

پیشینه گردشگری اقتصادی در خلیج فارس در قرون میانی اسلامی

غلامحسین حسین‌زاده شانه‌چی^۱

چکیده

در تقسیم‌بندی‌های سیاسی و جغرافیایی گذشته، سواحل خلیج فارس بین چند ایالت تقسیم شده بود. سواحل شمالی خلیج فارس را سه ایالت ایرانی دربر می‌گرفت که به ترتیب از غرب به شرق شامل خوزستان، فارس و کرمان می‌گردید. در این میان بیشترین کرانه شمالی خلیج فارس به ایالت فارس اختصاص داشت که به جهت موقعیت جغرافیایی طبیعی و سیاسی خاص خود از اهمیت بیشتری نیز برخوردار بود و مهم‌ترین بندر تجاری و بازرگانی ایرانی در همین ناحیه قرار داشتند. پس از آن، ساحل ایالت کرمان وسعت بیشتری داشت در عین حال لنگرگاه‌هایش نسبت به بندر فارس و خوزستان دارای ارزش و اعتبار کمتری بودند. اما در کرانه کم‌پهنای خوزستان، لنگرگاه‌های قابل توجهی به چشم می‌خوردند. این بندر و لنگرگاه‌ها زمینه مساعد و مناسبی را برای فعالیت‌های اقتصادی و تجارت خارجی فراهم کرده بود و رفت و آمدهای بسیار و داد و ستد پررونقی را در مناطق جنوبی ایران به وجود آورده بود. در این مقاله وضعیت بندر و سواحل ایرانی خلیج فارس و نقش آن‌ها در گردشگری اقتصادی مورد بررسی قرار گرفته است.

کلید واژگان: خلیج فارس، تجارت خارجی، بندر، گردشگری.

۱- استادیار رشته تاریخ تمدن دانشگاه آزد اسلامی واحد دهقان، shanechi_1385@yahoo.com

مقدمه

خلیج فارس از دیرباز به سبب موقعیت خاص جغرافیایی‌اش مورد توجه جهانیان بوده است و یکی از وجوه اهمیتش این بوده که همواره از چند هزار سال پیش شماری از بزرگترین و تأثیرگذارترین تمدن‌ها و جوامع بشری را در کنار خود پرورش داده است. از هزاره دوم قبل از میلاد که تمدن‌های سومر و بابل در بین‌النهرین سفلی به سر می‌بردند تا زمانی که ایلامیان در خطه خوزستان خود را به سواحل خلیج فارس رساندند و سپس هخامنشیان سیطره کامل بر این آبراه مهم افکندند و تا قرون بعدی، ارتباط این سرزمین‌ها با بخشی از سرزمین‌های آباد جهان از طریق خلیج فارس برقرار می‌شد. اهمیت استراتژیک خلیج فارس بر دیگر ملت‌ها نیز پوشیده نبود به خصوص اروپائیان چه در دوره فرمانروایی امپراتوری روم که جغرافیدان و تاریخ نویس مشهورش به منظور کشف و شناخت این منطقه به خلیج فارس سفر کرد و چه در اوج فعالیت‌های دریانوردی و اکتشافات دریایی قرون ۱۵ و ۱۶ میلادی که آلفونسو دو آلبوکرک پرتغالی پس از عبور از دو اقیانوس با کشتی‌های خود به خلیج فارس وارد شد و زمینه‌های استعمار و اشغال یک صدساله سواحل و بنادر آن را برای اروپائیان فراهم ساخت. و البته نباید از یاد برد که روسیه از همان اوان امپراتوری‌شدنش که با فتوحات گسترده زمان پطر کبیر آغاز شد تا اوج توسعه جغرافیایی‌اش در قرن نوزده که با قراردادهای تحمیلی علیه ایران همراه بود و نیز در دوره حاکمیت نظام کمونیستی - سوسیالیستی در راستای دسترسی به آب‌های گرم جنوبی به خلیج فارس نیز چشم داشته است.

به هر حال خلیج فارس به عنوان یکی از مبادی و مقاصد ارتباطی ممالک و ملت‌های گوناگون در طول تاریخ جایگاه پراهمیتی داشته است و همین امر موجب رونق و توسعه اجتماعی و اقتصادی سواحل آن می‌شده است. در ادامه به بررسی موقعیت و فعالیت‌های اقتصادی و گردشگری سواحل خلیج فارس می‌پردازیم.

بنادر ایالت خوزستان^۱

خوزستان یا سرزمین خورها از ایالت‌های پهناور جنوبی ایرانی از موقعیت جغرافیایی حایز اهمیتی بهره‌مند بود. خوزستان در مسیر راه‌های ارتباطی ایالت‌های جنوبی ایران به سمت عراق و نواحی غربی جهان اسلام قرار داشت از این رو شهرهای بزرگ آن موقعیت تجاری و اقتصادی ویژه‌ای یافته بودند چنان‌که مثلاً شهر اهواز- یا سوق الاهواز قدیم- همان‌طور که از نامش پیداست، جایگاه

۱- ایالت‌ها و شهرها و نواحی که در این نوشتار نام برده می‌شوند مطابق با تقسیمات جغرافیایی- سیاسی قدیم‌اند که در منابع کهن ذکر شده‌اند لذا در برخی موارد با تقسیمات امروزی تفاوت‌هایی دارند.

تجاری خاصی داشت. عبور رودخانه کارون - یا دُجیل اهواز نیز در این امر تأثیر فراوان داشت چنان که پس از عبور از شهرها و مراکز تجاری مهم و متعدد در ناحیه سلیمانان به خلیج فارس می‌ریخت که در فاصله‌ای اندک از آن لنگرگاه کوچکی برای پهلو گرفتن کشتی‌ها قرار داشت. در سواحل خوزستان بنادر و لنگرگاه‌های متعددی وجود داشت که مهم‌ترین آن‌ها به شرح زیرند؛

دورقستان

اندکی دورتر از مصب کارون، در ناحیه باسیان و در کنار رودخانه کوچکی به نام دورق (حموی، ۱۴۰۸: ۲/۲۵۷)، لنگرگاه دورقستان به چشم می‌خورد که توقفگاه کشتی‌هایی بود که از هندوستان می‌آمدند و نیز تنها راه ورودی کشتی‌هایی که از مسیر کیش به خوزستان می‌رسیدند. زیرا به سبب شرایط دریا در این ناحیه، کشتی‌ها از مسیر دیگری نمی‌توانستند خود را به بصره - بندر مهم عراق - برسانند و به ناچار در دورقستان توقف می‌کردند شاید یک دلیل انتخاب دورقستان در مسیر بازگشت از هند این بوده که خلیج‌های خوزستان در این ناحیه به خشکی نزدیک‌تر بودند و عبور از این مسیر و انتقال مال‌التجاره بازرگانان سهولت بیشتری داشت.

کالاهایی که از طریق دریا از هندوستان یا از شرق آفریقا آورده می‌شد پس از پیاده‌شدن در این لنگرگاه، از دورقستان از راه هورها به نهرها و آبراهه‌های واقع در شرق کارون وارد شده به سمت شهرهای بزرگتر مانند رامهرمز از آن جا به سوی ایالت فارس برده می‌شد (حموی، ۱۴۰۸: ۲/۳۲۲ و قزوینی، ۱۳۷۲: ۱۴۵).

در طول این آبراهه‌ها شهرهای متعددی واقع بودند که از نظر تجاری اهمیت داشتند. خود شهر دورق در مسیر فارس و کرمان قرار گرفته بود و پرده‌های تولیدی آن شهرت بسیاری داشت (لسترنج، ۱۳۷۷: ۲۶۰). و در آن جا پرده‌هایی با شهرت جهانی، فرش‌های نمدی و نخ‌های پشمی خوب تولید می‌گردید (حموی، ۱۴۰۸: ۲/۳۴۹). سوق الأربعاء، شهر بزرگ دیگری در ساحل شرقی کارون از نمونه‌های دیگر این لنگرگاه‌هاست و نامش بیان‌گر موقعیت خاص اقتصادی آن است (حموی، ۱۴۰۸: ۵/۹۴). از همین شهرها و مسیرها تولیدات محلی خوزستان به نقاط فوق‌الذکر صادر می‌شد که مهم‌ترین آن‌ها نیشکر، پارچه‌های ابریشمی و کتان و زیلو بود (مقدسی، ۱۴۰۴: ۱۳۵ و ۴۱۶ و قدامه بن جعفر، بی تا: ۱۹۴).

بنادر فارس

ایالت قدیمی و پهناور فارس در غرب خوزستان و کرمان واقع شده بود و شهرهای بزرگ و مهم سیاسی و اقتصادی و راه‌های مواصلاتی و تجاری حایز اهمیتی را در خود جای می‌داد. ایالت فارس از گذشته دور - بر خلاف تقسیمات استانی جدید - ساحلی طولانی در حاشیه خلیج فارس داشت.

بندر مهربان

در کنار مصب رودخانه طب، اولین بندرگاه ایالت فارس به نام مهربان قرار گرفته بود که با نام‌های ماهروبان (مسعودی، ۱۳۷۱: ۱، ۲۳۸)، مهربان (مقدسی، ۱۴۰۴: ۴۲۳) و گاهی ماهی‌روبان (ابن رسته، ۹۷) از آن یاد شده، و به عقیده بعضی با بندر دیلم امروزی مطابقت دارد و یا کمی دورتر در کنار ناحیه ابوالشاه واقع شده بود (شوالتس، ۱۳۷۲: ۱۶۳)، یاقوت حموی در قرن هفتم هجری آن را بین عبادان و سیراف و در شمال جَنابَه می‌داند (یاقوت، ۱۴۰۸: ۶۹۹/۴). که شهری کوچک ولی آباد و پررونق بود و بندر بارگیری برای ولایت اَرَجان و قسمت‌های غربی فارس و بخشی از خوزستان به شمار می‌رفت (اصطخری، ۱۳۷۱: ۳۴). مهربان اولین بندری بوده که کشتی‌ها وقتی از بصره و مصب دجله به عزم هند بیرون می‌آمدند به آن می‌رسیدند.

مهربان کاملاً در کنار دریا قرار داشت به طوری که امواج دریا با کناره‌های آن برخورد می‌نمود (مستوفی، ۱۳۶۲: ۱۷۷). و جغرافی‌نویسان تا قرون هفتم و هشتم هجری همگی بازارهای بزرگ و پررونق و سه کاروانسرای بزرگ آن را توصیف نموده‌اند (مقدسی، ۱۴۰۴: ۴۲۶ و ناصر خسرو، ۱۳۵۸: ۹۰). مهربان 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 بارگیری در کشتی‌ها، به سرزمین‌های دیگر صادر می‌گردید و خود تولیدات داخلی ناچیزی شامل خرما و ماهی داشت که مازاد آن صادر می‌شد. از کالاهای ارزشمند محلی صادراتی از این بندر باید به کتان و بذر آن و مَشک‌های عالی - برای حمل شیر - که در شیراز تولید می‌گردیدند هم اشاره نمود (ابن فقیه، ۱۱۴ و مستوفی، ۱۳۶۲: ۱۷۸ و مقدسی، ۱۴۰۴: ۴۲۷).

کالاهای وارداتی که به بندر مهربان می‌آمد از راه‌های خشکی به شهرهای بزرگ فارس و از آن‌جا به نقاط دیگر منتقل می‌گردید. اَرَجان نزدیک‌ترین شهر بزرگ به مهربان، دو روز با آن فاصله داشت (مقدسی، ۱۴۰۴: ۴۵۳)، و جاده‌ای نیز مهربان را به شهر شاپور مرتبط می‌ساخت که از شهرهای مختلفی عبور می‌کرد (مقدسی، ۱۴۰۴: ۴۵۶). مهربان با بنادر دیگر فارس مرتبط بود و جاده مهربان به شاپور، در منزلگاه اول به بندر شینیز و در منزلگاه دوم به بندر معروف جَنابَه می‌رسید (مقدسی، ۱۴۰۴: ۴۵۶) و به این ترتیب بنادر فارس از راه خشکی با یکدیگر در ارتباط

بودند. مسیر دیگری نیز مهربان را با لنگرگاه‌های خوزستان و بندر بصره در عراق مرتبط می‌ساخت.

شینیز

شینیز (سینیز یا شنیز) را عموماً از توابع اَرْجان (ابن خردادبه، ۱۳۶۱: ۹۵ و ابن‌فقیه، ۱۳۰۲: ۱۳۴ و مقدسی، ۱۴۰۴: ۴۵۷ و بلاذری، ۱۴۱۰: ۳۸۸) و میان مهربان و جنابه قرار داشت و بقایای این شهر بندری را می‌توان در محل بندر دیلم کنونی یافت (شوالتس، ۱۳۷۲: ۱۶۷). شینیز بزرگ‌تر از مهربان بود و تا دریا نیم‌فرسخ فاصله داشت اما یک خلیج کوچک قابل کشتیرانی تا داخل شهر نفوذ می‌کرد و بازار آن که مرکز تجارت و اقتصاد شهر به شمار می‌رفت، بزرگ و پررونق بود (مقدسی، ۱۴۰۴: ۴۲۶ و اصطخری، ۱۳۷۴: ۳۴۹). مهم‌ترین کالاهای صادراتی آن کتانی بود که در همان‌جا کشت می‌گردید و در کارگاه‌های بافندگی شهر بافته می‌شد و یک کارگاه حکومتی هم در شهر فعالیت می‌کرد (اصطخری، ۱۳۷۴: ۱۵۳ و مسعودی ۱۳۷۱: ۲۳۸/۱). به گفته ابن‌حوقل جامه‌های دوخته‌شده در شینیز بادوام، گرم، لطیف و خوشبو بودند (ابن‌حوقل، ۱۳۰۲: ۱۸۵). کیفیت خوب این پارچه‌ها موجب رقابت آن‌ها با پارچه‌های پنبه‌ای مصری که شهرت جهانی داشت، می‌شد و همین امر، باعث گردیده بود تا از مصرف پنبه‌های وارداتی در این بندر کاسته شود و اغلب از محصولات داخلی استفاده گردد (مقدسی، ۱۴۰۴: ۴۴۲). از کالاهای صادراتی دیگر شینیز، روغن چراغ بود که در روستاهای آن تولید می‌شد (مستوفی، ۱۳۶۲: ۱۷۸).

جنابه

از مهم‌ترین بنادر خلیج فارس، جنابه بوده است که گاه جنّابا نیز خوانده می‌شد و در جنوب شینیز قرار داشت. آثاری از خرابه‌های آن، نزدیک رودخانه‌ای 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 (لسترنج، ۱۳۷۷: ۲۹۴). ظاهراً شهر در کناره دریا واقع نبود بلکه همانند شهر شینیز، خلیجی که از دریا منشعب می‌شد تا نزدیک شهر پیش‌آمده کشتی‌ها از این طریق خود را به شهر می‌رسانیدند (مقدسی، ۱۴۰۴: ۴۲۶). بین شهر و دریا فاصله‌ای به طول سه میل (۴/۵ کیلومتر) یا کمتر وجود داشت (یاقوت، ۱۴۰۸: ۱۲/۲ و شوالتس، ۱۳۷۲: ۱۶۵). جنابه شهری قدیمی و باستانی (ابن‌فقیه، ۱۹۶) و از سالم‌ترین مناطق ساحلی گرمسیری بود و زمین‌های حاصل‌خیز و محصولات گوناگون کشاورزی داشت (اصطخری، ۱۳۷۴: ۳۴). جنابه را در ردیف شهرهای بزرگ فارس مثل اصطخر و دارابجرد برشمرده‌اند (اصطخری، ۱۳۷۴: ۱۳۴ و ابن‌حوقل، ۱۳۰۲: ۳۹) که چهار قریه و مسجد جامع و بازارهای غیر مسقف پررونقی داشت

(مقدسی، ۱۴۰۴: ۴۲۶).

جَنَابَه از مراکز مهم ماهیگیری در منطقه محسوب می‌گردید و یک نوعی ماهی خاص - احتمالاً اردک ماهی - آن مشهور بود و بازار ماهی‌فروشان شهر فعالیت چشمگیری نشان می‌داد (قزوینی، ۱۳۶۲: ۲۱۷). اهمیت دیگر اقتصادی شهر به لحاظ تولید پارچه‌ها و لباس‌های کتانی بود که همانند مهربان و شینیز از تولیدات و صادرات محلی به شمار می‌رفت (اصطخری، ۱۳۷۴: ۳۴ و ابن‌حوقل، ۱۳۰۲: ۲۱۳ و مسعودی، ۱۳۷۷: ۳۳۸/۱). محصولات کارگاه‌های کتان‌بافی جنابه که شهرت جهانی یافته بود و گاه دستگاه‌های حکومتی نیز بر آن‌ها نظارت می‌کردند در همین‌جا بارگیری می‌شد و توسط کشتی‌ها صادر می‌شد (ابن‌حوقل، ۱۳۰۲: ۱۸۵ و مقدسی، ۱۴۰۴: ۴۵۶).

آن‌چه بیش از همه، شهر جنابه را حایز اهمیت می‌ساخت، جنبه کشتیرانی و دریانوردی آن بود و این نکته را از آن‌جا می‌توان فهمید که در کتب جغرافیایی و مسالک و ممالک که به ذکر راه‌ها و منزلگاه‌های ناحیه فارس پرداخته‌اند، فقط مسیرهای ارتباطی دو بندر با شهر شیراز به دقت ذکر شده‌اند که یکی از این دو بندر، جنابه است (بندر دیگر، سیراف است) و این امر، از اهمیت تجاری و اقتصادی این بندر حکایت دارد. گذشته از کشتیرانی، صنعت کشتی‌سازی هم در جنابه رونق داشت و صنعتگران این خطه در این کار متبحر بودند (شوالتس، ۱۳۷۲: ۱۶۶). راه‌های مواصلاتی فارس، جنابه را با شهرهای مختلف این ایالت مرتبط می‌ساخت و بدین ترتیب مبادلات کالا در آن سهولت می‌یافت. به جز راه‌های ارتباطی با مهربان، شاپور و بندر شینیزیک جاده طولانی چهل و چهار فرسخی، جنابه را به شیراز می‌رسانید که از شهرهای بزرگ دیگری نیز هم‌چون توج و کازرون عبور می‌کرد (اصطخری، ۱۳۷۴: ۱۳۰).

نَجیرِم

نجیرم بندری کم‌اهمیت در غرب سیراف و دورتر از مصب رودخانه سَکَن بود اما به سبب ارتباط با شهرهای بزرگ اهمیت بیشتری یافته بود. شهر توج (توز) در دو منزلی آن واقع می‌شد و از مراکز تجاری مهم ایالت فارس در قرن چهارم هجری به شمار می‌رفت و تولیداتی چون پارچه‌های کتانی و گلابتون‌دوزی شده صادر می‌کرد (لسترنج، ۱۳۷۷: ۲۷۹). هم‌چنین جاده ای، بندر نجیرم را با شیراز ارتباط می‌داد و فاصله آن تا سیراف، بندر بزرگ این ولایت، دوازده فرسخ می‌شد (اصطخری، ۱۳۷۴: ۱۳۵). نجیرم بازارهای خوب و پررونقی داشت که مقدسی آن‌ها را توصیف کرده است (مقدسی، ۱۴۰۴: ۴۲۶).

صَفَّارَه

از توابع ناحیه دستقان - احتمالاً دشتستان امروزی - بود (شوالتس، ۱۳۷۲: ۱۱۲) و در قرن چهارم هجری بندری کوچک در کنار دریا بود (اصطخری، ۱۳۷۴: ۱۰۶) جای دقیق این بندر به درستی معلوم نیست ولی می‌توان موقعیت آن را در محلی نزدیک به بندر ریگ تصور نمود (لسترنج، ۱۳۷۷: ۲۷۹).

نابند

نابند لنگرگاهی بوده که در محلی به فاصله دو فرسخی بندر عسلویه امروزی و در نزدیکی آبادی به نام میمند واقع می‌شد (لسترنج، ۱۳۷۷: ۲۷۸) و در راس خور معروف به خور نابند قرار داشت و در آنجا محصولات کشاورزی مانند غلات و خرما و انواع میوه برداشت می‌شد که محصول انگور بیشتر و فراوان‌تری داشت و مردمش اغلب پیشه‌ور بودند (مستوفی، ۱۳۶۲: ۱۷۲). نابند تا بندر سیراف، بزرگ‌ترین بندر منطقه فاصله کمی - دو فرسخ - داشت و ظاهراً به عنوان لنگرگاه و بارانداز سیراف مورد استفاده قرار می‌گرفت زیرا سیراف به جهت وزش بادهای و تلاطم دریا لنگرگاه و اسکله مناسبی نداشت و از این رو کشتی‌هایی که به سیراف می‌آمدند در نابند توقف می‌نمودند (یاقوت، ۱۴۰۸: ۱۰۳/۵).

سیراف

سیراف، در قرن چهارم هجری و تا قبل از ترقی جزیره کیش، مرکز عمده تجارت خلیج فارس به شمار می‌رفت و به گفته اصطخری همانند شیراز، شهری بزرگ و باشکوه بود، ساختمان‌های چند طبقه که با چوب ساج وارداتی از زنگبار ساخته می‌شد برشکوه شهر می‌افزود. مردم سیراف برای ساختمان‌سازی، هزینه بسیار صرف می‌کردند به طوری که یکی از بازرگانان شهر برای خانه خویش، بیش از سی هزار دینار خرج نمود. اهالی شهر، از تمام مردم فارس ثروتمندتر بودند و این ثروت را از راه تجارت دریایی به دست می‌آوردند (اصطخری، ۱۳۷۴: ۱۴۷). تجارت دریایی سیراف نسبت به بصره توسعه بیشتری داشت ولی با رونق‌یافتن کیش از اهمیت آن کاسته شد (ابن بلخی، ۱۳۷۲: ۵۴) و عوامل دیگری هم چون بلایای طبیعی به خصوص زلزله شدید سال ۳۶۶ یا ۳۶۸ هجری در از بین رفتن این بندر مهم دخالت داشتند (مقدسی، ۱۴۰۴: ۴۳۱).

موقعیت استثنایی و اهمیت بازرگانی سیراف، نظر جغرافی‌نویسان و مورخان دوره اسلامی را به خود جلب نموده در اغلب آثار و کتب برجای‌مانده از اوایل اسلام و قرون بعدی، اشاراتی به این شهر شده است. ابوزید حسن سیرافی که از مردمان همین بندر بوده، از نخستین کسانی که شمار می‌رود که درباره وضعیت تجارت سیراف و راه‌های ارتباطی آن سخن گفته است. او در کتاب دو جلدی خود، به

ذکر سفرهای دریایی برخی تجار سیرافی به دریا‌های هند و چین و برخی دانسته‌های خود در این باره پرداخته بود (بختیاری، ۱۳۵۳: ۶). که طالب بسیاری از آن در کتاب مروج‌الذهب مسعودی آمده است (مسعودی، ۱۳۷۱: ۱/۱۳۴). اصطخری در کتاب مسالک و ممالک خود، ضمن توصیف شهر و آبادانی آن، به ارتباط دریاییش با زنگبار اشاره می‌نماید و از ثروت سرشار بازرگانان ساکن در بندر حاصل این تجارت دریایی یاد می‌کند (اصطخری، ۱۳۷۴: ۱۲۷ و حدود العالم، ۷۸).

سیراف از طریق جاده‌های متعدد با مراکز مهم تجاری و اقتصادی در ایالت فارس و سپس شهرهای دیگر ایالات اسلامی ارتباط می‌یافت (مقدسی، ۱۴۰۴: ۴۵۴). یک جاده از سیراف به کرآن و در ادامه به فاریاب و دارابگرد می‌رسید (مستوفی، ۱۳۶۲: ۲۰۰ و اصطخری، ۱۳۷۴: ۱۳۵). دارابگرد مرکز ایالت و شهری بزرگ و آباد با بازارهای پررونق بود (اصطخری، ۱۳۷۴: ۱۵۵) که به فسا و شیراز مرتبط می‌ش (ابن خردادبه، ۱۳۶۱: ۳۶). یکی از مهم‌ترین جاده‌های مواصلاتی منتهی به سیراف، مسیری بود که آن را با شیراز مرتبط می‌ساخت (اصطخری، ۱۳۷۴: ۱۲۸). و احتمالاً به جهت کوتاه‌تر بودن نسبت به جاده دارابگرد، بیشتر مورد توجه قرار می‌گرفت.

از دیگر شهرهای بزرگ ایالت فارس که سیراف با آن ارتباط خشکی داشت، فیروزآباد-شهر گور یا جور-که جغرافی‌نویسان اسلامی، از شکوه و آبادانی آن یاد کرده‌اند (اصطخری، ۱۳۷۴: ۱۰۵ و ابن بلخی، ۱۳۷۲: ۷۰). سیراف هم‌چنین از طریق جاده‌ای با هرمز کهنه و جزیره هرمز و کیش ارتباط می‌یافت (یاقوت، ۱۴۰۸: ۳/۸۴۶). هرمز کهنه در قرن چهارم هجری مهم‌ترین بندر کرمان بود که گاه بندر سیستان هم به شمار می‌رفت و پس از خرابی سیراف، مهم‌ترین بندر تجاری خلیج فارس گردید و از آن پس تا قرن هشتم هجری به فعالیت خود ادامه داد تا در این تاریخ با هجوم تیموریان رو به ویرانی نهاد و جای خود را به بندر هرمز نو در جزیره جرون داد (مستوفی، ۱۳۶۲: ۱۲۵).

سیرافیان علاوه بر فعالیت گسترده بازرگانی دریایی در سده‌های سوم و چهارم هجری، به سبب مهارتشان در دریانوردی و کسب اطلاعات جغرافیایی و دریایی در طی سیر و سفرهای بسیار، در واقع راهنما و معلم تمام ناخدایان خلیج فارس، دریای عمان، اقیانوس هند و دریا‌های شرقی به شمار می‌رفتند و کتاب‌ها و نوشته‌هایی درباره شناسایی راه‌های دریایی و اوضاع و احوال جزایر و سواحل دوردست، از زنگبار تا چین می‌نوشتند. این کتاب‌ها بعدها توسط دریانوردان عمان و زنگبار ترجمه و تکمیل و با نام تحریف‌شده رَهمانج، راهنمای کشتیرانی و دریانوردی اینان در دریا‌های دوردست شد. اصل این کتاب‌ها، در دوره ساسانی تألیف گردیده بود که در اوایل اسلام از پهلوی به عربی ترجمه و معلومات جدیدی به آن‌ها افزوده گشت. در قصه‌ها و افسانه‌های قدیم، از این راه‌نامه‌ها ذکری به میان آمده است و اسامی ناخدایان مشهور سیرافی در بیشتر کتاب‌هایی که در

سده‌های سوم و چهارم هجری در خصوص وصف سرزمین ها، دریاها و راه‌های ارتباطی تالیف می‌شد، به کرات ذکر گردیده‌اند؛ به خصوص در کتاب عجایب‌الهند تالیف بزرگ بن شه‌ریار رامهرمزی که در سال ۴۰۴ هجری به عربی تالیف شده است (بختیاری، ۱۳۵۳: ۱۹).

کشتی‌های تجارتي سیراف، به حوزه خلیج فارس اکتفا نکرده بلکه به منظور داد و ستد، به نواحی دوردست‌تری در اقیانوس هند نیز سفر می‌نمودند. در واقع سیراف در قرن سوم هجری مرکز مهم تجارت دریایی با هندوستان، جزایر شرقی اقیانوس هند و چین بود که کشتی‌های بازرگانی سیرافیان با کالاهای بسیار به این نواحی سفر می‌کردند و با انبوهی از اجناس این سرزمین‌ها باز می‌گشتند (مسعودی، ۱۳۷۱: ۱/ ۱۰۹). سیراف هم‌چنین واسطه عمده تجارت بین سرزمین‌های فوق با بنادر دیگر خلیج فارس و دریای عمان و نیز سواحل آفریقای شرقی به شمار می‌رفت. کشتی‌هایی که از بنادر چین، ماله و سوماترا به خلیج فارس می‌آمدند، کالاهای خود را در این بندر تخلیه می‌نمودند که از بندر سیراف، کشتی‌های کوچک‌تری این کالاها را به بنادر مختلف خلیج انتقال می‌دادند (بختیاری، ۱۳۵۳: ۱۱) و در بازگشت، کالاهای بصره و عمان را که کشتی‌های دیگر به سیراف آورده بودند به نواحی مذکور می‌بردند. مسیر دریایی که کشتی‌های سیرافی برای رسیدن به چین طی می‌کردند، بسیار طولانی بود و از دریاها، جزایر و سرزمین‌های مختلفی در اقیانوس گذشته، در لنگرگاه‌های متعددی در این نواحی توقف می‌کردند. مهم‌ترین این لنگرگاه‌ها، در سواحل هندوستان، جزایر اندونزی، سواحل جنوب شرق آسیا و در نهایت بنادر چین قرار می‌گرفتند. دریانوردان و تجار سیرافی، علاوه بر هند و چین در تجارت دریای سرخ نیز فعالانه شرکت داشتند. منابع عربی و فارسی نشان می‌دهد که ایرانیان، بر تجارت سواحل عربستان تا بندر جدّه و بنادر دیگر دریای سرخ مسلط بودند. اصطخری نوشته است که اساس بازرگانی در شهر جدّه، در دست ایرانیان قرار داشت و ایشان، طبقه حاکم در این بندر محسوب می‌شدند (معصومی، ۱۳۷۴: ۲۶).

حصن ابن‌عمّاره

سیراف، آخرین بندر سیف آل زهیر به شمار می‌رفت و از آن پس باید به بنادر سیف آل عمّاره بپردازیم. سیف آل عمّاره، آخرین ناحیه ساحلی در ولایت اردشیرخرّه، در مرز غربی دارابجرد واقع و به نام خاندان عمّاره شهرت یافته بود. این سیف در قرن چهارم هجری قلعه‌ای در کنار دریا داشت که اغلب جغرافی‌نویسان از آن یاد کرده‌اند. قلعه مذکور را که حصن ابن‌عمّاره خوانده می‌شد مشرف بر دریا ساخته بودند و کسی نمی‌توانست از باروی آن بالا رود مگر آن‌که ساکنین قلعه، او را با طنابی بالا بکشند (یاقوت، ۱۴۰۸: ۷۷۱/۲) و از این جهت این قلعه، ناگشودنی می‌نمود و در سراسر فارس قلعه‌ای که بتواند بهتر از حصن ابن‌عمّاره در برابر حملات مقاومت کند، وجود نداشت.

(اصطخری، ۱۳۷۴: ۳۴). این قلعه مستحکم و ناگشودنی را گاه دیگ پایه هم می‌گفتند و علت این بود که قلعه را بر فراز سه‌پرتگاه سر بر افراشته ساخته بودند لذا آن را به دیگی تشبیه می‌کردند که بر روی سنگ‌های اجاق قرار داشته باشد (اصطخری، ۱۳۷۴: ۳۴ و ابن‌حوقل، ۱۳۷۲: ۱۸۸). دژ مورد نظر، هم‌چنین به جُلندی منسوب می‌گردید و از این رو سیف آل عمّاره، به ساحل جلندی هم معروف بود (اصطخری، ۱۳۷۴: ۱۰۵). قلعه، در منتهی‌الیه شرق فارس و در ساحل دریا قرار داشت (شوالیتس، ۱۳۷۲: ۱۱۱) و در آن، خاندان بنی عمّاره می‌زیستند و از آن نگهبانی می‌نمودند.

لار

لنگرگاه دیگری که در این ناحیه می‌توان نام برد، در جنوب شهر یزدخواست واقع بوده و لار نامیده می‌شده است. جغرافی‌نویسان مسلمان قبل از مستوفی، از این بندر نام نبرده‌اند و فقط یاقوت از جزیره‌ای به این نام یاد نموده که بین سیراف و کیش قرار داشته و جزیره‌ای بزرگ بوده که صیادان مروارید در آن به سر می‌بردند (یاقوت، ۱۴۰۸: ۱۷۰/۷). او در قرن هشتم هجری، لار را ولایتی نزدیک دریا توصیف کرده که بیشتر مردمش تاجرپیشه بودند و بدین‌منظور به سفرهای دریایی و خشکی می‌پرداختند و محصولات کشاورزی اندکی مثل غلات و خرما در آن به عمل می‌آمد (مستوفی، ۱۳۶۲: ۱۸۱). ابن‌بطوطه، جهانگرد مغربی که در همین دوران، لار را دیده از آن به عنوان محلی بزرگ و دارای باغ‌های بسیار و بازارهای نیکو یاد کرده است (ابن بطوطه، ۱۳۷۰: ۲/ ۲۴۰). در اواخر قرن هشتم هجری و در ایام سلطنت شاه شجاع از خاندان آل مظفر و نیز در دوره تیموریان، این شهر ضرابخانه‌ای داشت و این امر، نشان‌دهنده این است که لار در این زمان، شهری بزرگ و حایز اهمیت به شمار می‌رفت (لسترنج، ۱۳۷۲: ۳۱۳).

به جز موارد ذکرشده لنگرگاه‌های کوچک بسیاری در سواحل ایالت فارس و حاشیه خلیج فارس واقع بودند که از بیان آن‌ها صرف نظر شد.

جزیره خارک

در مسیر دریایی که از بصره آغاز و به هندوستان و چین منتهی می‌گردید اولین توقف‌گاه، جزیره خارک بود که پنجاه فرسخ با بصره فاصله داشت (ابن خردادبه، ۱۳۶۱: ۶۲) و از مصب رودخانه شاپور در فارس هم دور بود. خارک، از توابع ولایت اردشیرخرّه و لنگرگاه کشتی‌هایی محسوب می‌شد که از مسیر دریایی فوق عبور می‌کردند. در این جزیره آباد، مزارع و تاکستان‌ها و نخلستان‌های بسیار وجود داشت (همان) و مردم بسیاری در آن زندگی می‌نمودند که به تجارت و صادرات و واردات، روزگار می‌گذرانیدند (ابن‌حوقل، ۱۳۰۲: ۱۸۳). یکی از مهم‌ترین کالاهای این جزیره، مرواریدهای

ممتازی به شمار می‌رفت که در آب‌های اطراف آن صید می‌گردید و ارزش آن از مرواریدهای نواحی دیگر بیشتر بود (اصطخری، ۱۳۷۴: ۳۲). اگرچه مرواریدهای به دست‌آمده در آن‌جا کم بوده ولی می‌توانست به عنوان یک کالای صادراتی تلقی گردد.

علاوه بر جزیره خارک، جزایر دیگری در آب‌های خلیج فارس به ویژه در حوزه ولایت اردشیرخره فارس وجود داشتند که البته اهمیت بندری و تجاری آن‌ها کمتر بوده لذا از ذکر آن‌ها صرف نظر می‌نماییم.

بنادر کرمان

کرمان، ایالتی گرمسیر در شرق ایالت فارس بود 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 رودخانه‌ای از آن می‌گذشت که به خلیج فارس می‌ریخت و تنها رودخانه این اقلیم بود. بنادر کرمان در همین ولایت و نزدیک مصب رودخانه جیرفت قرار گرفته بودند (لسترنج، ۱۳۷۷: ۳۴۰).

هرمز کهنه

مهم‌ترین بندر کرمان در خلیج فارس، هرمز کهنه است که در کنار باریکه‌ای از خلیج واقع می‌شد و کشتی‌ها از دریا به آن‌جا رفت و آمد می‌کردند. این ناحیه را آبجیر می‌نامیدند (اصطخری، ۱۳۷۴: ۱۶۹). خرابه‌های هرمز کهنه در محلی که آن را مَناب یا مَناو می‌گویند 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 همان‌گونه که کیش جای سیراف را گرفته و مهم‌ترین بندر تجارتی خلیج گردیده بود. علت خرابی هرمز کهنه، ظاهراً تاخت و تاز پیوسته دزدان به این شهر بوده است و همین امر سبب شد امیر هرمز شهر را ترک کند و به جزیره جَرون رفته، شهر هرمز نو را در آن‌جا بنیان نهد (مستوفی، ۱۳۶۲: ۱۹۲). این واقعه در اوایل قرن هشتم هجری رخ داد و ابن بطوطه که در همین‌زمان از هرمز کهنه سخن گفته شهر جدید را توصیف کرده است (ابن بطوطه، ۱۳۷۲: ۲۳/۲). اصطخری درباره 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 محصولات مانند ذرت، نیل، زیره و نیشکر محدود می‌گردید (اصطخری، ۱۳۷۴: ۱۶۹). مقدسی بازارهای هرمز کهنه را ستوده و از خانه‌هایش سخن گفته است. ظاهراً لنگرگاه هرمز کهنه نصف روز از شهر فاصله داشت و در

مدخل خلیج هرمز قرار می‌گرفت (مقدسی، ۱۴۰۴: ۴۳۰).

گمبرون

بندر دیگر کرمان که از قرن دهم هجری شهرت یافت گمبرون است که بندر ناحیه هرمز به شمار می‌رفت و از آن جا تا شهر لار در ایالت فارس چهار تا پنج روز راه بوده است (لسترنج، ۱۳۷۷: ۳۴۲). این بندر در سال ۹۲۰ هجری به اشغال مهاجمان پرتغالی درآمد که به فرماندهی آلبوکرک (Albuquerque) به خلیج وارد شده بودند. آن‌ها ابتدا جزیره هرمز را متصرف گردیدند و سپس به گمبرون وارد شدند. یک قرن بعد، شاه عباس صفوی پس از اخراج اشغالگران، آن‌را بندرعباس نامید. گمبرون که بندر کرمان بود احتمالاً در نزدیکی شهر سورو واقع می‌شد (لسترنج، ۱۳۷۷: ۳۴۲).

بنادر کرمان نسبت به بنادر فارس از اهمیت تجاری کمتری برخوردار بودند و اساساً تجارت کرمان به مراتب کمتر از فارس بود و در آثار جغرافی‌نویسان مسلمان، اطلاعات کمی درباره اوضاع تجاری این ایالت و راه‌های مواصلاتی این ناحیه ذکر شده است. با این حال می‌دانیم که بندر هرمز کهنه از طریق جاده‌ای که از شهرهای منوقان و ولاشگرد می‌گذشت به جیرفت می‌رسید (ابن خردادبه، ۱۳۶۱: ۵۴). از همین جاده در ولاشگرد، راهی منشعب می‌شد که به طرف غرب به سمت مرز فارس می‌رفت و از شهرها و روستاهایی می‌گذشت که امروزه جای هیچ‌کدام از آن‌ها معلوم نیست (اصطخری، ۱۳۷۴: ۱۶۹). راه اولی که به جیرفت می‌رسید، از طریق یک جاده به سیرجان منتهی می‌گردید و راه دیگری هرمز کهنه را به ریگان و نرماشیر، دو شهر بزرگ کرمان، مرتبط می‌ساخت و در طی مسیر از شهرهای متعددی عبور می‌کرد (مقدسی، ۱۴۰۴: ۴۷۳).

بدین ترتیب بنادر کرمان با مراکز مهم تجارت در این ایالت ارتباط می‌یافت. مهم‌ترین این مراکز، شهر جیرفت، کرسی این ایالت به شمار می‌رفت که در قرن چهارم هجری تجارت‌خانه سیستان و خراسان نیز محسوب می‌شد (ابن‌حوقل، ۱۳۰۲: ۲۱۶). در نزدیک جیرفت، مرکز تجاری مهم دیگری به نام قمدین وجود داشت که بازرگانان رومی و هندی در آن‌جا انبارهایی داشتند و مسافرینی که از دریا یا خشکی می‌آمدند کالاهای خود را در آن‌جا داد و ستد می‌کردند (لسترنج، ۱۳۷۷: ۳۳۷).

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 و در ادامه به ذکر آن‌ها می‌پردازیم.

جزیره ابن کاوان

این جزیره که به نام لافت نیز مشهور است (اصطخری، ۱۳۷۴: ۱۰۷) جزیره‌ای نسبتاً بزرگ در منطقه‌ای بین کیش و هرمز بوده است (ابن خردادبه، ۱۳۶۱: ۶۲) که تعیین محل دقیق و تطبیق آن با جزایر فعلی کاری دشوار می‌نماید، چون اطلاعات داده‌شده از طرف جغرافی‌نویسان مسلمان گوناگون و متفاوتند؛ با این حال در شمار مهم‌ترین جزایر دریا بوده و رونق و سکنه بسیار داشته است و روستاها و مزارع غله در آن موجود بودند (یاقوت، ۱۴۰۸: ۳۴۲/۴). جزیره ابن کاوان در مسیر حرکت کشتی‌هایی قرار داشت که خلیج فارس را به سمت هند و چین ترک می‌کردند (ابن خردادبه، ۱۳۶۱: ۶۲) و طبیعتاً این کشتی‌ها و یا 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 اولین توقفگاه، جزیره خارک بود که پنجاه فرسخ با بصره فاصله داشت (ابن خردادبه، ۱۳۶۱: ۶۲). و از مصب رودخانه شاپور در فارس هم دور بود. خارک، از توابع ولایت اردشیر خره و لنگرگاه کشتی‌هایی محسوب می‌شد که از مسیر دریایی فوق عبور می‌کردند. در این جزیره آباد، مزارع و تاکستان‌ها و نخلستان‌های بسیار وجود داشت (ابن خردادبه، ۱۳۶۱: ۶۲۹) و مردم بسیاری در آن زندگی می‌نمودند که به تجارت و صادرات و واردات، روزگار می‌گذرانیدند (ابن حوقل، ۱۳۰۲: ۱۸۳). یکی از مهم‌ترین کالاهای این جزیره، مرواریدهای ممتازی به شمار می‌رفت که در آب‌های اطراف آن صید می‌گردید و ارزش آن از مرواریدهای نواحی دیگر بیشتر بود (اصطخری، ۱۳۷۴: ۳۲)، اگرچه مرواریدهای به دست‌آمده در آن‌جا کم بوده ولی می‌توانست به عنوان یک کالای صادراتی تلقی گردد.

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 (ابن خردادبه، ۱۳۶۱: ۶۲). این جزیره در قرن ششم هجری و پس از خرابی سیراف، بندر مهم تجاری خلیج به شمار می‌رفت و در آن‌جا امیری بود که بر عمان هم امارت داشت و او را امیر دریا می‌خواندند و دو سوم عایدات بحرین نیز متعلق به او بود. در کیش،

بازارهای پررونقی وجود داشت که در آن کالاهایی که توسط کشتی‌ها آورده می‌شد مبادله می‌گردید. کشتی‌هایی که عازم هندوستان بودند عموماً در این جا لنگر می‌انداختند و توقف می‌کردند (یاقوت، ۱۴۰۸: ۲۱۵/۴). کشتی‌های تجاری بسیار و قایق‌های بادبانی تندرویی که در اختیار امیر جزیره قرار داشت، او را در نزد سلاطین هند از نفوذ و اعتبار بسیار برخوردار ساخته بود.

جزیره بحرین یا اوال

بحرین، مجمع‌الجزایری در جنوب خلیج فارس در خلیج شلوا است و در سرتاسر کرانه‌های جنوبی و غربی خلیج فارس، منطقه‌ای مهم‌تر از بحرین به لحاظ بازرگانی وجود نداشت. این جزایر که بین شبه جزیره قطر و کرانه احسا قرار دارند، در وسط ناحیه صید مروارید واقع بوده و بزرگ‌ترین بازار تجارت مروارید به شمار می‌رفته‌اند. در تشکیلات اداری دوره ساسانی، ناحیه بحرین را به چند ولایت یا حکومت نشین تقسیم کرده بودند که به نام‌های هگر (یا هجر) و بنیاد اردشیر (یا خط) و میشماهیگ (یا اوال) یا جزیره بحرین امروزی خوانده می‌شدند و هر یک به طور مستقیم با تشکیلات مرکزی جنوب غربی کشور ارتباط داشتند (اقتداری، ۱۳۴۸: ۸۸۷).

جزیره بحرین که در روایات قدیمی دوره اسلام، اوال خوانده می‌شد در زمان ساسانیان به آن میشماهیگ می‌گفتند. 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 و در قدیم به تیلوس معروف بوده است و نیز مینابه و میان آب گفته می‌شد. این جزیره، به طول ۴۷ و عرض ۱۲ کیلومتر در امتداد شمالی- جنوبی واقع گردیده و دارای اراضی شنزار و در بعضی نواحی، ارتفاعات سنگی است. هوای آن، مرطوب و ناسالم و خاک آن، بسیار حاصلخیز و مستعد است. محصول آن را خرما، انجیر و انگور تشکیل می‌دهد و درخت‌های کاج و گل‌های مخصوصی در آن به عمل می‌آید (حموی، ۱۴۰۸: ۲۱۹/۱ و اقتداری، ۱۳۴۸: ۸۷۸). این جزیره، در مسیر کشتی‌های تجارتی واقع 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 حرکت می‌کردند از سمت راست، راه مجاور سواحل بحرین را پیش‌گرفته و پس از عبور از جزایر کوچک و توقف در ناحیه هگر و خط، به جزیره بحرین می‌رسیدند و از آن‌جا راه جنوبی خلیج فارس را که مسیر دشواری بود، پیموده 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 (حموی، ۱۴۰۸: ۲۷۶).

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 لشکرکشی به این ناحیه وادار می‌شدند (اقتداری، ۱۳۴۸: ۸۹۵). در دوره اسلامی نیز شاهد فعالیت‌های سیاسی گسترده‌ای در ناحیه بحرین علیه حاکمان عباسی هستیم که نخستین آن‌ها، در شورش زنگیان متبلور گشت و اندکی بعد در اوایل قرن چهارم هجری با تسلط قرمطیان (فرقه افراطی شیعیان اسماعیلی) بر این ناحیه که خواستار براندازی حکومت عباسیان بودند، به اوج خود رسید (ابن اثیر، ۱۴۱۸: ۷۲/۶ و ۳۸/۷). در دوره‌های متاخرتر نیز این ناحیه به لحاظ فرهنگی (حضور و فعالیت گسترده شیعیان بحرینی)، از نواحی همجواریش در شبه جزیره عربستان متمایز می‌گردد. علاوه بر جزایر مذکور، در آب‌های خلیج فارس، جزایر دیگری به‌ویژه در حوزه ولایت اردشیرخره فارس وجود داشتند که البته اهمیت بندری و تجاری آن‌ها کمتر بوده، لذا از ذکر آن‌ها صرف نظر می‌نماییم.

منابع

- ابن اثیر، (۱۴۱۸)، الكامل فی التاریخ، بیروت، دارالکتب العلمیه.
- ابن حوقل، (۱۳۰۲)، صورہ الارض، لیدن، بریل.
- ابن خرداد به، (۱۳۶۱)، المسالک و الممالک، ترجمه قره چا نلو، تهران، نشر نو.
- ابن بطوطه، (۱۳۷۰)، سفرنامه، ترجمه محمد علی موحدی، تهران، انتشارات آگاه.
- ابن بلخی، (۱۳۴۸)، فارسنامه، تهران، انجمن آثار ملی.
- ابن رسته، (۱۳۶۴)، الاعلاق النفیسه، ترجمه قره چانلو، تهران، امیرکبیر.
- ابن فقیه همدانی، احمد بن محمد، (۱۳۰۲)، مختصر کتاب البلدان، لیدن، بریل.
- اصطخری، ابو اسحق ابراهیم، (۱۳۴۷)، المسالک و الممالک، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- اقتداری، احمد، (۱۳۴۸)، آثار شهرهای باستانی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان، تهران، انجمن آثار ملی
- بختیاری، حسین، (۱۳۵۳)، نکاتی از جغرافیای تاریخی و باستانشناسی سیراف، بوشهر، انتشارات اداره کل فرهنگ و هنر استان بوشهر.
- بلاذری، احمد بن یحیی، (۱۴۱۰)، فتوح البلدان، تهران، بنیاد فرهنگ ایران.
- حموی، یاقوت، (۱۴۰۸)، معجم البلدان، بیروت، دار احیاء التراث العربی.
- شوالتس، پاول (۱۳۷۲)، جغرافیای تاریخی فارس، ترجمه جهاندار، تهران، انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- طبری، محمد بن جریر، (۱۳۷۸)، تاریخ الامم و الملوک، انتشارات ارومیه.
- قدامه بن جعفر، بی تا، الخراج، مصر، دارالکتاب.
- قزوینی، زکریا بن محمد، ۱۳۷۲، آثار البلاد و اخبار العباد، تهران، امیرکبیر.
- لسترنج، گی، ۱۳۷۷، جغرافیای تاریخی سرزمینهای خلافت شرقی، ترجمه محمود عرفان، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی.
- مسعودی، علی بن حسین، (۱۳۷۱)، مروج الذهب، ترجمه پاینده، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی.
- مستوفی، حمد الله، (۱۳۶۲)، نزهة القلوب، تهران، دنیای کتاب.
- معصومی، غلامرضا، (۱۳۷۴)، سیراف "بندر طاهری"، تهران، نشر قطره.
- مقدسی، محمد بن احمد، (۱۴۰۴)، احسن التقاسیم، بیروت، دار احیاء التراث الاسلامی.
- ناصر خسرو، (۱۳۵۸)، سفرنامه، تهران بی تا.
- یزدی، علی، (۱۳۳۶)، ظفرنامه، تهران.