظیری به تجارت اردشیرخَرّه ارزانی داشتند، شاید در راستای همین امر بود که عمادالدوله قلعه کوهستانی «قهندژ» در نزدیکی شیراز را تجدید عمارت کرد (زرکوب شیرازی، ۱۳۵۰: ۴۲) و بیش از پیش بر امنیت شهر افزود.

اصول سیاست عضدالدوله در رونق تجارت بر دو اصل «تأمین امنیت» و «بازسازی شبکه راه-های دریایی و زمینی» استوار بود. وی برای تأمین امنیت مهم‌ترین شاه‌رگ اقتصادی اردشیرخَرّه یعنی شاهراه سنگ‌فرش گور- سیراف به ایراهستان حمله کرد. مردمان این دیار به‌واسطه‌ی موقعیت سرزمینشان که گرم و خشک و طاقت‌فرسا بود و کسی نمی‌توانست به آنان دست یابد، همواره به نافرمانی و راهزنی مشغول بودند. اما عضدالدوله آنان را دستگیر و آرام کرد و ده‌هزار تن از آنان را به عنوان سپاهی در خدمت خود قرار داد (ابن بلخی، ۱۳۶۳: ۱۴۱) یکی از مناطق مهم و استراتژیک دیگر که با ولایت اردشیرخَرّه ارتباط مستقیم تجاری داشت ایالت کرمان بود که متأسفانه به خاطر

وجود راهزنان بلوچ و قفص بسیار ناامن شده بود، در همین راستا مقدسی می‌گوید: «راه‌های کرمان و فارس بسیار ترسناک است زیرا طایفه‌ای که به آن‌ها قفص گویند از کوه‌های کرمان به این راه‌ها سرازیر می‌شوند، مردمی بدخوی که با دل‌هایی چون سنگ و بی‌باک و دلیر، به هیچ‌کس رحم نمی‌کنند، آنان در راهزنی تنها به دزدیدن مال اکتفا نمی‌کنند، بلکه صاحبان را به طرز رعب‌آوری به همان‌گونه که مار می‌کشد به قتل می‌رسانند. سر بازرگان یا مسافر را به سنگ می‌کوبند تا له شود. من علت این کار را از آنان جویا شدم، گفتند: ما به این علت اسیران را با سنگ می‌کشیم که شمشیرهایمان فاسد و زنگ زده نشود» (مقدسی، ۱۳۶۴: ۷۱۷-۷۱۶) در چنین شرایطی عضدالدوله برای تأمین امنیت راه‌های تجاری کرمان بارها به آن‌جا حمله کرد، عضدالدوله جمعی از آنان را گروگان گرفت و در فارس نگهداری کرد، هم‌چنین وی بسیاری از کشاورزان را به محل سکونت بلوچ‌ها و قفص‌ها در کوهستان‌ها کوچ داد و با اسکان ثابت و دایمی آن‌ها امکان حفظ و برقراری امنیت را فراهم ساخت. فرماندهان عضدالدوله هم‌چنین قبایل جرومیه و جاسکیه که کارشان ترساندن رهگذران در دریا و خشکی بود را شکست داد (ابن خلدون، ۱۳۶۶: ۶۴۴-۶۴۳) مقدسی می‌گوید: به‌خاطر این اقدام عضدالدوله؛ دیگر هر قافله‌ای که بدرقه‌ای^۱ از طرف والی فارس همراه آن باشد از تعرض قفصان در امان است (مقدسی، ۱۳۶۴: ۷۱۹) بندر سیراف که پس از افول بصره در قرن سوم هجری از اهمیت خاصی برخوردار شده بود و در قرن چهارم از آن به‌عنوان بزرگترین لنگرگاه دریایی خلیج فارس یاد می‌شد مورد توجهی ویژه عضدالدوله قرار گرفت. وی آبادانی و رونق بیش از پیش این بندر را مدنظر قرار داد و بارها شخصاً به سیراف مسافرت کرد؛ عضدالدوله در نایبند در شرق سیراف بنایی دیگر ساخت که آن‌را «ایوان نایبند» می‌نامیدند (تاریخ و صاف، ۱۳۴۶: ۱۰۱-۱۰۰) وی برای رونق تجارت بنادر اردشیرخَره و در رأس آن‌ها سیراف به دو اقدام مهم دست زد: اول سیطره کامل بر بنادر و جزائر خلیج فارس که این کار پیش از او شروع شده بود و دوم توجهی ویژه به برقراری امنیت در شهرها و مناطق پس‌کرانه‌ای در ایالات فارس، کرمان، سیستان و... که وی به‌شدت این امر را دنبال می‌کرد. هم‌چنین وی در راستای این تأمین امنیت از سیاست «کوچ اجباری» نیز استفاده می‌کرد؛ چنان‌که عضدالدوله در راستای تأمین امنیت پس‌کرانه‌های شمالی سواحل اردشیرخَره قبیله‌ای از اعراب شام را به تَوَجُّح کوچ داد تا در مقابل سرکشی قبایل واکنش نشان دهند؛ زیرا فقط اعراب می‌توانستند در آن گرمای شدید طاقت بیاورند (ابن بلخی، ۱۳۶۳: ۱۳۵).

شیراز در عهد آل‌بویه چنان آباد بود که آوازه‌ی آبادی و رفاه رعیت آن‌جا به سرزمین‌های

۱- افراد سپاهی که برای جلوگیری از راهزنان کاروان را همراهی می‌کردند.

مختلف رسید و مردم از هرطرف به آنجا روی آوردند (زرکوب شیرازی، ۱۳۵۰: ۴۴). عضالدوله توانست تقریباً بیست سال آرامش را وقف بهبود اوضاع اردشیرخرّه و به‌ویژه پایتخت آن، شیراز کند، این شهر در زمان عضالدوله به نهایت درجه‌ی عظمت و ترقی رسید و درست از این زمان است که شهر تاریخی استخر در نزدیکی تخت جمشید به سرعت رو به انحطاط می‌رود و شیراز جایگزین آن می‌گردد، در این دوره بر وسعت آن نیز افزوده شد چنان‌که چیزی نزدیک به یک فرسنگ مربع گسترش داشت. شهر دارای بازارهای تنگ ولی پرجمعیت بود. شیراز در عهد عضالدوله هشت دروازه داشت که عبارت بودند از: دروازه استخر، دروازه شوشتر، دروازه بندآستانه، دروازه غسان، دروازه کور، دروازه مسلم، دروازه مندز، دروازه قهندز. وی پس از رفتن به بغداد، شیراز را هم‌پایه پایتخت خود حفظ کرد و در آنجا یک وزیر (مسکویه، ۱۳۷۶ ج ۶: ۴۸۵) و یک قاضی‌القضات (همان: ۴۷۱) به کار گمارد. وی همچنین بیمارستان عضدی را در سال ۳۶۹-۳۶۸ هجری در شیراز بنا کرده (محدثی، ۱۳۷۷: ۶۲) که تا اواخر سده پنجم و اوایل سده ششم هجری دایر بود. ابن بلخی می‌نویسد: «بیمارستان عضدی هست اما در حال تخریب است» (ابن بلخی، ۱۳۶۳: ۱۳۳).

شهری که پس از شیراز، وی بیش از همه بدان توجه داشت شهر گور بود که احتمالاً مرکز املاک شاهی بوده است و عضالدوله بیشتر اوقات در این شهر اقامت می‌گزید (فرای، ۱۳۶۳: ۲۴۳)، این شهر را بازسازی کرد و فیروزآباد نامید (مستوفی، ۱۳۶۲: ۱۱۸) و بیشتر اوقات جهت تفریح و استراحت رهسپار آنجا می‌شد. عضالدوله در جهت توسعه تجارت علاوه بر عمران کردن شهرها به راه‌سازی و ترمیم جاده‌ها و همچنین ساختن پل‌ها و کانال‌کشی برای عبور و مرور کشتی‌ها نیز اقدام می‌کرد. از جمله اقدامات وی در این زمینه ترمیم راه‌های کاروان رو از اصفهان به شیراز و همچنین راه مهروبان به اصفهان بود. عضالدوله به راه شیراز - بغداد نیز توجه بسیاری داشت و این راه را ترمیم کرد (کرمر، ۱۳۷۵: ۳۷۳) وی همچنین پل هندوان را بر روی رودخانه کارون ساخت (مقدسی، ۱۳۶۱: ۶۱۴-۶۱۳). عضالدوله از آبراهه‌ها هم غافل نبود. در آن زمان مشکلی که بر سر راه مسیرهای کشتیرانی وجود داشت، آن بود که کشتی‌ها برای رسیدن از دجله و فرات به کارون ناچار بودند راه پرخطر خلیج فارس را بیمایند و از آنجا وارد دهانه کارون شوند، از این رو عضالدوله فرمان داد تا میان شط‌العرب و کارون کانالی بکشند که این کانال تا اندازه زیادی کشتی‌ها را از خطر می‌رهاند و از مسافت نیز می‌کاست (همان: ۶۲۶). عضالدوله در فارس دستور پاک‌سازی نهرها و حفر مجدد قنوات و بسیاری از چاه‌های خشک‌شده را صادر کرد. وی همچنین سد عظیمی بر پایه‌هایی از ساروج بر روی رودخانه کُر در نزدیکی شیراز بنا کرد که به «بندامیر» یا «بند عضدی» معروف شد. میرخواند در این زمینه می‌نویسد: «بند امیر عمارتی است که در عالم مثل آن نشان نمی‌دهند و در وصف آن عمارت همین بس که آبی به آن عظمت را بند کرده و بر

بالای آن رهگذر خلاق ساخته چنانچه لشکرها و کاروان‌ها بر آن می‌گذرند» (میرخواند، ۱۳۳۹: ۱۵۷). چنان‌که پیداست این سد کاربردهای متفاوتی داشته و معماران و طراحان آن از تأسیس این بنا سه هدف عمده را دنبال می‌کردند: این پل علاوه بر این‌که راه ارتباطی دو ساحل رودخانه محسوب می‌شد به‌صورت آب‌بند نیز دقیق و حساب‌شده عمل می‌کرد؛ یعنی سطح آب را بالا آورده و به‌وسیله نهرها و کانال‌های احداثی زمین‌های زراعی اطراف خود را مشروب می‌ساخت. عضدالدوله هم‌چنین تأسیسات هیدرولیکی (آبی) عظیمی بر روی آن ایجاد کرده بود؛ چنان‌چه در دو سوی رود، ده چرخاب از نوع «نوریا»^۱ وجود داشت (هیل، ۱۳۷۵: ۱۱۸).

عضدالدوله هم‌چنین به‌کار کشاورزی و باغداری علاقه و توجه زیادی نشان می‌داد. وی ترتیباتی اتخاذ کرده بود تا درختان و میوه‌های خارجی و بومی را در نقاط مختلف کشور کشت کنند. در اواسط سده‌ی چهارم عضدالدوله کشت گیاه کتان را در خوزستان، سینیز، کازرون و توج گسترش داد و بر اثر کوشش وی کشت کتان رونق یافت (مظاهری، ۱۳۴۸: ۳۴۴) و با تأمین کتان ریسندگان و بافندگان راحت‌تر به فعالیت می‌پرداختند و در نتیجه تولیدات پارچه‌های کتانی بسیار بیشتر شد و از آن‌جا که پارچه‌های کتانی یکی از مهم‌ترین اقلام صادراتی توسط تجار بود به رونق تجارت کمک بسیاری کرد.

علاوه بر این‌ها پادشاهان آل‌بویه و در رأس آن‌ها عضدالدوله آشکارا اهل تسامح و تساهل مذهبی بودند و اقلیت‌های دینی غیرمسلمان چون زرتشتی، مسیحی و یهودی که در فارس و ولایت اردشیرخَره زندگی می‌کردند، زندگی راحتی داشتند و آزادانه می‌توانستند به فعالیت‌های اقتصادی و تجاری بپردازند. حتی در این دوره آنان به مقام‌های مهمی نیز نائل آمدند (سجادی، ۱۳۷۴: ۶۴۰).

عوامل داخلی افول تجارت اردشیرخَره

الف: ناامنی سیاسی پس از عضدالدوله

رونق و آبادانی اردشیرخَره مقارن با روزگار آل‌بویه بالاخص دوران عضدالدوله به حد کمال خود رسید. آزادمنشی، بری‌بودن از تعصب مذهبی (سجادی، ۱۳۷۴: ۶۴۱؛ کاهن، ۱۳۸۴: ۶۵-۸۱)، علاقمندی به عمران و آبادی (کرمر، ۱۳۷۵: ۳۷۳؛ مقدسی، ۱۳۶۴: ۶۱۴-۶۱۳؛ فرای، ۱۳۶۳: ۲۴۳؛ مستوفی، ۱۳۶۲: ۱۱۸؛ ابن بلخی، ۱۳۶۳: ۱۳۳؛ زرکوب شیرازی، ۱۳۵۰: ۵۱؛ مسکویه، ۱۳۷۶: ۶؛ ۴۸۵؛ ابن بلخی، ۱۳۶۳: ۱۳۵) تشویق دانشمندان و هنرمندان، توجه به امر تجارت و امنیت و آرامش بی‌نظیری که به‌روزگار عضدالدوله پدید آمد (ابن بلخی، ۱۳۶۳: ۱۴۱؛ ابن‌خلدون، ۱۳۶۶:

۱- نوریا نوعی چرخ آب است که مستقیماً به وسیله جریان آب به گردش در می‌آید.

۶۴۳-۶۴۴؛ مقدسی، ۱۳۶۴: ۷۱۹-۷۱۶؛ اورجی نیک آبادی، ۱۳۸۴ج۱: ۴۲۱) شاید در کمتر دوره‌ای در فارس دیده شده است. اما مرگ عضالدوله به سال ۳۷۲ هـ / ۹۸۲ م را باید آغاز انحطاط امنیت و ثبات سیاسی و اقتصادی اردشیرخَرّه و نواحی جنوبی ایران دانست. ابوالعباس زرکوب شیرازی می‌نویسد: «چون عضالدوله وفات یافت، خاندان سلطنت خراب گشت بر دودمان شاهی... او را سه فرزند بود که هر یکی از امور ممالکی و سلطنت جهانی در حوزه تصرف داشتند. بهاءالدوله در خوزستان، سلطان‌الدوله در همدان، شرفالدوله ابوالفوارس در کرمان و نواحی آن بر تخت بخت و سریر مملکت حکم می‌کردند» (زرکوب شیرازی، ۱۳۵۰: ۵۲).

جنگ‌ها و کشمکش‌های دیالمه بر سر تصرف کرمان و مقاومت‌های امرای محلی آن نیز مزید بر علت شده و دوره‌ای از تشتت را در نواحی کرمان و فارس شکل داد. ناصرالدین منشی کرمانی، آخرین سال‌های حاکمیت دیالمه بر کرمان را سال ۴۲۲ هـ ق دانسته و می‌نویسد: «به روزگار ملک رحیم سلطان‌الدوله ابی‌کالنجار مملکت دیالمه روی به انحطاط نهاد» (منشی کرمانی، ۱۳۶۸: ۱۶) در سال ۴۱۵ هـ ق فارس صحنه درگیری بین ابوکالنجار فرزند سلطان‌الدوله پادشاه متوفی و برادر او ابوالفوارس شد و هواداران دیالمه در فارس به دو گروه «دیالمه شیرازی و دیالمه فسوی» تقسیم شدند. دیالمه فسوی «نوشته‌ها به ابوالفوارس نوشته و او را از کرمان به فارس آورده و پادشاه مملکتش کردند» (حسینی فسایی، ۱۳۷۸ج۱: ۲۲۸) درگیری‌های بین ابوکالنجار و ابوالفوارس از سال‌های ۴۱۵ هـ ق تا ۴۱۹ هـ ق یعنی تا سال مرگ ابوالفوارس ادامه یافت. جنگ‌های طولانی و نامنی‌ها باعث شد تا ابوکالنجار برای اولین بار جهت محافظت شیراز، شهر را محصور کند. زرکوب شیرازی می‌نویسد: «پیش از آن شهر شیراز را سور نبود» (زرکوب شیرازی، ۱۳۵۰: ۵۴).

شهر استخر طی این دوره کاملاً ویران شد و به فرمان ابوکالنجار اهل آن‌جا را به شیراز منتقل ساختند. یکی دیگر از مهم‌ترین رویدادهای این دوره، مهاجرت و استقرار «شبانکاران» در ناحیه دارابجرد و جداسدن این ناحیه مهم از حکومت فارس است. زرکوب شیرازی می‌نویسد: «باکالنجار نیز از شیراز لشکری از دنباله ایشان - شبانکاران - بفرستاد و به قمع و استیصال آن طایفه سعی نمود، اسماعیلیان از آن دیار بگریختند و به طرف شبانکاران سر برکردند و به دارابجرد مقام گرفتند. باکالنجار از مقاومت عاجز ماند، کوره دارابجرد به آن طایفه بازگذاشت و به آن واسطه، شبانکاره از فارس مفروز گشت» (زرکوب شیرازی، ۱۳۵۰: ۵۵) استقرار شبانکاره در نواحی شرقی فارس و در حاشیه جاده‌ی مهم کاروانی شیراز، دارابجرد، سیراف و عدم اطاعت ایشان از آل‌بویه و سلجوقیان یکی از مهم‌ترین عوامل ایجاد ناامنی و متعاقباً سقوط تجارت اردشیرخَرّه است (وصاف الحضرة، ۱۳۳۸: ۲۲۲). ابوکالنجار پس از یک دوره حاکمیت همراه با کشمکش و درگیری با مدعیان سلطنت در سال ۴۴۰ هجری در کرمان درگذشت. با مرگ وی دیالمه فارس به شدت در

کشمکش‌های قدرت بین مدعیان سلطنت غرق شده و نهایتاً در سال ۴۴۸ هـ.ق به دست «فضلویه» رئیس شبانکاران منقرض گردیدند. طی این دوره فارس شاهد درگیری‌های خونین بین شبانکاران، سلجوقیان و بازماندگان دیلمی از سوی دیگر بود. این جنگ‌ها از هم‌پاشیدگی کامل فارس و رونق گرفتن کرمان را به دنبال داشت. ابن بلخی شرایط شیراز را در این دوره به این صورت توصیف کرده است: «چون میان قاورد و فضلویه به آخر دیلم خصومت قائم گشت، غارت‌ها تواتر به شیراز و اعمال آن همی رفت تا خراب شد به روزگار فتور در سالی دوبار تاختن شبانکاره بودی از یک جانب و تاختن ترک و ترکمان از دیگر جانب. آن چه یافتندی به غارت بردندی و بر سری مردم را محاصره کردندی تا یکباری مستأصل شدند» (ابن بلخی، ۱۳۶۳: ۱۳۳) بدین ترتیب شبانکاران ستیزه‌جو و چپاولگر کشور را ویران و تا پایان سلسله سلجوقی و حتی بعد از آن فعالیت‌های اقتصادی و زندگی شهرنشینی را نیست و نابود کردند.

زرکوب شیرازی در این مورد می‌نویسد: «در عهد دیالمه قاعده مملکت از نظم بگردید از بس که فتنه متعاقب پدید آمد، مملکت فارس تا به آخر عهد با کالنجار برقرار بود بعد از زمان او چون نوبت به ابی‌منصور رسید رو به خرابی نهاد و خرابی مملکت فارس در عهد او پدید آمد. فضلویه خروج کرد و با ملک قاورد محاربت کرد. فارس بر سر ایشان رفت» (زرکوب شیرازی، ۱۳۵۰: ۴۵).

بدین‌سان ولایت اردشیرخَره بین سال‌های ۳۷۲ تا ۴۴۸ هـ.ق شاهد یک دور هفتاد و چند ساله درگیری‌های خانگی بین مدعیان دیلمی و جنگ‌های نژادی ترک و دیلمی و شبانکاره بود. جنگ‌هایی که امکان هرگونه رونق و آبادانی را از این منطقه سلب نموده و نهایتاً باعث شد فارس اردشیرخَره به مدت تقریباً یک قرن از صحنه سیاسی و اقتصادی و تجاری جنوب محو گشته و جای خود را به نفوذ ایالت‌های دیگر چون کرمان بدهد.

ب: ناامنی در راه‌های ارتباطی - تجاری

مهم‌ترین نتیجه‌ی ناامنی سقوط کامل تجارت بین جاده‌هایی بود که مراکز شمالی ولایت را به بنادر و سواحل آن متصل می‌ساخت و امکان مبادله کالا در این مسیرها تقریباً به حداقل رسید و بیشترین ضربه بر پیکر سیراف وارد آمد.

یکی از مهم‌ترین شاهراه‌های تجاری اردشیرخَره، شاهراه شیراز، دارابجرد به سیراف بود که در نیمه اول قرن پنجم هجری به‌طور کامل در بخش‌های شرقی تحت سلطه‌ی شبانکاره قرار گرفت و در نهایت جنگ‌های خونین بین دست‌نشانندگان سلجوقی در فارس و کرمان و همچنین بازماندگان دیالمه و ملوک شبانکاره بر سر تصرف این مسیر تجاری به انجامی نرسید و باعث بروز ناامنی‌های شدید شد و بسیاری از شهرهای این مسیر ویران گردید (وثوقی، ۱۳۸۴: ۱۱). منزلگاه و

توقف گاه‌های شهری و روستایی در مسیر شاهراه شیراز، گور به سیراف نیز سرنوشت بهتری از مسیر شرقی نداشتند و به دلیل بروز ناامنی شدید از رونق و اعتبار افتادند و این امر باعث شد تا سیراف در نیمه دوم قرن چهارم و نیمه اول قرن پنجم هجری به کلی از صحنه‌ی تجارت دریایی و خشکی خارج شده و تا حد یک بندر درجه‌ی دوم سقوط کند.

مسیر دیگر که از شیراز، کوار، فیروزآباد، سیمکان، کارزین، لاغر و کران به طرف سیراف می‌گذشت نیز در این دوره در حاکمیت مطلق قبایل مهاجر «جت» به ریاست ابوالقاسم جاتی قرار گرفت. وی بر منطقه‌ایراهمستان (به معنای «کناره دریا» که در مسیر تجاری فارس به طرف سیراف قرار داشت) حاکم بود. ایستگاه‌های کاروانی این مناطق طی قرن پنجم هجری تحت سلطه‌ی کامل وی قرار داشت و جز در دوران عضالدوله هیچ‌گاه به‌طور کامل جزء نواحی تحت اداره دیلمیان قرار نگرفت. به تصریح ابن بلخی مردمان منطقه‌ایراهمستان همه دزد و راهزن بودند و اینان پس از مرگ عضالدوله (۳۷۲هـ) تا روی کارآمدن «تابک چاولی» ۵۰۲ هجری به حالت عصیان و تمرد باقی ماندند. وی می‌نویسد: «مقدم ایشان یکی بود جاتی نام و بعد از آن عهد [عضالدوله] دگر باره عاصی شدند و هیچ‌کس ایشان را مالش نتوانست داد مگر اتابک چاولی کی آن جمله اعمال را مستخلص گردانید به قهر» (ابن بلخی، ۱۳۶۳: ۱۴۰). وصاف نیز سیراف و مناطق پس کرانه‌ای آن را در این دوره تحت حاکمیت ابوالقاسم جاتی ذکر می‌کند، وی می‌نویسد: «حکومت او بر تمامت گرمسیرات و ایراهستان و سواحل از صحراء کندوان تا لار و جریس و جویم و فال و کران و رم و سیراف نافذ و مطلق بود» (وصاف الحضرة، ۱۳۷۸: ۱۴۷). ناامنی طولانی مدت این مسیر که به عنوان مناطق پشتیبان پس کرانه‌ای سیراف و شاهراه‌های متصل به آن محسوب می‌شد و همچنین تشتت سیاسی و اقتصادی شیراز و نواحی مختلف فارس، اوضاع تجاری اردشیرخره را به شدت تحت تأثیر خود قرار داد. آشفتنگی اوضاع راه‌ها در فارس به حدی بود که به سال ۴۴۳ هـ ق که ناصر خسرو قبادیانی پس از بازگشت از مکه به مهربان در کنار دریای فارس می‌رسد، به سبب ناامنی راه‌ها نمی‌تواند به سفر خود ادامه دهد و به ناچار از مهربان به ارجان و از آن‌جا به اصفهان می‌رود. ناصر خسرو می‌نویسد: «...در این تاریخ (۴۴۳ هـ ق) که من به آن‌جا (مهربان) رسیدم این شهر به دست پسران باکالنجار بود که ملک پارس بود... و من در این شهر مهربان بماندم به سبب آن که گفتند راه‌ها ناایمن است از آن که پسران باکالنجار را با هم جنگ و خصومت بود و هر یک سری می‌کشیدند و ملک مشوش گشته بود...» (ناصر خسرو، ۱۳۳۵: ۱۲۱). ابن بلخی نیز در شرح راه شیراز به سیراف می‌نویسد: «خنیفقان دیهی بزرگ است و بر سر راه فیروزآباد است و آن را به

۱- چنانچه می‌بینیم از میان مناطقی که وصف آن را محدوده‌ی قدرت جاتی آورده است شهرهای فال، کران، رم، آخرین منازل کاروانی شیراز به سمت سیراف محسوب می‌شوند.

پارسی خنافگان خوانند و از آن جا تا فیروزآباد سخت راه دشوار است و تنگ‌ها و کوهستان درشت و لگام‌گیرها است و آن راه مخوف باشد از پیاده دزد...» (ابن بلخی، ۱۳۶۳: ۱۳۴) این گزارشات به‌وضوح اوضاع نابسامان فارس را در آن زمان به‌تصویر می‌کشد. بی‌گمان وقتی مسافری چون ناصرخسرو که رهگذری درمانده بیش نیست نمی‌تواند از طریق فارس به سفر خود ادامه دهد، مسلماً مردم بازرگان از ترس اموالش هرگز در این شرایط به فعالیت تجاری نخواهد پرداخت و یا به قولی دیگر حتی پای در این راه‌ها نخواهد گذاشت. در شرایطی که خود حاکمان بر اموال مردم رحم نمی‌کنند چه برسد بر دزدان و راهزنان! چنان‌چه در جنگ بین ابوعلی فرزند شرف‌الدوله و صمصام‌الدوله بر سر حکومت فارس، ابوعلی به فساد رفت و آنچه توانست از مال رعیت برگرفت (حسینی فسایی، ۱۳۷۸: ۲۲۵) همین‌گونه رفتار حاکمان آل‌بویه بود که سبب شد مقدسی بنویسد: «ویرانی سیراف بر اثر ظلم مأمورین آل‌بویه بوده است» (مقدسی، ۱۳۶۱، ج ۲: ۶۳۶).

ج: سقوط و افول بندر تجاری سیراف

افول تجارت سیراف به عنوان قطب اصلی تجارت این شهر و مقصد اصلی کاروان‌های تجاری به معنای افول تجاری اردشیرخَره بود. عوامل چندی باعث شد که مهمترین بندر تجاری اردشیرخَره رونق تجاری خود را از دست بدهد و به‌نظر می‌رسد مهم‌ترین دلیل آن را باید در ناامنی و آشوب‌های گسترده و فراگیری جست که طی اواخر قرن چهارم و نیمه اول قرن پنجم هجری فارس و بخش‌های دیگر خلیج فارس را دربرگرفت. این شرایط امکان هرگونه رشد اقتصادی و تجاری را در نواحی جنوبی ایران غیرممکن ساخت و از آن جایی که گسترش و رونق شهرها با گسترش شبکه راه‌ها و امنیت آن مرتبط می‌شد، سیراف در گرداب ناامنی‌های مسیر تجاری و آشوب‌های سیاسی فرو رفته و به‌تدریج از صحنه اقتصادی حوزه اقیانوس هند خارج شد. با توجه به شورش‌ها، ناامنی‌ها و جنگ‌های داخلی که ذکر آن رفت، ابن بلخی وضعیت سیراف را در این دوره چنین توصیف می‌کند: «چون حال سیراف بر این‌گونه بود هیچ بازرگانی به سیراف کشتی نیارست آورد، از بهر ایمنی راه به کرمان یا مهربان با دورق و بصره افکنندند و بر راه سیراف جز چرم زرافه و اسبابی که پارسیان را به کار آید نیاوردند و از این سبب خراب شد» (ابن بلخی، ۱۳۶۳: ۱۳۷-۱۳۶). از این زمان به‌دلیل امنیتی که سلجوقیان در کرمان به‌وجود آورده بودند کم‌کم راه‌های ارتباطی - تجاری تغییر پیدا کرد و ارتباطات مهم تجاری بین خلیج فارس و داخل ایران بیشتر از طریق کرمان صورت می‌گرفت. این مسیرهای تجاری یا از طریق جاده‌هایی بود که با عبور از یزد، فارس را دور می‌زد یا از طریق مسیرهایی انجام می‌گرفت که کرمان را به سرزمین‌های دورتر ولی ثروتمندتر شرق ایران متصل می‌ساخت.

عامل مهم دیگری که باعث نابودی سیراف شد قهر طبیعت با این سرزمین بود. منابع جغرافیایی و تاریخی قرون نخستین اسلامی به زلزله‌ای که ذی القعدة سال ۳۶۶ یا ۳۶۷ هجری هفت شبانه روز سیراف را لرزاند و به تخریب سیراف منتهی شد اشاره می‌کنند. مورخی چون ابن بلخی که به فاصله ۱۵۰ سال بعد از آن حادثه، اثر خود را تألیف کرده است، ویرانی سیراف را با این زلزله و پیامدها و اثرات آن در ارتباط مستقیم می‌داند.

از محققان جدید برخی با توجه به کشفیات باستان‌شناسی که نشانگر فعالیت بازرگانی سیراف تا قرن ششم هجری است تأثیر آن را کوتاه مدت و گذرا می‌دانند. سمسار که کتابی را در مورد جغرافیای تاریخی سیراف تألیف کرده، معتقد است که زلزله سال ۳۶۶ یا ۳۶۷ هـ ق اگرچه خسارت زیادی به شهر وارد آورد اما برخلاف تصور جمعی از جغرافی‌دانان و پژوهندگان قدیم و جدید سبب سقوط سیراف نگردید (سمسار، ۱۴۰: ۲۷۲).

دومین زلزله سیراف در بهار سال ۳۹۸ هـ ق رخ داد که به‌ظاهر یک سونامی بسیار قوی و مخرب بوده است (ایزدپناهی، ۳۸۴: ۵۳۲). در این زلزله کشتی‌های بسیاری غرق شدند و اسکله و محل بارانداز کشتی‌ها در اثر این زلزله به‌کلی ویران شده باشد زیرا به گفته‌ی یاقوت حموی در آغاز سده هفتم میلادی هیچ لنگرگاهی در سیراف نبود و کشتی‌ها برای لنگراندازی بی‌خطر، مجبور بودند به نایبند در دوازده کیلومتری سیراف بروند و رفت و آمد دریایی با قایق انجام می‌گرفت (یاقوت حموی، بی تا ج ۳: ۲۹۵-۲۹۴). اگر این زمین لرزه را که در دوره بهاءالدوله در فارس شکل گرفته نقطه‌ی پایانی تجارت سیراف ندانیم ولی باید آن را در شمار عوامل مؤثر در انحطاط سیراف و تجار آن ذکر کنیم. هرچند ذکر این نکته کاملاً بجاست که شواهدی در دست است که نشان می‌دهد این زلزله به‌تنهایی باعث سقوط سیراف نشد. از جمله این شواهد سکه‌هایی می‌باشند که تاریخ ضرب آن‌ها بعد از زلزله است (قاسم بگلو، ۱۳۸۵: ۱۸۵). مقدسی همچنین از گسترش فاسد اخلاقی و فساد مالی در زمان اوج شکوفایی سیراف سخن می‌راند و یکی از دلایل نابودی سیراف را ناشی از این امر می‌داند و می‌گوید: «پرسیدم چه کردید که رفع شکیبایی خداوند گردید؟ گفتند: زنا بین ما زیاد شد و رباخواری بسیار شد! گفتیم: آیا از آنچه می‌بینم عبرت گرفته‌اید؟ گفتند: نه!» (مقدسی، ۱۳۶۱: ۶۳۶).

در پی این ناامنی‌ها تولید اقتصادی فارس و دیگر نواحی مجاور به‌شدت کاهش پیدا کرد و توان خرید و فروش کالاها در این منطقه مهم به حداقل رسید و تجار سیرافی که عامل اصلی تبادل اقتصادی در این ناحیه به‌شمار می‌رفتند با کمبود شدید در بازار عرضه و تقاضا رو به رو شدند. بازار خرید و فروش پر رونق فارس و اردشیرخَرّه در سایه‌ی ناامنی‌های گسترده‌ی سیاسی دچار رکود گردید و تأثیرات مخرب آن بر تجارت «سیراف» و دریانوردان آن در نیمه نخست قرن پنجم هجری

به‌وضوح خود را نشان داد و این ولایت به‌تدریج آبادی و رونق خود را از دست داد و توان اقتصادی آن روز به روز کاهش یافت. تجار و بازرگانان سیراف که راهی برای مقابله با بحران موجود نداشتند و از طرفی به دنبال شرایط مناسب و امنیت لازم برای تداوم بازرگانی خود بودند ناگزیر به مهاجرت شدند. بنابراین تجار و گروه‌های اجتماعی قدرتمند ساکن این منطقه به دیگر نواحی حوزه اقیانوس هند چون سواحل عمان و کیش و هرمز، زبید و قلهات و همچنین حوزه دریای سرخ در بنادر جده و زبر مهاجرت کردند. مقدسی از اولین نویسندگان است که از مهاجرت مردم سیراف به سمت سواحل شرقی عمان اطلاع داده است. ابن مجاور از دو مرد سیرافی به نام‌های «سیار» و «میاس» نام برده که پس از ویرانی زادگاهشان به سمت بندر جده مهاجرت کرده و در آن‌جا ساکن شدند و بناهای زیادی برپا کردند (ابن مجاور، ۱۹۵۱: ۴۳). وی همچنین تجدید بنای بندر «زبر» را در سواحل دریای سرخ در سال ۴۶۵ هجری به مهاجرین سیرافی نسبت داده است و در این باره می‌نویسد: «تجدید بنا و آبادی زبر توسط دو ایرانی اهل سیراف صورت پذیرفت که در سال ۴۶۵ هجری به‌دلیل درگیری با امیر جده از آن‌جا مهاجرت نموده و ساکن زبر شده و آن‌جا را بازسازی نمودند» (همان: ۲۴۰).

بخش مهمی از ساکنان سیراف نیز که احتمال زیاد از عناصر نظامی محسوب می‌شدند به جزیره کیش مهاجرت کردند و در آن‌جا ساکن شدند. این مهاجران پایه‌گذار سلسله قدرتمند بنوقیصر شدند و در قرن ششم و هفتم توانستند کیش را محور تجارت ترانزیتی در خلیج فارس نمایند. آنان با بستن راه کشتی‌ها و جلوگیری از ورود آن‌ها به سیراف در حقیقت راه تنفس و زندگی سیراف را بستند. از طرف دیگر رکود اقتصادی بندر صُحار در ساحل عمان در قرن پنجم، زمینه لازم را برای جابجایی جمعیت در این منطقه به‌وجود آورد و بازرگانان این بندر مهم که اکثریت آنان ایرانی بودند به رهبری «محمد درم کو» به سواحل ایران مهاجرت کردند. استقرار ایشان در نواحی هرمز هم‌زمان با افول سیراف و آغاز قدرت‌گیری کیش، موجب به‌وجود آمدن رقابتی گسترده برای به‌دست آوردن سهم بیشتر در تجارت دریایی شد (وثوقی، ۱۳۸۰: ۹۵-۸۸). به‌طور کلی می‌توان گفت: سقوط سیراف به‌عنوان مهمترین بندر تجاری اردشیرخَره لطمه‌ی بسیار سنگینی بر تجارت دریایی این ولایت وارد آورد. چنان‌چه ذکر شد تجارت دریایی و زمینی اردشیرخَره نقش هم‌پوشانی بسیار مؤثری در روند تجارت اردشیرخَره بازی می‌کردند. چنانچه در گذر زمان بارها تجارت زمینی دچار کساد و رکود گردید اما تجارت دریایی فعالانه به حرکت خود ادامه می‌داد و این امر باعث می‌شد که چرخ تجارت ولایت از حرکت باز نایستد. اما در این زمان هم تجارت زمینی و هم تجارت دریایی به‌شدت دچار رکود شد و فصلی تاریک در تجارت این سرزمین رقم خورد.

عوامل خارجی افول تجارت اردشیرخَره

الف: تحولات جهان اسلام و سیاست‌های مداخله‌گرانه خلفای عباسی در امور تجارت

غرب و شرق

علاوه بر عوامل ذکرشده یک سری عوامل فرامنطقه‌ای نیز بر تحولات تجاری اردشیرخَره تأثیرات منفی گذاشت. یکی از این عوامل مهم را می‌توان شکل‌گیری فاطمیان و قدرت‌یابی آن‌ها در اوائل قرن چهارم هجری در شمال آفریقا و فتح مصر دانست. فاطمیان علاوه بر فعالیت‌های تبلیغی خود در مناطق تحت نفوذشان در بُعد اقتصادی نیز فعال شدند. تقسیم قدرت عالم اسلامی بین دو خلیفه مصر و بغداد، جدایی دو منطقه اقتصادی مهم پیرامون رودخانه‌های نیل و فرات را به دنبال داشت و نیروی دریایی مسلمین را بین دو قطب متخاصم در خلیج فارس و دریای سرخ متمرکز کرد و این امر در نهایت منجر به احیای راه بازرگانی دریای مدیترانه و دریای سرخ گردید. آنان در این راه توفیق زیادی به‌دست آوردند و تجارت خلیج‌فارس و در رأس آن بنادر اردشیرخَره تحت‌الشعاع فعالیت‌های بازرگانی و اقتصادی آن‌ها قرار گرفت (دونالد هاولی، ۱۳۷۷: ۷۷). حوزه اقتدار فاطمیان در اواخر قرن چهارم حتی به «ملتان» یکی از آبادترین نواحی هند نیز رسید. فاطمیان بر عدن که یکی از مهم‌ترین بنادر تجاری محسوب می‌شد نیز نفوذ و سیطره داشتند.

بخش اعظمی از تجارت دریایی اردشیرخَره مربوط به کالاهای وارداتی و صادراتی از سمت بغداد و کرانه‌های حاشیه‌ی شط العرب بود. ضعف خلافت عباسی و حضور و نفوذ عناصر نظامی ترک در بغداد و ناامنی‌های ناشی از دخالت دیلمیان در امور باعث شد تا مناطق پشتیبان تجارت دریایی اردشیرخَره از جمله بصره و مسیرهای رودخانه‌ای تا بغداد از رونق بیفتند. ناصر خسرو در سال ۴۴۳ هـ.ق بصره را نیمه ویرانه‌ای بیش نمی‌یابد که آبادی پیشین خود را از دست داده است (ناصر خسرو، ۱۳۵۵: ۱۵۳). همه این عوامل دست به دست هم داده بود تا خلفای فاطمی که به کمک و نیازی‌ها با تمام قدرت تسلط خود را بر دریای مدیترانه تثبیت کرده بودند، امتیاز تجاری مشرق زمین را از مناطق جنوبی و خلفای عباسی بریابند. ریکس که تحقیقات زیادی در این باره انجام داده است، بازرگانی در حوزه خلیج فارس را در قرن پنجم هجری معاملاتی پراکنده و کم اهمیت ذکر می‌کند و دلیل آن را گسترش ناامنی در آن حوزه و در مسیر هندوستان می‌داند (ریکس، بی‌تا: ۴۱۴) هم-چنین در این زمان شورش بساسیری عامل مستنصر، خلیفه فاطمی مصر، اوضاع بغداد و خلافت عباسی را بیش از پیش متزلزل و آشفته کرده بود و در طرف مقابل در این ایام در قلمرو خلافت فاطمی اجزاء و کارگزاران حکومت به تأسی از فرمانروای مملکت، حقوق مردم را پاس داشته و چشم طمع به دارایی رعایا نداشتند و مردم نیز با آرامش و فراغ بال به فعالیت‌های اقتصادی و تجاری می‌پرداختند و پیامد آن رونق اقتصادی - تجاری، رفاه و آسایش مردم و پویایی علمی و

فرهنگی در آن جوامع بود. در اشاره به همین موضوع است که ناصر خسرو در وصف پایتخت فاطمیان می‌گوید: «همه از سلطان ایمن‌اند که هیچ‌کس از عوانان و غمازان نمی‌ترسید و بر سلطان اعتماد داشتند که بر کسی ظلم نکند و به مال کسی هرگز طمع نکند و آن‌جا مال‌ها دیدم از آن مردم که اگر گویم یا وصف کنم مردم عجم را قبول نیافتند و مال ایشان را حد و حصر نتوانستم کردن و آن آسایش که آن‌جا دیدم هیچ‌جا ندیدم» (ناصر خسرو، ۱۳۳۵: ۶۹). و در جای دیگر در مورد امنیت داخلی مصر بیان می‌کند: «اهل مصر بدان حد بود که دکان‌های بزازان و صرافان و جوهریان را در نبستندی و الا دامی بروی کشیدندی و کس نیارستی به چیزی دست بردن» (همان: ۷۱) مسلماً این امنیت و آرامش حوزه دریای سرخ در مقایسه با جوامع بحران زده‌ی خلافت عباسی و اوضاع نابسامان فارس و ولایت اردشیرخَره که عرصه تاخت و تاز رقیبان قدرت‌طلب بود، سرمایه‌ها را به‌سوی خود جذب می‌کرد و نگاه تجار و بازرگانان بی‌اراده به آن سو جلب می‌شد. به این دلایل تجارت دریایی اردشیرخَره روز به روز از رونق می‌افتاد و تجارت دریای سرخ شکوفاتر می‌شد.

ب: تاخت و تازها و دخالت‌های سلاجقه در فارس:

جنگ‌های سلجوقیان با غزنویان راه‌ها و اوضاع شرقی کشور را بسیار آشفته کرده بود. سلجوقیان پس از شکست دادن غزنویان در نبرد دندانقان در سال ۴۳۱ هـ.ق به‌سوی بخش‌های مرکزی ایران پیش رفتند. در تقسیم بندی‌های انجام شده قاورد فرزند ارشد چغری بیک مسئول گشودن کرمان، نواحی طبرستان و زمین‌های اطراف قهستان شد. ابراهیم ینال، قتل‌مش بن ارسلان و یاقوتی، فرزند دیگر چغری در ملازمت طغرل مأمور فتح جبال، فارس و عراق گردیدند. جنگ‌های این سرداران در این مناطق راه‌های ارتباطی را بسیار ناامن کرد و تجار به سختی می‌توانستند کالاهای خود را از اصفهان، کرمان، خراسان و... به شیراز حمل کنند. نگرانی عمده طغرل در این زمان به‌دست گرفتن قدرت و جنگ با آل‌بویه و خویشان سببیشان بنی‌کاکویه بود که در سرزمین‌های مرکزی، غربی و جنوبی ایران فرمان می‌راندند. پس از درگذشت ابوکالیجار و بروز اختلاف میان پسرانش برسر جانشینی پدر به طغرل این فرصت را داد تا به تصرف مناطق دیگر مشغول گردد. او در سال ۴۴۲ هـ.ق عازم اصفهان شد. با دریافت این خبر ابومنصور علاءالدوله در پشت حصار شهر آماده دفاع شد. طغرل شهر را به مدت یک‌سال محاصره کرد و برای جلوگیری از نافرمانی احتمالی افرادی که تنها به قصد غارت می‌جنگیدند ترکمن‌ها را برای چپاول روانه فارس کرد. ترکمن‌ها اطراف بیضا را تاراج و با غنیمت زیاد بازگشتند. در همین سال گروه دیگری از ترکمن‌ها به رهبری آل‌بن ارسلان برادر طغرل از راه مرو وارد خراسان شدند و سپس به کرمان آمدند و در فارس شهر فسا را غارت کردند و کشتاری بزرگ به راه انداختند و بازگشتند (ستارزاده، ۱۳۸۶: ۵۰). به‌علاوه ملک قاورد پس از

تصرف کرمان کوشید جزیره کیش را به صورت مرکز بازرگانی خلیج فارس درآورد. قاورد با از دست دادن فارس این هدف را بیشتر دنبال می‌کرد. جانشینان او نیز این کار را جدی گرفتند. به‌ویژه تورانشاه پادشاه سلجوقی کرمان کیش را برای جانشینی سیراف به‌خوبی مهیا ساخت. به‌همان اندازه که شبانکاران در راه‌های تجاری خشکی در فارس ناامنی ایجاد کردند، دزدان دریایی در کیش نیز امنیت کامل ورود و خروج کشتی‌ها به سیراف را در معرض خطر قرار می‌دادند.

ج: شورش‌ها و درگیری‌ها در عمان و سقوط بندر صُحار:

در پی ضعف دولت عباسیان و هم‌چنین انحطاط حاکمیت آل‌بویه در اوایل قرن پنجم هجری، هیچ‌گونه حمایتی از بندر صُحار که با بنادر اردشیرخَرّه در ارتباط تجاری بود و بر تجارت این سرزمین تأثیر مستقیم داشت به‌عمل نیامد. در این زمان در پی نزاع و درگیری‌های بین خوارج اباضی مستقر در نواحی داخلی عمان و سنی‌های بخش ساحلی عمان که تحت سیطره‌ی ایرانیان بود موقعیت بندر صُحار تضعیف شد و به سوی انحطاط پیش رفت؛ حملات قمرطیان بحرین به عمان نیز مزید بر علت شد تا ضربات سختی بر پیکره‌ی بندر صُحار وارد گردد و قلهات جایگزین آن بندر مهم تجاری گردد (وثوقی، ۱۳۸۰: ۸۳). چنان‌چه پیداست سرزمین فارس و ولایت اردشیرخَرّه در این زمان صحنه‌ی تاخت و تاز دیلمیان، شبانکاران و ترکان سلجوقی بود؛ و نهاد خلافت نیز رو به افول گذاشته و وحدت خود را از دست داده بود. ناامنی وحشتناکی حکمفرما بود و حکومت‌ها چنان سرگرم و گرفتار مسائل سیاسی بودند که توجه به امر تجارت کاملاً فراموش شده بود. اقتصاد و تجارت زمینی و دریایی ولایت اردشیرخَرّه در این دوران متحمل خسارت بی‌شماری شد و شهرهایی چون سیراف چنان از صحنه‌ی تجارت دریایی خلیج فارس و حوزه اقیانوس هند خارج شدند که دیگر هرگز نتوانستند موقعیت و جایگاه پیشین خود را باز یابند.

نتیجه‌گیری

تحولات سیاسی و مقوله امنیت از گذشته تا به امروز تأثیرات مستقیمی بر اوضاع اقتصادی و تجاری گذاشته است. کوره اردشیرخَرّه و تحولات سیاسی آن در قرون نخستین اسلامی نمونه و مصداق بارز این رابطه مستقیم بود. چنان‌چه هرگاه بستری امن و آرام فراهم می‌شد، تجارت به‌سرعت شکوفا می‌گشت. در دوران سلاطین نخستین آل‌بویه به‌ویژه عضدالدوله شاهد بودیم که تجارت این کوره از فرصت‌های به‌دست آمده نهایت استفاده را کرد و استعداد بالقوه‌ی تجاری آن بالفعل شد و از دو قطب زمینی و دریایی ثروت‌های بیکران سرزمین‌های غرب و شرق را به داخل مملکت خویش سرازیر کرد. اما این رونق تجارت دوام زیادی نداشت و دچار افول شد دو دسته علل داخلی و

خارجی در این افول نقش داشتند. به طور کلی دو دسته عوامل داخلی و خارجی را می‌توان علل این سقوط دانست که مرگ عضالدوله به سال ۳۷۲ هـ / ۹۸۲ م را باید آغاز انحطاط امنیت و ثبات سیاسی و اقتصادی اردشیرخره و نواحی جنوبی ایران دانست.

علل داخلی این سقوط را می‌توان شامل: مرگ عضالدوله و به دنبال آن ناامنی در راه‌های تجاری و ارتباطی و در نهایت سقوط و افول بندر تجاری سیراف که خود از یک طرف معلول همین رشد ناامنی و بلایای طبیعی بود. شاید بتوان گفت از مهم‌ترین علل سقوط تجارت اردشیرخره سقوط سیراف بود سقوط سیراف به‌عنوان مهم‌ترین بندر تجاری اردشیرخره لطمه‌ی بسیار سنگینی بر تجارت دریایی این ولایت وارد آورد. چنانچه ذکر شد تجارت دریایی و زمینی اردشیرخره نقش هم‌پوشانی بسیار مؤثری در روند تجارت اردشیرخره بازی می‌کردند. چنانچه در گذر زمان بارها تجارت زمینی دچار کساد و رکود گردید اما تجارت دریایی فعالانه به حرکت خود ادامه می‌داد و این امر باعث می‌شد که چرخ تجارت ولایت از حرکت باز نایستد. اما در این زمان هم تجارت زمینی و هم تجارت دریایی به‌شدت دچار رکود شد و فصلی تاریک در تجارت این سرزمین رقم خورد.

اما در مورد عوامل خارجی افول تجارت اردشیرخره می‌توان تحولات جهان اسلام و سیاست‌های مداخله‌گرانه خلفای عباسی در امور تجارت غرب و شرق؛ تاخت و تازها و دخالت‌های سلاجقه در فارس؛ شورش‌ها و درگیری‌ها در عمان و سقوط بندر صُحار را مهم‌ترین عوامل تأثیرگذار بر سقوط تجارت در اردشیرخره دانست.

منابع

- ابن بلخی، (۱۳۶۳)، فارسنامه، گای لسترینج و نیکلسون، تهران، دنیای کتاب.
- ابن خلدون، عبدالرحمان، (۱۳۶۶)، تاریخ ابن خلدون، ترجمه عبدالمحمد آیتی، تهران، موسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی.
- ابن مجاور، (۱۹۵۱)، صفة بلاد الیمن و مکة و بعض الحجار المسماء بتاریخ المستبصر، تصحیح لوفگرین، لیدن.
- احمد حسن یوسف، دونالد هیل، (۱۳۷۵)، تاریخ مصور تکنولوژی اسلامی، ترجمه ناصر موفقیان، تهران، علمی و فرهنگی.
- استخری، ابن اسحاق ابراهیم بن محمد فارسی، (۱۳۶۸)، مسالک و ممالک، به‌اهتمام ایرج افشار سیستانی، چ ۳، تهران، علمی و فرهنگی.
- اورجی نیک آبادی، فاطمه، (۱۳۸۴)، «اوضاع اقتصادی و تجاری سیراف در سده‌های سوم و چهارم هجری»، مجموعه مقالات کنگره بین‌المللی سیراف، ج ۱، به‌اهتمام عبدالکریم مشایخی، انتشارات بوشهر، بوشهر.
- ایزدپناهی، غلامرضا، (۱۳۸۴)، «زمین شناسی و لرزه خیزی بندر سیراف»، مجموعه مقالات کنگره بین‌المللی سیراف، ج ۱، به‌اهتمام عبدالکریم مشایخی، انتشارات بوشهر، بوشهر.
- وصال الحضرة، فضل‌الله بن عبدالله، (۱۳۴۶)، تحریر تاریخ وصال، به‌اهتمام عبدالمحمد آیتی، تهران، بنیاد فرهنگ ایران.
- حسینی فسایی، میرزا حسن، (۱۳۷۸)، فارسنامه ناصری، ج ۲، تصحیح منصور رستگار فسایی، تهران، امیرکبیر.
- خلدون، عبدالرحمان، (۱۳۶۶)، تاریخ ابن خلدون، ترجمه عبدالمحمد آیتی، تهران، تهران، موسسه مطالعات و تحقیقات فرهنگی.
- خواندمیر، (۱۳۷۲)، مآثر الملوک، تصحیح میرهاشم محدث، تهران، موسسه خدمات فرهنگی رسا.
- ریکس، توماس، (بی‌تا)، دریانوردی در خلیج فارس و رابطه با آفریقای شرقی از قرن نهم تا دوازده میلادی، ج ۱۸، تهران، فرهنگ ایران زمین.
- زرکوب شیرازی، ابوالعباس احمد بن ابی‌الخیر، (۱۳۵۰)، شیرازنامه، به‌کوشش اسماعیل واعظ جواد، تهران، بنیاد فرهنگ ایران.
- زند و هومن یسن، (۱۳۴۲)، ترجمه صادق هدایت، تهران، امیرکبیر.
- ستارزاده، ملیحه، (۱۳۶۸)، سلجوقیان، تهران، سمت.
- سجادی، صادق، (۱۳۷۴)، دایره المعارف بزرگ اسلامی، زیرنظر کاظم موسوی بجنوردی، مرکز دایره المعارف بزرگ اسلامی، تهران.

- سعدی، مصلح بن عبدالله، (۱۳۵۶)، کلیات سعدی، به اهتمام محمد علی فروغی، چ ۲، تهران، امیرکبیر.
- سمسار، محمدحسن، (بی تا)، جغرافیای تاریخی سیراف، تهران، انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- فرای، ریچارد، (۱۳۶۳)، تاریخ ایران کمبریج (از اسلام تا سلاجقه)، ترجمه حسن انوشه، تهران، امیرکبیر.
- کارنامه اردشیر بابکان، (۱۳۷۵)، به تصحیح قاسم هاشمی نژاد، تهران، نشر مرکز.
- کرمر، جوئل، (۱۳۷۵)، احیای فرهنگی در عهد آل بویه، ترجمه محمد سعید حنایی کاشانی، تهران، مرکز نشر دانشگاهی.
- کلود کاهن، م. کبیر، (۱۳۸۴)، بویه‌یان، ترجمه یعقوب آژند، تهران، انتشارات مولی.
- محدثی، احمد، (۱۳۷۷)، تاریخ طب در دوره آل بویه، تبریز، انتشارات احرار.
- قاسم بگلو، مرتضی، (۱۳۸۵)، سکه‌های سیراف، بوشهر، انتشارات بنیاد ایران شناسی و موسسه مطالعات تاریخ معاصر ایران.
- مستوفی، حمدالله، (۱۳۶۲)، نزه القلوب، به اهتمام گای لسترینج، تهران، دنیای کتاب.
- مسکویه رازی، ابوعلی، (۱۳۷۶)، تجارب‌الامم، جلد‌های ۵ و ۶، ترجمه علی‌نقی منزوی، تهران، توس.
- مظاهری، علی، (۱۳۴۸)، زندگی مسلمانان در قرون وسطی، ترجمه مرتضی راوندی، تهران، مرکز نشر سپهر.
- مقدسی، ابوعبدالله محمدبن احمد، (۱۳۶۱)، احسن التقاسیم فی المعرفه الاقالیم، ترجمه علی-نقی منزوی، تهران، شرکت مولفان و مترجمان.
- منشی کرمانی، ناصرالدین، (۱۳۶۸)، سمط العلی للحضره العلیا، تصحیح عباس اقبال، تهران، انتشارات اساطیر.
- ناصر خسرو، (۱۳۳۵)، سفرنامه ناصر خسرو، به کوشش محمد دبیرسیاقی، چ ۳، تهران، زوار.
- هاوولی، دونالد، (۱۳۷۷)، دریای پارس و سرزمین‌های متصل، ترجمه حسن زنگنه، قم، مرکز بوشهرشناسی.
- وثوقی، محمد باقر، (۱۳۸۴)، «پس از یک هزاره باز هم سیراف»، مجموعه مقالات کنگره بین-المللی سیراف، به اهتمام عبدالکریم مشایخی، بوشهر، انتشارات بوشهر.
- وثوقی، محمد باقر، (۱۳۸۰)، تاریخ مهاجرت اقوام در خلیج فارس، شیراز، دانشنامه فارس.
- وصاف الحضره، فضل الله بن عبدالله، (۱۳۳۸)، تاریخ وصاف، تهران، ابن سینا.
- یاقوت حموی، شهاب الدین، (بی تا)، معجم البلدان، جزء الاول، لبنان، بیروت، دارالتراث العربی.