

اهمیت جزیره کیش در بازرگانی خلیج فارس و دریای عمان عصر مغول^۱

محمدجعفر چمنکار!

چکیده

جزیره کیش با حاکمیت ملوک محلی بنی قیصر به عنوان مرکز بازرگانی خلیج فارس در عصر مغول محسوب می‌شد و تحولات آن همواره بر مناطق پیرامونی و ماورای منطقه‌ای تأثیرگذار بود. هدف از این نوشتار بررسی دگرگونی‌های اقتصادی کیش و جایگاه ممتاز آن در بازرگانی دریایی حوزه خلیج فارس و دریای عمان عصر مغول بدون تمرکز بر تاریخ سیاسی آل قیصر است. بر این اساس جزیره کیش موقعیت تاریخی خود را به عنوان مرکز عمده بازرگانی و باراندازی مال التجاره بازرگانی حفظ کرده است و تأثیر گذاری آن را بر فعل و انفعالات اقتصادی داخل ایران، سرحدات شمالی و جنوبی خلیج فارس و سرزمین‌های دور دست کماکان ادامه داده است.

واژگان کلیدی: جزیره کیش، مغول، خلیج فارس، دریای عمان

^۱. تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۰/۸/۱۲ تاریخ پذیرش مقاله: ۱۳۹۰/۱۱/۱۹

^۲. استادیار دانشگاه ارومیه و پژوهشگر تحولات خلیج فارس و دریای عمان / southstar_boy@yahoo.com

مقدمه

از روزگار باستان تا دوره اسلامی، کیش با اسامی کامتینا، کائنا، آریان، کیان و گیان خوانده شده است. نخستین آگاهی پیرامون نام کیش مربوط به قرن سوم هجری است. در گزارش ابن خردادبه و برخی دیگر از منابع جغرافیایی نام کیش به کار رفته است. به لحاظ واژه شناسی کیش نام باستانی و بسیار کهن است، زیرا شهری به همین نام در شرق بابل وجود داشته است. در شرق بابل، شهر قدیمی اکدی و بعد سومری یعنی کیش را می بینیم که جایگاه کهن ترین فرهنگ شناخته شده در این ناحیه است. ظاهراً هیچ ارتباطی بین شهر سومری کیش و جزیره کیش وجود ندارد، اما با توجه به قدمت و تثبیت واژه کیش به عنوان نام یکی از جزایر معروف و کهن خلیج فارس و مشابهت آن با نام شهر باستانی بابل می توان گفت که این همانمی بی ارتباط نبوده است و به نظر می رسد که در دورانی کهن به دلیل مهاجرت اقوامی از ساکنان اولیه یا بعدی شهر باستانی کیش در بابل به خلیج فارس نام این شهر بر جزیره ای که امروزه کیش خوانده می شود، نهاده شده است. بالعکس مهاجرت مردمانی از جزیره کیش در خلیج فارس به شهری در بابل و نامگذاری آن شهر به نام کیش نیز امکان دارد. پاره ای از نویسندگان، نام قدیم کیش را کیان نوشته اند. احتمال دارد نام کیان از نام سلسله کیانیان گرفته شده باشد. برخی جزیره کیش را قیس می نامند و خواسته اند پدیری برای قیس جعل کنند و آن را به قیس بن عماره منتسب کرده اند که صحت ندارد.

در وجه نامگذاری کیش، افسانه هایی در کتاب هایی چون و صاف، تنسوخ نامه و عرایس الجواهر آمده است که مضمون همه آنها یکی است. نام این جزیره در همه متون فارسی و برخی از متون عربی، کیش خوانده شده است و واژه قیس شکل عربی کیش است. جزیره کیش (قیس) از دوران باستان بخشی از قلمرو حکومت های ایران بود و در سیاست های نظامی و اقتصادی آنان جایگاه ویژه ای داشت. حاکمیت معنوی و اداری ایرانیان پیش از اسلام بر کیش از رهنامه های نگاشته به زبان پهلوی کاملاً مشهود است. در دوره سلجوقیان، کیش به بزرگ ترین مرکز تجاری خلیج فارس تبدیل شد. در همین دوران، آل قیصر با مهاجرت از بندر سیراف در کیش به قدرت رسیدند. مقارن با تأسیس امپراطوری مغول؛ اتابکان فارس، اتابکان لر بزرگ یا فضلویه، ملوک شبانکاره، امرای کرمان یا خطائیان، ملوک بنی قیصر و امرای هرمز از حکومت های مستقل و نیمه مستقلی در سرحدات خلیج فارس و دریای عمان حکمرانی می کردند و به علت شرایط

اهمیت جزیره کیش در بازرگانی خلیج فارس و دریای عمان عصر مغول ۶۱

خاص جغرافیایی و موقعیت طبیعی در ارتباط با فعل و انفعالات اقتصادی خلیج فارس و دریای عمان نقش آفرین بودند. پس از هجوم مغول این اتابکان و امرا با انقیاد و پذیرش یساولی و خراج، کما بیش به حیات خود ادامه دادند. چنانکه اتابکان فارس (۶۸۴-۵۴۳ ق.) با سیاست دور اندیشانه خود مانع از تهاجم مغولان به جنوب ایران شدند. این سیاست فرایند رشد و شکوفایی اقتصادی بنادر و جزایر جنوبی ایران را استمرار بخشید. این امر با توجه به انحطاط کامل سایر مناطق ایران که در نتیجه حملات ویرانگر مغولان حاصل شده بود، اهمیت خود را بیشتر نشان می‌دهد. در حقیقت سرحدات بحری خلیج فارس و دریای عمان یگانه مناطق ارزشمندی محسوب می‌گشتند که در این مقطع زمانی نابسامان می‌توانست با تکاپوهای اقتصادی خود حیات را به جامعه ایران بازگرداند. مغولان که به علت عدم توانمندی بحری و عدم سازگاری با شرایط آب و هوایی سواحل جنوب ایران توان سکونت دائم در این مناطق را نداشتند، نیازمند استفاده از امیران محلی بودند. در نتیجه ایلخانان هرگز نتوانستند در اشکال گسترده نظامی بر سواحل، جزایر و بنادر خلیج فارس و دریای عمان استیلا یابند. پیامد این مسئله تکامل اقتصادی این بخش از ایران فارغ از عوامل محدود کننده آن عصر بود. جزیره کیش با حاکمیت امرای بنی قیصر از مراکز بسیار مهم و تأثیر گذار در تجارت دریایی ایران عصر ایلخانان بود. فرایند پیشرفت کیش سبب گردید تا این جزیره به مهم‌ترین بندر تجارتي منطقه تبدیل شود. وجود آب آشامیدنی، حضور گسترده دریانوردان و بازرگانان و موقعیت جغرافیایی و امکان زراعت محدود این امر را تسهیل نمود. در مورد دوران طلایی کیش، برخی از مورخان راجع به آن اظهار نظر نموده‌اند. ابن خردادبه، ابن بطوطه، یاقوت حموی، زکریای قزوینی، ابن بلخی، ابن حوقل، ابن مجاور، ابن فقیه، التطیلی، حافظ ابرو و مارکوپولو یا به کیش سفر نموده‌اند و یا در بزرگی آن سخنوری کرده‌اند. سعدی در آثار خود دو بار از رونق اقتصادی جزیره کیش و سفر به آن در این دوران یاد می‌کند. تا کنون تحولات اقتصادی خلیج فارس و دریای عمان عصر ایلخانی با مرکزیت جزیره کیش مورد پژوهش قرار نگرفته است. از همین رو، نوشتار حاضر با هدف و در تلاش برای شناخت و بررسی این موضوع به نگارش در آمده است.

الف- زمینه‌های توسعه اقتصادی جزیره کیش

مقارن با تشکیل دولت مغول، امرای بنی قیصر در جزیره کیش حکومت می‌کردند. آنان ابتدا در بندر سیراف به تکاپوهای محدود بازرگانی پرداختند، سپس با

مهاجرت به جزیره کیش آن را به بندر تجاری خلیج فارس تبدیل نمودند؛ "چون بنی قیصر صاحب دستگاهی شدند، گروهی را در کنف حمایت خود گرفتند، پس آن چنان قدرتی یافتند که کس را یارای مقاومت با آنها نبود." (وصاف، ۱۰۲: ۱۳۷۲)، ملوک بنی قیصر با تابعیت و خراجگزاری به حکومت سلاجقه کرمان و اتابکان فارس به عنوان فرمانداران جزایر خلیج فارس و قسمت دریا محسوب می‌گشتند. در روزگار اتابک سنقر سلغوری (۵۵۸-۵۴۳ ق.) حکومت سواحل نیز بر آنان تفویض گشت، (اقبال، ۱۳۲۸: ۳۲) بدین ترتیب امیران کیش با استیلا بر مناطق غربی خلیج فارس و جزایر و بنادر آن به اوج قدرت اقتصادی دست یافتند. اسامی حکام بنی قیصر کیش و شرح کوتاهی از وقایع سیاسی، نظامی و اقتصادی آنان در تاریخ وصاف به عنوان یکی از بهترین منابع توصیف کننده این ملوک ذکر شده است (وصاف الحضرة، ۱۳۳۸: ۱۷۴).

فروپاشی اقتصادی بندر سیراف نقش تعیین کننده‌ای در تبدیل جزیره کیش به مرکز تجاری عمده در منطقه خلیج فارس و دریای عمان ایفاء نمود.

بندر سیراف (شیلاو) که در عصر دیپالمه بزرگ‌ترین بندر در خلیج فارس و دریای عمان محسوب می‌گردید (معصومی، ۱۳۵۲: ۲۷-۲۴)، در نتیجه پاره‌ای عوامل نابود کننده مانند زلزله های پیاپی (امبرنسرمان، ۱۳۷۰: ۴۱)، انحراف مسیرهای تجاری از خلیج فارس به دریای سرخ در نتیجه تقابلات مابین خلفا و آل بویه با فاطمیان مصر (امیرابراهیمی، بی تا: ۶۵) و مهاجرت نفوس آن به جزیره کیش (اقبال، ۱۳۲۸: ۳۲) و سرزمین عمان (ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۶۳۶) به مرور از عصر رونق خود دور گشت و مقارن با حکومت ایلخانان به قریه ای کوچک و بندری حاشیه‌ای تبدیل شد. اما بندرگاهی برای لنگر انداختن و پهلو گرفتن کشتی‌ها نداشت و سفاین ناچار به منطقه خلیج نابند در نزدیکی آن می‌رفتند؛ "سیراف از گرمی دروازه جهنم است. آب را از راه دور به آنجا می‌برند، کاریزی باریک و نیمه گوارا، اندکی میوه نیز دارند. شهر در میان کوه و دریا است و دو طرف دیگرش زمین خشک است و چند نخل در نزدیکی دارد." (ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۶۳۷) عادل الدین توران شاه (۴۹۰-۴۷۷ ق.) پادشاه سلجوقی کرمان فرمان داد که جزیره کیش به جای بندر سیراف مرکز بارگیری خلیج فارس گردد. (سعدی، ۱۳۶۳: ۹۵) "ملک توران شاه عمادالدین چغری بیک که مملکت کرمان در تحت تصرف او بود به این جزیره توجهی کرد و آن را فرضه سواحل ساخت، چه در آغاز دولت آل بویه بزرگ ترین فرضه جزایر فارس، سیراف بود." (وصاف، ۱۳۷۲: ۱۰۱)

اهمیت جزیره کیش در بازرگانی خلیج فارس و دریای عمان عصر مغول ۶۳

با ظهور کیش به عنوان یکی از قطب‌های اقتصادی، زوال سیراف تشدید گشت "سیراف در قدیم شهری بزرگ بودست و آبادان و پرنعمت و مشرع بوزیها و مالی بسیار از آنجا خاستی و بعد از ان امیر کیش مستولی شدند و جزیره قیس و دیگر جزایر بدست گرفتند و آن دخل کی سیراف را می‌بود بریده گشت و به دست ایشان افتاد." (ابن بلخی، ۱۸۰: امرای کیش تلاش فراوانی را برای جلوگیری از پهلوگیری کشتی‌های بازرگانی در سیراف انجام دادند؛ "هیچ بازرگانی به سیراف کشتی نیارست آورد از بهر ایمنی راه به کرمان، مهربان یا دورق و بصره و بر راه سیراف جز چرم و زرافه و اسباب کی پارسیان را بکار آید نیاوردند و از این سبب خراب شد." (ابن بلخی، ۱۳۶۳: ۱۳۷)

حمدالله مستوفی نیز با تاکید بر رکود سیراف می‌نویسد: "سیراف در قدیم شهری بزرگ بود و پر نعمت و در روزگار دیالمه مشرع سفر بحر از آنجا به قیس افتاد." (مستوفی قزوینی، ۱۹۱۳: ۱۱۷) علاوه بر آن مقارن با حکومت مغول، کرانه‌ها و پس کرانه‌های خلیج فارس و دریای عمان جابجایی آشکاری را در کانون‌های تجاری خود تجربه نمودند. بدین ترتیب در کنار افول پاره‌ای از مراکز عمده تجاری پیشین خلیج فارس، مراکز بازرگانی تازه‌ای پا به عرصه تحولات بازرگانی منطقه گذاردند. به دنبال این تحول جزایر و بنادری چون قشم، سیراف، ریشهر، خارک، جنابه، سی نیز، مهربان، معشور، عبادان، تیز، بصره و آبله بتدریج دچار زوال و انحطاط شدند و به بنادر حاشیه‌ای و کم اهمیت مبدل گشتند. همزمان با کاهش موقعیت این مراکز، کیش به همراه هرمز، بحرین و عمان به عنوان قطب‌های جدید تجاری پا به عرصه فعالیت‌های اقتصادی منطقه گذاردند. بر این اساس در بررسی علل زوال تدریجی مراکز سنتی بازرگانی خلیج فارس و دریای عمان مقارن با حکومت مغول که زمینه ساز توسعه اقتصادی جزیره کیش شد، می‌توان به طور کلی عوامل زیر را تأثیر گذار دانست که زنجیروار این فرایند را موجب گردیدند:

- ۱- رونق و شکوفایی جزیره کیش در دوران ملوک بنی قیصر.
- ۲- سیادت دریایی نظامی و تجاری بلامنازع امرای هرمز.
- ۳- تلاش امرای کیش و هرمز در اجرای سیاست انزوا و رکود اقتصادی سایر مناطق خلیج فارس.
- ۴- بلایای طبیعی مانند زلزله، قحطی و شیوع بیماری‌های واگیر با تلفات گسترده انسانی.

- ۵- انحراف مسیرهای بازرگانی و خطوط مواصلاتی زمینی و دریایی.
- ۶- مهاجرت نیروی انسانی و بازرگانان عمده بومی به مناطق تازه رونق گرفته کیش، هرمز و عمان که سبب تخلیه نیروی کار و سرمایه از بخش‌هایی و تزریق آن به دیگر نقاط گردید.
- ۷- رقابت‌های اقتصادی نبود کننده با رقیبان محلی که به نوعی نیروی آنها را تحلیل می‌برد.
- ۸- تأثیر ضعف اقتصادی مناطق مهم چون بصره، بغداد، جنابه و مهربان بر سایر نواحی.
- ۹- چپاولگری گروه‌های سرکش مغول نكوداری، جغتایی و بلوچ.
- ۱۰- گرایش تدریجی به مشاغل تدارکاتی چون زراعت و دامداری محدود و تعمیرات کشتی و دوری از فعالیت‌های عمده تجارت دریایی.
- ۱۱- فقدان نیروی مستقل و نیمه مستقل سیاسی در کرانه‌های دریای عمان که روند مرکزگریزی در میان قبایل راهزن و عدم امنیت منطقه ای را افزایش می‌داد.

ب- تحولات اقتصادی جزیره کیش

فرایند انحطاط اقتصادی سیراف و سایر مراکز عمده تجاری پیشین خلیج فارس سبب گردید تا جزیره کیش به مهم‌ترین بندر تجارتی منطقه تبدیل شود. وجود آب آشامیدنی، تجارت مروارید، حضور گسترده دریانوردان و بازرگانان، موقعیت جغرافیایی خاص و امکان زراعت محدود این روند را تسهیل نمود. به روایت یاقوت حموی که کتاب خود را طی سال‌های ۶۲۱ - ۶۱۵ ق. نگاشته و ۸ نوبت به کیش مسافرت داشته است و از این لحاظ اثر او از برجسته‌ترین تألیفات در ارتباط با تحولات این جزیره مقارن با زوال خوارزمشاهیان و تشکیل دولت مغول است، کیش شهری آباد با ساختمان‌های زیبا و عمارات عالی بود که اطراف آن را باغات فراوان احاطه نموده است، چند آب انبار بزرگ برای ذخیره سازی آب باران وجود داشت. پنج بازار بزرگ با دکاکین بسیار معاملات کالاهای گوناگون را تسهیل می‌کرد. مردم به صید مروارید می‌پرداختند و جمعیت زیادی در آن سکونت داشته است. (یاقوت حموی، ۱۳۲۳: ۴۲۲) کیش لنگرگاه کشتی‌هایی بود که از سواحل دوردست بلاد عرب، اقیانوس هند، آسیای شرقی، چین و

اهمیت جزیره کیش در بازرگانی خلیج فارس و دریای عمان عصر مغول ۶۵

آفریقای شرقی به منظور داد و ستد انواع کالا به خلیج فارس و دریای عمان مراجعت می‌کردند.

آب‌های پیرامون جزیره کیش به صورت سنتی یکی از عمده‌ترین ذخیره‌گاههای مروارید در منطقه خاورمیانه بود و مرواریدهای نفیس آن شهرت جهانی داشت. (العمری، ۱۴۲۳: ۳۴۵/البغدادی، ۱۱۳۹:۱۴۱۲/الادریسی، ۱۴۰۹: ۳۹) صید مروارید از مشاغل عمده‌ای بود که به وسیله جزیره نشینان انجام می‌گرفت. مرکز عمده غوص مروارید در آب‌های آرام و راکد خلیج فارس، بین کیش تا بحرین قرار داشت. صید مروارید در ماههای بهار انجام می‌شد و بازرگانان فارس، بحرین و قطیف برای خرید آن به این جزیره می‌آمدند. مروارید کیش چنان با ارزش بود که بیشتر آن توسط بازرگانان پیش خرید می‌شد. (ابن بطوطه، ۱۳۵۹: ۳۰۷) به نوشته حمدالله مستوفی: "در خلیج فارس لولوی بزرگ می‌باشد که هیچ دریا را نیست." (مستوفی قزوینی، ۱۹۱۳: ۲۴۳) صیادان مروارید به دو دسته تقسیم می‌شدند: ۱- کسانی که به قعر دریا رفته و صدف‌های محتوی مروارید را جمع‌آوری می‌کردند. ۲- غیص‌ها و افرادی که مانده و غیص و سبدهای صدف را بالا می‌کشیدند. عمل صید از صبح تا ظهر و از بعد از ظهر تا غروب ادامه می‌یافت. هنگام شب نیز صدف‌ها را شکافته و مروارید آن را بیرون می‌آوردند.

مرواریدها به انواع غلطان با رنگ سفید متمایل به سرخ، نباتی که خشن یا درشت بود، قوله و بدله با رنگ سفید متمایل به سبز و کیود، بطن‌الهند، تنبول، کاوکی، ناعم، بوکه و خاکی دسته بندی و ارزش گذاری می‌شد و به فروش می‌رسید. (نوری‌زاده بوشهری [بی تا] ۱۱۳-۱۱۱) کلیه مرواریدهایی که صید می‌شد، خمس آن متعلق به سلطان بود. (ابن بطوطه، ۱۳۵۹: ۳۰۷) مروارید همواره از خزاین گرانبها و هدایا یا غنائمی بود که از جزیره کیش به دست می‌آمد؛ چنانکه در حملات قطب الدین تهمتن امیر هرمز به کیش "از صفت‌های مروارید غلطان و جواهر و سنگ پاره و زرطلی و نقره و مرصینه و مرواریدهایی که به سال بسیار به خون جگر از دل دریا حاصل شده بود همه بغارتیدند." (شبانکاره‌ای، ۱۳۷۶: ۲۱۹)

طلایفه‌ای از اعراب بنی سفاف از غواصان عمده مروارید در جزیره کیش بودند. (ابن بطوطه، ۱۳۵۹: ۳۰۶) زراعت با آنکه همواره عوامل محدود کننده‌ای چون گرمای فراوان، رطوبت بالا و کمبود آب آن را با مشکل روبرو می‌ساخت، در کیش انجام می‌شد که در

این میان نخلستان‌ها با تولید انواع خرما حائز اهمیت بیشتری بودند. (مستوفی قزوینی، ۱۹۱۳: ۱۳۶) در اطراف خانه‌های ساکنان جزیره باغاتی وجود داشت که در آن درختان نخل، مرکبات، غلات و صیفی‌جات کشت می‌شد. (ابن بطوطه، ۱۳۵۹: ۳۰۶) در کیش تاکستان‌های وسیعی نیز وجود داشت: "قیس جزیره‌ای است در وسط دریا میان عمان و فارس، جایی خوش منظر و زیبا و پر از بوستان و نخلستانی است که دشت فارس از آنجا دیده می‌شود." (یاقوت حموی: ۱۵۴) آب آشامیدنی مردم عمدتاً در فصل زمستان از باران تأمین می‌گشت که "در مصانع جمع شود." (مستوفی قزوینی، ۱۹۱۳: ۱۳۶) این آب انبارها به صورت عمومی مورد استفاده قرار می‌گرفت، اما ثروتمندان و خواص جزیره دارای ذخیره گاههای شخصی بودند. بنیامین تودلایی سیاح معروف اسپانیایی نیز به این موضوع اشاره کرده است. (التطیلی، ۲۰۰۲: ۱۷۹) ماهیگیری نیز به مانند سایر سواحل خلیج فارس و دریای عمان بخش لاینفک از زندگی مردم کیش بود. (اشپولر، ۱۳۷۶: ۴۰۸) جمعیت کیش که در نتیجه کثرت حضور بازرگانان و دلان کالا از اقصی نقاط جهان حاصل گشته بود، نیازمندی ساکنان جزیره را برای تأمین مواد غذایی افزایش می‌داد. چنانکه بخشی از مایحتاج مردم و دریانوردان که به سفرهای دور و دراز می‌رفتند از سایر مناطق از جمله سیراف (شیلاف) وارد می‌گردید: "کیش شهری است بر جزیره‌ای در آب، از شهر شیلاف طعام آورند و به آن زندگی کنند وطن را بسپارند." (همدانی، ۱۳۷۵: ۴۷۴)

ابن مجاور در تاریخ المستبصر که در سال ۶۲۶ ق. نگاشته است، می‌نویسد: "گیس (کیش) شهریست بزرگ و حصاری دور آن کشیده شده بازرگانان انواع پارچه‌های ابریشمی و کتانی و حبوبات به این جزیره وارد می‌کنند و در مقابل مروارید خریداری می‌نمایند. در این جزیره نخلستان و خرما فراوان وجود دارد خانه‌ها عموماً دارای چند طبقه است اهالی آنجا از منسوجات بافت مراکش لباس می‌پوشند و گوشه دستار خود را آویزان می‌کنند." (ابن مجاور، ۱۹۵۴: ۲۸۷)

سعدی طی سیاحت خود که طی سال‌های ۶۵۵-۶۲۰ ق. به طول انجامید از جزیره کیش نیز گذر کرده بود و درباره رونق و شکوفایی آن می‌نویسد: "بازرگانی را شنیدم که صد و پنجاه شتر بار داشت و چهل بنده خدمتکار، شبی در جزیره کیش مرا به حجره خویش در آورد. همه شب نیارمید از سخن‌های پریشان گفتن که فلان انبازم به ترکستان و فلان بضاعت به هندوستان است و این قباله فلان زمین است و فلان چیز

اهمیت جزیره کیش در بازرگانی خلیج فارس و دریای عمان عصر مغول ۶۷

را فلان زمین. گاه گفتمی خاطر اسکندریه دارم که هوایی خوش است باز گفت نه که دریای مغرب مشوش است. سعدیا سفری دیگرم در پیش است اگر آن کرده شود بقیت عمر خویش به گوشه بنشینم. گفتم آن کدام سفر است؟ گفت: گوگرد پارسی خواهم بردن به چین که شنیدم قیمتی عظیم دارد و از آنجا کاسه چینی به روم آرم و دیبای رومی به هند و فولاد هندی به حلب و آبگینه حلبی به یمن و برد یمانی به پارس." (سعدی، ۱۳۶۳: ۱۰۹) کیش بدین درجه از پیشرفت و رونق تجاری بود که ابن بلخی این جزیره را مرکز و اصلی ترین جزایر خلیج فارس دانسته است. (ابن بلخی، ۱۳۶۳: ۱۴۱) بنیامین تودلایی ضمن برشمردن کالاهای تجاری مورد معامله در کیش چون حریر، ابریشم، کتان، غلات، حبوبات، بقولات، عطریات و احجار کریمه، آن را مرکز عمده بازرگانی منطقه می داند که مقصد اصلی خریداران و فروشندگان است. او نخستین نویسنده ای است که به نقش واسطه ای مردم کیش نیز توجه کرده است. بر این اساس، در کنار تجار ثروتمند عمده گروهی از مردم ضمن خرید کالا از بازرگانان اصلی با خرده فروشی و انتقال آن به مناطق ساحلی و پسابندر امرار معاش می نمودند. (التطیلی، ۲۰۰۲: ۱۷۹)

ج- راهها و خطوط اقتصادی مواصلاتی

مجموعه گسترده ای از شاهراه های اصلی بازرگانی و شبکه وسیعی از راههای فرعی، کیش را با داخل ایران، پایتخت ایلخانی و ماورای مرزهای دولت مغول مرتبط می ساخت. بخش عمده ای از این ساختار مواصلاتی در ادوار پیشین نیز حائز اهمیت بود. نزدیک ترین بندر و خشکی به کیش، مناطق گرزه و جاشک در مسافت ۱۹ کیلومتری آن بود. (محمودیان، ۱۳۷۷: ۳) در نتیجه این جزیره در فاصله اندکی از خشکی ایران در آبهای خلیج فارس قرار داشت و این امر به تسهیل روابط تجاری با ایران کمک می کرد. راههای متعددی به بنادر و مراکز بارگیری و باراندازی کالا در مقابل کیش ختم می گردید. شعبات جاده ابریشم در مسیرهای مختلف، کیش و جزایر و بنادر و سواحل خلیج فارس و دریای عمان را به سایر نقاط ایران و جهان مرتبط می ساخت. مجموع این راهها می توانست سواحل جنوب و جنوب شرقی ایران را از طریق اصفهان، کاشان و قم به ری از مراکز عمده تجاری بر سر جاده ابریشم متصل سازد. افغانستان و دره سند از طریق سیستان و بلوچستان و دریای عمان و خلیج فارس به خوزستان و جنوب بین النهرین مرتبط می شد. (ابن فقیه، ۱۳۴۹: ۱۶۲). مبدأ این راهها از

نواحی شمال افغانستان و خراسان شرقی شروع می‌گشت. راهی از بلخ به هرات و از هرات به زرنج و از زرنج به نرماشیر و بم و از بم به شهر هرمز (هرمز کهنه ساحلی) می‌رسید و از آنجا از طریق دریا به سواحل کیش متصل می‌گردید و سپس به خوزستان و عراق منتهی می‌شد.

راه دیگری از بدخشان یا بلخ به سمت پروان و از پروان به کابل و از کابل به قندهار می‌رفت. در قندهار راه دو شاخه می‌شد: یکی از قندهار به سمت زرنج و بم و دیگری از قندهار به دهانه رود سند می‌رفت و یا از طریق بمپور به بندر تیز (چابهار) به دریای عمان و خلیج فارس می‌رسید و از آنجا به جزیره کیش می‌رفت.

راه دیگری از راه اصلی جاده ابریشم از مرو، هرات و یا نیشابور به سمت جنوب ادامه می‌یافت و به قائن و طیس می‌رسید و از این دو شهر به زرنج و کرمان و شیراز و به بندر سیراف، جنابه و سورو (مجاور بندر عباس) می‌رسید و از آنجا از طریق کیش تا ایالت فارس، خوزستان و بین‌النهرین ادامه می‌یافت. به نوشته معجم البلدان کیش با بندر جاسک نیز از طریق راههای زمینی و دریایی در ارتباط نزدیک بود. این بندر به علت آنکه از سه طرف با آب‌های ساحلی احاطه می‌گشت، مکانی مناسب برای دسترسی بازرگانان کیش به مناطق داخلی ایران بود: "از کیش تا جاسک سه روز راه است. در آنجا آبادی‌ها و ساختمان‌هایی وجود دارد که زیستگاه سپاهیان پادشاه جزیره کیش است که مردمانی شکیبا و کارشناس در جنگ‌های دریایی و کشتی‌سازی و دریانوردی و هنرهای دیگر هستند که در دیگران یافت نمی‌شود." (باقوت حموی، ۱۳۲۳: ۹۵) راههای گوناگونی نیز سواحل جنوب ایران را به ایالت فارس و شیراز و کوره‌های آن متصل می‌ساخت. ولایت فارس بر اساس تقسیم بندی‌های سنتی که ریشه در ساختار اداری عصر باستان ایران داشت، به پنج کوره یا بخش بزرگ اردشیر خوره، شاپور خوره، ولایت اصطخر، کوره دارابجرد و شبانکاره یا قباد تقسیم می‌شد.

جزایر و بنادر عمده خلیج فارس و دریای عمان عمدتاً در کوره اردشیر خوره و بخش‌هایی از آن نیز در کوره شاپور خوره قرار داشت.

کوره اردشیر خوره از شیراز به سوی مناطق جنوبی تا کرانه خلیج فارس امتداد داشت و جزایر خارک تا قشم نیز در این محدوده قرار می‌گرفت.

بخش‌های ساحلی کوره اردشیر خوره را سیف یعنی کناره می‌گفتند که شامل سیف عماره در شرق جزیره کیش، سیف زهیر در ساحل جنوبی ایراهستان (نواحی

اهمیت جزیره کیش در بازرگانی خلیج فارس و دریای عمان عصر مغول ۶۹

جنوب شرقی فارس، لارستان) و حوالی بندر سیراف و سیف مظفر در شمال نجیرم (بندر کوچکی میان سیراف و شبه جزیره بوشهر) می‌شد. (اقبال، ۱۳۶۵: ۷-۲۷۶)

بیشتر خطوط بازرگانی از شیراز منشعب می‌گردید. شرقی‌ترین راه از شیراز آغاز می‌شد و به سروستان، فسا، دارابگرد، فرگ و طارم می‌رفت و در آنجا در جهت جنوب به شهر سووو (شهر) در مجاورت هرمز و سپس کیش می‌رسید.

راه دیگر به طرف جنوب و سیراف می‌رفت. پس از افول سیراف کاروان‌ها راهی دیگر را که در نیمه این جاده منشعب می‌گردید و به سمت جنوب شرقی می‌رفت، انتخاب کردند که به بنادر مقابل جزیره کیش منتهی می‌شد. راه غربی به سوی خلیج فارس جاده شیراز به ریشهر را طی می‌کرد و پس از عبور از کازرون و دریز به توج می‌رسید و از آنجا به بندر جنبه و بعد کیش می‌رفت. (لسترنج، ۱۳۷۷: ۲۷۷)

راه چهارم به لار و کارزین به فال نیز از طرق دستیابی شیراز به سواحل کیش بود. در قرن هفتم، جاده کاروانی از شیراز به شهر لاغر و سپس به لنگرگاه هزو در چهار فرسخی جزیره کیش امتداد می‌یافت. هزو در نتیجه بهره‌مندی از ارتباط با کیش دارای ساختمان‌های معظم اداری، تجاری و قلعه‌ای بزرگ بود. (یاقوت حموی، ۱۳۲۳: ۴۰۶)

یاقوت حموی در معجم البلدان راه دریایی که به این منطقه می‌رسید را چنین تشریح نموده است: "دریای فارس رو به جنوب پس از مهربان به جنبه می‌رسد و برابر آن در میان دریا جزیره خارک و سپس کرانه ایرانی سینیز و بوشهر و نجیرم و سیراف و سپس جزیره لار می‌گذرد و به دژ هزو در برابر جزیره قیس می‌رسد." (یاقوت حموی، ۱۳۲۳: ۹۵)

شهر پسابندر شیراز به مانند دالان و گذرگاهی برای ورود و خروج کاروانیان از جنوب به قلب ایران و بالعکس بود.

صنایع دستی و تولیدات زراعی منطقه فارس چون ترنج، نارنج، لیمو، خرما، موسوم به گیلانی، گل نرگس، پنبه، کتان و قماش‌های کرباسین کازرون، اسب و دام‌های دشتستان، پادزهر، خرمهره و انواع خرما، خشکبار و به خصوص کشمش ناحیه شبانکاره از طریق جزیره کیش به بازارهای مصرف منطقه خلیج فارس و ماورای آن منتقل می‌شد. (مقدسی، ۱۴۱۱: ۶۴۸) به نوشته یاقوت حموی میوه‌جات شبانکاره (ایدج) به جزیره کیش صادر می‌گردید. (یاقوت حموی، ۱۳۲۳: ۲۸۷)

۷۰ فصلنامه تاریخ روابط خارجی، س ۱۳، ش ۴۹، زمستان ۱۳۹۰

تبریز و سلطانیه مراکز قدرت ایلخانان که مبدأ و مقصد بسیاری از کاروان‌های تجاری از اقصی نقاط جهان بود، از سه طریق با جزیره کیش و خلیج فارس و دریای عمان مرتبط می‌گشت:

۱- راه کیش به بصره که از معابر جبال کردستان گذشته به مراغه می‌آمد و از آنجا به پایتخت می‌رسید.

۲- راه کیش به سیراف و سپس شیراز و اصفهان و کاشان و قم و ری و قزوین.

۳- راه کیش به هرمز و کرمان و یزد و کاشان که در این محل به راه دوم متصل می‌شد. (اقبال، ۱۳۶۵: ۵۷۰)

هرساله کاروان‌های بزرگ با پیمودن بیش از ۲۵۰ فرسنگ راه در طول ۷۰ روز، مابین جزیره کیش و تبریز و سلطانیه در حرکت بودند و کالاهای گوناگونی چون پارچه‌های گرانبها، ادویه‌جات هند و جنوب شرقی آسیا، مروارید و یاقوت خلیج فارس و مالابار و سیلان، الماس و زمرد هند، شال و منسوجات کشمیر، پارچه‌های زربفت و اطلسی شوشتر، موصل، یزد و کرمان، گلاب و عطریات شیراز و اصفهان و انواع دیگر مصنوعات کمیاب هند و چین را عرضه می‌کردند. (مستوفی قزوینی، ۱۹۱۳: ۱۸۶)

د- تجارت خارجی

در تجارت دریایی کیش عصر ایلخانی، طیف وسیعی از بازرگانان و شرکای خارجی از هندوستان، چین، جنوب شرقی آسیا و آفریقای شرقی نقش آفرین بودند. هندوستان شریک سنتی و عمده بازرگانان نواحی خلیج فارس و دریای عمان محسوب می‌شد. هند از دیر باز بخش عمده‌ای از مایحتاج این منطقه چون جو، گندم، ارزن، برنج، روغن، داروهای گیاهی، ادویه‌جات، میوه‌جات، حیوانات کمیاب، احجار کریمه، مشک، عنبر، یاقوت، الماس، عود، عنبر و کافور را تأمین می‌نمود. (yajima.1976:32/ مؤلف گمنام، ۱۴۲۳: ۸۰)

در میان هدایایی که ملک علاءالدین از هند برای خواجه رشیدالدین فضل الله به بنادر خلیج فارس فرستاده بود، پیشکش‌هایی چون اقمشه، جواهر، عطریات، حیوانات کمیاب، مریبات، عقاقیر، مفترشات، ادهان معطر، اوانی طلا و چینی، ماکولات و خشکبار، چوب‌های کمیاب یا اخشاب، عاج و انواع داروهای ترکیبی از دارچین، جوز هندی، میخک، هل، کبابه چینی و فوفل وجود داشت. (براون، ۱۳۷۱: ۲۰۷)

اهمیت جزیره کیش در بازرگانی خلیج فارس و دریای عمان عصر مغول ۷۱

دریانوردان هندی از طریق کیش و بندر تیس، هرمز، عمان، عدن و بصره با خلیج فارس و دریای عمان در ارتباط بودند و کشتی‌های مسلمانان و دریانوردان کیش نیز به دیبل، سند، تهانه، کهمبات، سوباره و میسور در گجرات، کولم در مدرس، راس کماری و مالیبار (مالابار) در بنگال و کامروب (قامرون) در اسام آمد و رفت داشتند. (طه التکریتی، ۱۹۶۶: ۲۱/المنجم، ۱۴۰۸: ۱۱۹)

به گفته ابن بطوطه تجار هندی بیشتر تجارت منطقه عمانات را در اختیار داشتند. پارچه و برنج از هند به قلّهات عمان وارد می‌شد و مردم آن از تجارت با هند گذران زندگی می‌کردند. (ابن بطوطه، ۱۳۵۹: ۲۹۷) عمان یکی از مراکز صادرات مجدد کالاهای هندی به کیش بود و علاوه بر آن نقش واسطه‌ای ممتازی را ایفاء می‌نمود. "عمان جایگاهی است که بازرگانان به هنگام رفتن به کیش، هرمز، هند، یمن، مقدیشو، زنگ و حبشه به آنجا می‌آیند." (انصاری دمشقی، ۱۳۵۷: ۲۴۹)

بازرگانان هندی در عدن و یمن نیز به طور گسترده‌ای در فعالیت اقتصادی دریایی شراکت داشتند. "کشتی‌های بزرگ هندی که از کنبایت و تانه و کولم و کالکوت و مندراپیه و شالبات و منجبرور و ماکنور و هنور و سنداپور و سایر بنادر هند حرکت می‌کنند و به بندر عدن می‌آیند و بازرگانان هندی در این شهر سکونت دارند." (ابن بطوطه، ۱۳۵۹: ۲۷۱) کرمان و بنادر سواحل مکران و دریای عمان به خصوص تیس برای تبادل کالاهای هندی با جزیره کیش در ارتباط تنگاتنگی بودند. از هند فیل، ادویه‌جات، جواهرات، مروارید، پارچه‌های زربفت، عاج و مواد غذایی به کیش حمل می‌شد و سپس به سراسر ایران منتقل می‌گشت. کیش از عمده‌ترین صادرکنندگان اسب اصیل به هندوستان بود که به ویژه در قهستان پرورش می‌یافت. (اشپولر، ۱۳۷۶: ۴۳۳) مارکوپولو از تجارت و محصولات متبادله میان ایران و بازرگانان هندوستان از طریق خلیج فارس سخن گفته است (مارکوپولو، ۱۳۵۰: ۳۰۰) و بازرگانان کیش با عبور از هندوستان با سرزمین سرانندیب نیز به دادوستد می‌پرداختند. (السیرافی، ۱۹۹۹: ۸۱) امرای هندوستان به دنبال توانمندی اقتصادی کیش برای تجارت با بازرگانان این خطه ارزش فراوانی قائل بودند. "جزیره کیش لنگرگاه کشتی‌های هند و فارس است. امیران آنجا به تعداد زیاد کشتی و قایق‌هاشان نزد حکام هندوستان اعتبار و شکوه بسیار دارند." (یاقوت حموی، ۴۲۲: ۱۳۲۳)

در عصر ایلخانیان تجارت بازرگانان کیش با چین و مناطق شرقی آسیا در رونق کامل بود. در این مسیر بازرگانی که بخشی از جاده ابریشم دریایی را شامل می شد، کالاهای مناطق انسولند - اندونزی، فلیپین و مالزی - و توابع آن از طریق کشتی های چینی دادوستد شده و به خلیج فارس ارسال می گردید. (گروسه، ۱۳۷۹: ۵۱۳) کشتی های چینی با استفاده از مجراهای آبی حاصل از رودخانه دجله و بندرگاه بصره گاه تا بغداد پیش می رفتند و کالاهایی از قبیل ابریشم خالص، منسوجات ابریشمی حریر و اطلس و منسوجات زریفت از حدود چین و مقادیر بسیاری لفل، زنجبیل، هل، دارچین، جوز هندی و منسوجات پنبه ای هند و مروارید و الماس اقیانوس هند را دادوستد می کردند. (همان: ۵۱۴)

بازرگانان چینی امتعه های گوناگون از عطر و گلاب، سنگ های قیمتی، خشکبار و صیفی جات و کالاهای تجملی گرانبها را از کیش به مناطق دور دست هند و شرق آسیا منتقل کرده و به فروش می رساندند. (امیرابراهیمی [بی تا] ۶۸)

در پی پیوندهای اقتصادی خلیج فارس و چین، بازرگانان ایرانی بسیاری در سواحل و بنادر این کشور از جمله بندر تیسنا، هانگ چئو از منطقه چو کیانگ و بندر تزی یوئان و زیتون زندگی می کردند و این حلقه ارتباطی را تکمیل و استمرار می بخشیدند. (گروسه، ۱۳۷۹: ۵۱۳)

ادوریک دوپوردنون ایتالیایی (۷۳۲ - ۶۶۴ ق.) در جریان مسافرت دریایی خود مسیر حرکت تجار از خلیج فارس تا چین را توصیف کرده است، او در بصره سوار بر کشتی گردیده از جزیره هرمز و کیش گذشت و از راه معمول بازرگانی به سوی هند پیش رفت. از تانا نزدیک بمبی عبور کرد و پس از گذر از سواحل مالابار که سرزمین اصلی ادویه و مملکت لفل بود به سیلان، جاوه و چمپا رسید و سرانجام به چین وارد شد. (گروسه، ۱۳۷۹: ۵۱۹)

مارکوپولو نیز با پیمودن جاده ابریشم دریایی و گذر از جزیره کیش به سواحل ایران و هرمز رسید و سپس از طریق کرمان و یزد به ایران مسافرت کرد. (مارکوپولو، ۱۳۵۰: ۵۱۰)

ایلخانان از نیمه دوم قرن ۱۳ م. به بازرگانان اروپایی به ویژه تجار ایتالیایی اجازه دادند از قلمرو آنها عبور کرده و برای داد و ستد به هند و چین بروند. آنان از راه آسیای صغیر، طرابوزان، تبریز، کاشان، یزد و کرمان به جزیره کیش و هرمز می رسیدند و از آنجا

اهمیت جزیره کیش در بازرگانی خلیج فارس و دریای عمان عصر مغول ۷۳

به هند و ماوراء هند و چین رهسپار می‌گشتند. بنادر عدن و یمن با استیلاء بر تنگه باب المندب و دریای سرخ از جمله مراکز مهم در اقتصاد خلیج فارس و دریای عمان بودند که ارتباطات مستحکمی آنها را با عمانات پیوند می‌داد، چنانکه نمی‌توان به آسانی تفکیک جغرافیایی و اداری را میان این دو سرزمین دریافت. (ابن الاثیر، ۱۳۵۳: ۶۵) بازرگانان جزیره کیش به صورت مستقیم یا از طریق تجار یهودی و عمان با جزایر و بنادر دریای سرخ مرادوات اقتصادی داشتند، (goitein, 1947: 37-42) مکتوباتی به زبان عربی از سال ۵۳۰ هجری، این روابط تجاری را اثبات نموده است. (Ibid 1954: 247-57) ارتباط سرزمین‌های دور دست آفریقای شرقی، زنگبار و حبشه با خلیج فارس که ریشه در ادوار کهن گذشته داشت در عصر ایلخانی نیز استمرار یافت. (ابن الاثیر، ۱۳۵۳: ۶۵) چوب‌های ساج (چندل) زنگباری که در ساخت سقف خانه‌ها و بدنه کشتی‌ها از آن به وفور استفاده می‌شد نمادی مشخص از حضور بازرگانان آفریقایی در سراسر نواحی جنوبی ایران بود. (ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۵) ناوگان بازرگانان ایرانی نیز در سراسر سواحل آفریقای شرقی به دادوستد عطریات، احجار کریمه، طلا و نقره، عاج آلات و ادویه‌جات مشغول بودند. مصر نیز از مناطقی در آفریقا بود که تجار کیش با آن در ارتباط نزدیکی بودند. (الهروری، ۱۴۲۳: ۴۱/ مؤلف گمنام، ۱۹۸۶: ۱۱۰) دریانوردان با عزیمت به دریای عرب و سپس دریای قزم یا سرخ از طریق بنادر عدن و قطیف در ساحل شرقی عربستان به مصر می‌رسیدند. مجموعه‌ای از تولیدات زراعی، ابزارآلات، منسوجات و سنگ‌های قیمتی و فلزات کمیاب مصر همواره تجار کیش را به دادوستد با آن خطه ترغیب می‌کرد. (القاشانی، ۱۳۴۸: ۲۲۷/ مؤلف گمنام، ۱۳۷۶: ۱۳۹/ الارزقی، ۱۴۱۳: ۲۳۳)

تجار کیش در مشرق آفریقا تا سواحل موزامبیک نماد بازرگانی، ثروت و اقتدار اقتصادی بودند و در آن حدود اجتماعات انسانی (کلنی) پایداری تأسیس کردند که روند دادوستد میان آسیا و آفریقا را تسهیل می‌نمود. (محیط طباطبایی، ۱۳۶۷: ۱۶۹) هندوستان یکی از مناطق واسطه‌ای دادوستد گران خلیج فارس این زمان با سرزمین‌های موسوم به سواحل آفریقا به شمار می‌رفت که شامل محدوده وسیعی از سواحل فلسطین در کرانه‌های مدیترانه، دره نیل، ناحیه جنوبی تونس به سوی منطقه صحرا، کمر بند ساوانا در بخش ساحلی سودان، صحرای جنوبی و آفریقای شرقی بود. (yajima. 1996: 319) کشتی‌های تجاری بازرگانان کیش و سایر مناطق خلیج فارس و دریای عمان موسوم به سوین یا ماداراتیس با پیمودن بیش از ۳۵۰۰ کیلومتر از مسقط

در عمان به مومباسا در کنیا رسیده و به دادوستد انواع کالا از جمله طلا و عاج می‌پرداختند. (op.cit:321-325)

مجموعه‌ای از سکه‌های دوره ایلخانی وسلغریان در مناطق گوناگون شرق آفریقا به ویژه مافیا، کیلوا و اونگوجا (در محدوده سومالی وتانزانیای فعلی) کشف شده است که عمدتاً ناشی از تجارت بازرگانان کیش با آفریقا بوده است. (عرب احمدی، ۱۳۸۷ : ۱۳۱)

هـ- استمرار اهمیت اقتصادی کیش پس از سقوط ملوک بنی قیصر

سیاست توسعه ارضی اتابکان فارس و رقابت تجاری با ملوک هرمز بتدریج به فروپاشی قدرت سیاسی امیران بنی قیصر منجر گردید. افزایش توانمندی اقتصادی جزیره کیش که در سایه تجارت شکوفای خلیج فارس و دریای عمان به دست آمده بود، موجب گردید تا اتابکان سلغوری که جزایر فارس را بخشی از سرحدات بحری خود می‌دانستند به منظور کسب خراج و مالیات افزون‌تر نظارت مستقیم خود را بر آن ناحیه توسعه دهند. (خصیبی، ۱۳۴۳ : ۸۰)

رقابت تجاری امرای قیصر با ملوک هرمز که به طور روز افزون در حال توسعه قدرت نظامی و اقتصادی خود بودند، در فروپاشی جزیره کیش نقشی مهم داشت. امرای کیش و ملوک هرمز همواره برای دستیابی به راههای تجاری و باراندازهای پرسود قوافل و کشتی‌های بازرگانی در ستیز و تقابل بودند.

امرای بنی قیصر در روزگار حاکمیت سلاجقه کرمان برای تسلط بر جزیره هرمز و اضمحلال رقیب دیرینه تلاش‌های فراوانی را انجام می‌دادند و مبالغ هنگفت خراج و حق مقاطعه پیشنهاد می‌کردند. "هر سال صد هزار دینار زر خراجی و پنجاه سر اسب تازی بدهم." (همان: ۱۸۲) در هنگام پادشاهی ملک سلطان بن ملک قوام الدین بن ملک تاج الدین بن ملک‌شاه بن ملک جمشید، دولت بنی قیصر رو به ضعف نهاد، زیرا ملک سلطان برخلاف اسلاف خود که بیشتر با پادشاهان فارس راه مسالمت و دوستی می‌سپردند، نسبت به اتابک ابوبکر سرکشی آغاز کرد و او را برنجانید و خشمگین ساخت. اتابک به پیشنهاد سیف‌الدین ابا نصر علی بن کیقباد صاحب هرمز با وی همدستان شد و او را به فتح کیش برانگیخت. بدین پیمان که اتابک امراء گرمسیرات را از یاری فرمانروای کیش باز دارد و پس از تصرف کیش چهار دانگ آن به فارس تعلق گیرد و حکومت کیش و مالکیت مابقی آن با سیف الدین ابانصر باشد. (Teixiera.1906:158-9) حاکمیت ملوک

اهمیت جزیره کیش در بازرگانی خلیج فارس و دریای عمان عصر مغول ۲۵

بنی قیصر بر جزیره کیش در سال ۶۲۶ ق. پس از لشکر کشی سیف الدین ابانصر هرمزی و به فرمان اتابک ابوبکر سلغوری به پایان رسید.

سرکشی سیف‌الدین هرمزی از ارسال بخشی از ثروت و غنایم فراوان کیش به دستگاه سلغوری نهایتاً سبب شد تا در سال ۶۲۸ ق. این جزیره با توابع خود به فارس و قلمرو اتابکان الحاق گردد. نام مرکز کیش، دولتخانه قرار گرفت و این عنوان در تمام ادوار حکومت اتابکان پایدار ماند. فتح و الحاق کیش، توانمندی اقتصادی فراوانی را برای اتابکان فارس به ارمغان آورد. "با این فتح نامدار رونق بازار عظمت و اقتدار اتابکی یکی بر هزار شد و خزاین بی شماری عاید گردید و کیش را دولتخانه نام نهاد." (فسایی، ۱۳۸۲: ۲۶۲) پس از این پیروزی درخشان بود که اتابک ابوبکر به لقب سلطان زمین و دریا دست یافت. (همان: ۲۶۲)

سقوط خاندان بنی قیصر با وجود آنکه به دوره‌ای از تمرکز و استقلال سیاسی و اداری جزیره کیش پایان داد، اما در سایه سیاست توسعه اقتصادی اتابک ابوبکر، بازرگانی دریایی آن رونق مجدد و افزون‌تری یافت. اتابک بر بسیاری از نواحی ساحلی و جزایر از کیش تا عمانات و بحرین (همان: ۲۶۲) و قطیف (زرکوب شیرازی، [بی تا] ۸۰) استیلاء یافت و بر محدوده وسیعی از بندر بصره تا سواحل اقیانوس هند فرمان راند و نام او در پاره‌ای از بنادر هندوستان در خطبه‌ها آمد. (بهرامی، ۱۳۵۶: ۵۸۲) بر این اساس اتابک ابو بکر به تسخیر نواحی مختلف خلیج فارس پرداخت و جزیره اوایل یا بحرین که در آن هنگام در تصرف المستعصم بالله (۱۲۵۸-۱۲۴۲ ق. / ۶۵۶-۶۴۰ م.) خلیفه عباسی بود، فتح کرد و امیرمحمد بن ابی ماجد را در روز جمعه سوم ذی الحجه سال ۶۳۳ ق. / ۱۲۳۵ م. از آن جزیره بیرون راند و نیز جزیره قطیف را که در دست اعراب بدوی بود، پس از گشودن قلعه طاروت که بر سنگی بنا شده بود، در بهار سال ۶۴۱ ق. / ۱۴۲۳ م. مسخر ساخت و ابی عاصم بن سرحان بن محمد بن عمر و بن سنان را که از بزرگان مشایخ آنجا بود، شکست داده نابود ساخت، اما چون اعراب موجب دردهایی می‌شدند، مقرر کرد که هر سال هنگام برداشت محصول خرما دوازده هزار دینار مصری به مشایخ و امراء ایشان بپردازند تا دیگر موجب تعرض نشده و تا هنگام تألیف تاریخ وصاف این رسم بر جای بوده است. اتابک در سال ۶۵۴ ق. / ۱۲۵۵ م. فرمانروایی آنجا را به عهده عصفور بن راشد بن عمیر و مانع بن علی بن ماجد بن عمیر نهاد. با تصرف جزیره کیش، تجارت هندوستان را به دست گرفت و از این راه مبالغی فراوان به عنوان گمرک و

مالیات به چنگ آورد. در این زمان سلطان گجرات مطیع و فرمانبردار اتابک شد و رسولی همراه هدایا و تحف به شیراز فرستاد و بر خراج گردن نهاد و شحنة پذیرفت و به کیش اسلام درآمد و خطبه به نام اتابک ابوبکر خواند.

همراه با گسترش قلمرو فارس که زمینه ساز تسلط بیشتر بر راههای تجاری و مراکز بازرگانی خلیج فارس و دریای عمان بود، برنامه های اصلاحی و عمرانی متعددی انجام گرفت. در نتیجه فارس و مناطق ساحلی که مرزهای جنوبی آن را تشکیل می داد، عصر درخشانی را گذرانید. "اتابک ابوبکر سعدبن زنگی در کار مملکتداری به اندازه ای بیدار بود که به محاسبات کلی و جزئی و اطلاع بر حال رعیت بومی و غریب باید خود واری کند و اگر دیناری اجحاف بر دولت و رعیت بود نهایت مؤأخذه را می نمود." (فسایی، ۱۳۸۲: ۲۵۷) به فرمان اتابک ابنیه و آثار عمرانی فراوان ساخته شد، اراضی کشاورزی مساحی گردید و به منظور رفع کسری بودجه و پرداخت خراج به ایلخانان، روش نوین در مالیات راهداری مورد استفاده قرار گرفت. بر این اساس کاروانها و رمه های اسب، شتر، گوسفند، بز، الاغ و گاو مشمول مالیات عشریه گردیدند. اراضی زراعی، باغات میوه، چاههای آب، قنوات و آسیابهای گندم و آرد نیز از این قاعده بودند. (وصاف، ۱۳۷۲: ۹۴) افزایش مالیاتهای راهداری و زراعی بودجه مورد نیاز خزانه سلغوریان را تأمین نمود، اگرچه بار مضاعفی بر گروههای تاجری بود که برای رسیدن به آبهای خلیج فارس و یا بازگشت به ایران مرکزی مجبور به استفاده از دالانهای فارس بودند. همچنین فرمان به بررسی قبایجات ملکی داده شد و اسنادی که از تاریخ انتقال آن بیش از پنجاه سال می گذشت معتبر شناخته شد و در غیر این صورت از درجه اعتبار ساقط بود. بر این اساس بخشهای وسیعی از اراضی منطقه گرمسیرات یا جروم فارس - مناطق ساحلی و اراضی پست مجاور خلیج فارس - که به رسم اقطاع به افراد مختلف اعطاء گردیده بود و از منافع آن چیزی به دیوان اتابکی ارسال نمی گردید به نفع دولت ضبط شد.

به گفته شبانکاره ای، شیراز در روزگار اتابک سعد بن زنگیه عنوان مصر جامع (شبانکاره ای، ۱۳۷۶: ۱۸۴) و مرکزی برای مبادلات تجار از اقصی نقاط جهان بود. ۱۷ محله شیراز دارای ۹ دروازه کاروان رو بود و بازارهای آن انواع امتعه را برای فروش عرضه می داشت. به گفته همدانی: "از چهار سامان عالم از روم و سرنیدیب و چین و طراز و اندلس و مغرب و عراق و خراسان و در بند و غیرها خراج به فارس آوردندی و گویند

اهمیت جزیره کیش در بازرگانی خلیج فارس و دریای عمان عصر مغول ۷۷

چون فارس آبادان بود همه عالم آبادان بود و چون فارس بیران شود همه عالم بیران گردد." (همدانی، ۱۳۷۵: ۲۷۸)

مرگ اتابک ابوبکر در سال ۶۵۹ ق. که پس از آن "فارس بی سامان ماند و این بی سامانی ادامه یافت" (وصاف، ۱۳۷۲: ۱۰۵)، فروپاشی حکومت اتابکان فارس در روزگار آتش خاتون که فارس را تا مدت‌های مدید دچار بی نظمی و عدم مرکزیت سیاسی کار آمد نمود (فضل اله همدانی، ۱۳۳۸: ۶۴۵)، توسعه قدرت نظامی و تجاری دولت دریایی هرمز که از سال ۷۰۰ ق. به بعد به مرکز عمده دادوستد دریایی، بارگیری و باراندازی سفاین تجاری خلیج فارس، دریای عمان، اقیانوس هند تا جنوب شرقی آسیا و آفریقای شرقی تبدیل گشت و مقام و منزلت پیشین جزایر و بنادر سیراف، هرمز ساحلی و تیس را در تحولات اقتصادی منطقه به دست آورد و تصرف کیش به وسیله سپاهیان ایلخانی به فرماندهی سونجاق (سوغنجا) سردار مغول در سال ۶۷۱ ق. (فسایی، ۱۳۸۲: ۲۶۸) با وجود تحمیل پاره‌ای مشکلات، استمرار حیات اقتصادی کیش را متوقف نکرد.

خاندان بازرگان طیبی از عوامل مؤثر در تداوم این فرایند بودند. شیخ جمال‌الدین ابراهیم بن محمد بن طیبی ملک الاسلام بزرگ خاندان طیبی که طی سال‌های ۷۲۵-۶۲۹ ق. بر فارس، جزایر و بنادر خلیج فارس و دریای عمان حاکمیت تجاری بی‌رقیبی داشتند، کیش را مرکز فعالیت‌های خود قرارداد و بازرگانی محدوده گسترده‌ای از خلیج فارس تا سواحل چین، هند و مالابار را در اختیار گرفت. (زرکوب شیرازی، [بی‌تا] ۱۰۱-۹۹) دادوستد و صادرات مروارید و اسب‌های گرانبها بخشی از این تکاپوی اقتصادی بود. هر ساله ۱۴۰۰ رأس اسب به قیمت هر رأس ۲۲۰ دینار زر سرخ از خلیج فارس به هندوستان و ماورای آن صادر می‌شد. (بهرامی، ۱۳۵۶: ۳۰۲) ملک تقی‌الدین عبدالرحمن طیبی برادر او با داشتن لقب مرزبان الهند نقش واسطه‌ای مهم در صادرات اسب به هندوستان را ایفاء می‌کرد. به نوشته وصاف خاندان طیبی در خرید و فروش کالاهای هندی جایگاه نخست را در اختیار داشتند. "چنانکه هر متاع که از اقصای چین و بلاد هند به معبر هند آرد تا وکلا و گماشتگان او خواهند هیچ خریدار خواستار معامله نتواند بود و چون اموال حاصل شد آن را با جهازات خاصه به جزیره کیش آرد." (وصاف، ۱۳۷۲: ۱۷۳) ملک الاسلام در سال ۶۹۴ ق. هدایایی چون هزار اسب آخته، مرواریدهای خوشاب، جامه‌های زربفت و حریر، جواهرات گرانبه، انواع ظروف

۷۸ فصلنامه تاریخ روابط خارجی، س ۱۳، ش ۴۹، زمستان ۱۳۹۰

زرین و سیمین و امتعه نادر دیگری را که از اقصی نقاط چین و هند گردآوری نموده بود به غازان خان تقدیم کرد. (لک‌پور، ۱۳۸۵: ۳۶۶)

ملک الاسلام در نتیجه تجارت پر سود خلیج فارس نقدینگی کلانی در اختیار داشت، زیرا نواب او مال‌الاجاره‌ها را پیشاپیش می‌پرداختند و به ایلخان و خوانین و امرای مغول سوغات و عراضات و تکلفات خاصه تسلیم می‌گردید (لمبتون، ۱۳۷۲: ۳۴۶) و بخشی از مال‌الاجاره خاندان طیبی به دولت ایلخانی از طریق پرداخت مستقیم مروارید منطقه کیش صورت می‌گرفت. (همان: ۳۶۳)

ملک شیخ عزالدین عبدالعزیز و ملک شمس‌الدین طیبی، زیدالدین علی عبدالسلام و به ویژه ملک شمس‌الدین محمدبن مالک از دیگر تجار عمده خلیج فارس در عصر ایلخانان بودند که در محدوده جزیره کیش به فعالیت می‌پرداختند. (فسایی، ۱۳۸۲: ۲۶۹ / القاشانی، ۱۳۴۸: ۱۶۳)

استمرار روند بالندگی اقتصادی کیش پس از فروپاشی امرای بنی قیصر در آثار نویسندگان این دوران ثبت گردیده است. زکریای قزوینی در سال ۶۷۴ ق. و ۵۶ سال پس از این رویداد از توسعه شهر سازی، ناوگان بزرگ، بازرگانان متعدد و لنگرگاه پر ازدحام و رونق کیش سخن گفته است. "آن جزیره واداشتگاه سفاین هند و فرس و جای سود و سودای عرب و عجم است." (قزوینی، ۱۳۷۱: ۳۱۶) در تاریخ و صاف ذیل وقایع سال ۶۹۷ ق. آمده است: "جزیره قیس امروز یکی از جزایر بزرگ فارس است. بازرگانان از هند و سند و چین و ترکستان و مصر و شام و قیروان به آنجا وارد می‌شوند و کالاهای خود را عرضه می‌دارند." (وصاف، ۱۳۷۲: ۱۰۰) صفی‌الدین بغدادی متوفی به سال ۷۳۹ ق. نیز کیش را جزیره‌ای با بساطین و عمارات دلپذیر مشاهده کرده است که بازرگانانی ثروتمند داشت و کشتی‌های هندوستان در آن لنگر می‌انداخته‌اند. (البغدادی، ۱۴۱۲: ۱۱۳۹)

حمدالله مستوفی در نزهت القلوب که بیش از یک قرن پس از سقوط سیاسی جزیره کیش نگاشته شده است، می‌نویسد: "البحر جزایری که از حد سند تا عمان در بحر فارس است از حساب ملک فارس شمرده‌اند و بزرگترین آن به کثرت مردم و نعمت جزایر قیس (کیش) و بحرین است. حکام قیس در ایام سالف اکثر ولایات ایران به تخصیص تمام ملک فارس را از توابع قیس شمرده‌اند و قیس را دولت خانه خوانده‌اند. حقوق دیوانی آنجا

اهمیت جزیره کیش در بازرگانی خلیج فارس و دریای عمان عصر مغول ۷۹

هم اکنون بر دفتر ۴۹۱۳۰۰ دینار است و جزایر بحرین، ابرکافان و خارک همه از توابع دولت خانه قیس است." (مستوفی قزوینی، ۱۹۱۳: ۱۳۶)

ابن بطوطه نیز کیش را چنین توصیف نموده است: "کیش در ساحل بحر هند و جزء فارس شمرده می‌شود. کیش شهری است بزرگ و نیکو و خانه‌های آن باغ‌های عالی دارد. مردم این جزیره از اشراف فارس هستند." (ابن بطوطه، ۱۳۵۹: ۳۰۶) محمد بن عبدالمنعم الحمیری نیز با فاصله زمانی بیشتر ضمن اشاره به مرکزیت کیش در تجارت با هند و چین از رواج تولیدات زراعی و دامپروری آن که به دیگر مناطق صادر می‌شده است، سخن گفته است. (الحمیری، ۱۹۸۴: ۳۴۴)

نتیجه گیری

خلیج فارس و دریای عمان در عصر مغول با وجود موانع و فترت‌های مقطعی جزیره کیش، دوره مشعشع و تابناکی را طی کرد و بر تحولات اقتصادی ایران و سرزمین‌های دور و نزدیک پیرامون آن نقش چشمگیری داشت، فرایندی که ناشی از اهمیت تاریخی این منطقه حساس بود. چنانکه به قول ابن حوقل: "در همه بلاد دیگر کشتی‌ها که در دریای فارس حرکت می‌کنند و از حدود مملکت خود خارج می‌شوند و با جلال و مصونیت بر می‌گردند همه متعلق به فارس است."

شکوفایی کیش زمینه ساز پیشرفت و آبادانی سایر مناطق ایران و حتی جهان بود و فراز و نشیب‌ها و بحران‌های این سرحدات، مستقیم و غیر مستقیم دیگر سرزمین‌ها را نیز شامل می‌شد. بر این اساس بود که ابن حوقل به صراحت تأکید می‌کند: "از چهار سامان عالم از روم و سرنیدیب و چین و طراز و اندلس و مغرب و عراق و خراسان و در بند و غیرها خراج به فارس آوردندی و گویند چون فارس آبادان بود همه عالم آبادان بود و چون فارس بیران شود همه عالم بیران گردد." موقعیت سوق الجیشی طبیعی جزیره کیش که امکان اتصال به مراکز اقتصادی در داخل قلمرو مغولان و سایر مناطق کلیدی بازرگانی خاورمیانه و فراسوی آن را مهیا می‌ساخت و نیز وجود آب آشامیدنی، امکان کشت محصولات زراعی، صید مروارید و داد و ستد گسترده انواع کالا با اقصی نقاط جهان، این فرایند را تکمیل نمود. استحکام بنیه اقتصادی جزیره کیش سبب گردید تا پس از فروپاشی حکومت امرای بنی قیصر، قدرت گیری و توسعه نفوذ سیاسی و نظامی اتابکان فارس و نیز گسترش توانمندی دولت نوظهور هرمز دچار رکود و فترت نگردد.

منابع و مأخذ

- ابن الاثیر، عزالدین علی (۱۳۵۳)، **الکامل فی التاریخ**، ج ۲۲، ترجمه: ابوالقاسم حالت، تهران: شرکت سهامی چاپ و انتشارات کتب ایران و انتشارات علمی.
- ابن بلخی (۱۳۶۳)، **فارسنامه**، به اهتمام: گای لسترینج و الن نیکلسون، تهران: دنیای کتاب.
- ابن بطوطه (۱۳۵۹)، **سفرنامه ابن بطوطه**، ج ۱، ترجمه: محمد علی موحد، تهران: ترجمه و نشر کتاب.
- ابن حوقل، ابوالقاسم محمد (۱۹۳۸)، **صوره الارض**، ج ۲، افست از نسخه لیدن هلند، بیروت: دار صادر.
- ابن مجاور، ابوالفتح نجم الدین یوسف بن یعقوب (۱۹۵۴)، **صفه بلاد الیمن و مکه و بعض الحجاز السماء تاریخ المستبصر**، به اهتمام: اسکار لوفگرن، لیدن.
- ابن فقیه (۱۳۴۹)، **مختصرالبلدان**، به اهتمام: ح مسعود، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
- اشپولر، برتولد (۱۳۶۹)، **تاریخ ایران در قرون نخستین اسلامی**، ج ۲، ترجمه: مریم میراحمدی، تهران: علمی و فرهنگی.
- اشپولر، برتولد (۱۳۷۶)، **تاریخ مغول در ایران**، ترجمه: محمود میرآفتاب، تهران: علمی و فرهنگی.
- اقبال، عباس (۱۳۲۸)، **مطالعاتی درباب بحرین و جزایر و سواحل خلیج فارس**، تهران: چاپخانه مجلس.
- _____ (۱۳۶۵)، **تاریخ مغول**، تهران: امیر کبیر.
- الادریسی، ابوعبدالله محمد بن عبدالله بن ادریس الشریف (۱۴۰۹)، **نزهه المشتاق فی الاختراق الافاق**، بیروت: عالم الکتب.
- الارزقی، ابوالولید محمد بن عبدالله بن احمد (۱۴۱۳)، **اخبار مکه و ما جاع فیها من الآثار**، ج ۲، بیروت: دار اندلس.
- التطیلی، بنیامین (۲۰۰۲)، **رحله بنیامین التطیلی**، ابوظبی: المجمع الثقافی.
- الحسینی، صدرالدین ابوالحسن علی بن ناصر (۱۳۸۰)، **زبده اخبار امراء و پادشاهان سلجوقی**، به اهتمام: رمضان علی روح اللهی، تهران: ایل شاهسون بغدادی.
- الحمیری، محمد بن عبدالمنعم (۱۹۸۴)، **الروض المعطار فی خبر القطار**، به اهتمام: احسان عباس، بیروت: مکتبه لبنان.
- العمری، شهاب الدین احمد بن یحیی بن فضل الله ابن فضل الله (۱۴۲۳)، **مسالك الابصار فی ممالک الامصار**، ابوظبی: المجمع الثقافی.

اهمیت جزیره کیش در بازرگانی خلیج فارس و دریای عمان عصر مغول ۸۱

البغدادی، صفی الدین عبدالمومن بن عبدالحق (۱۴۱۲)، مراصد الاطلاع علی اسماء الامکنه والبقاع، ج ۳، بیروت: دارالجلیل.

البیرونی، ابوریحان محمد بن احمد (۱۴۰۳)، تحقیق مال الهند، بیروت: عالم الکتب.
الزویری، محبوب (۱۳۸۰)، جغرافیای تاریخی ایران در قرن نهم ه. برگرفته از کتاب صبح الاعشی فی صناعه الانشاء قلقشندی، تهران: مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی وزارت امور خارجه.
السیرافی، ابوزید (۱۹۹۹)، رحله السیرافی، ابوظبی: المجمع الثقافی.
الشراب، محمد بن محمد حسن (۱۴۱۱)، المعالم الاثیره فی السنه و السیره، دمشق: دارالقلم.

القاشانی، ابوالقاسم عبدالله بن محمد (۱۳۴۸)، تاریخ اولجایتو، به اهتمام: مهین همبلی، تهران: ترجمه و نشر کتاب.

القلقشندی، احمد بن علی (۱۴۰۷)، صبح الاعشی فی صناعه الانشاء، ج ۵، به اهتمام: نبیل خالدالخطیب و محمد شمس الدین، بیروت: دارالکتب.
الهروی، ابوالحسن علی بن ابوبکر (۱۴۲۳)، الاشارات الی الزیارات، قاهره: مکتبه الثقافه الدینیة.

المنجم، اسحاق بنالحسین (۱۴۰۸)، اکام المرجان فی ذکر المدائن المشهوره فی کل مکان، به اهتمام: فهمی سعد، بیروت: عالم الکتب.

امبرنسرمان، ن و چارلز ملویل (۱۳۷۰)، تاریخ زمین لرزه های ایران، ترجمه: ابوالحسن زاده، تهران: آگاه.

امیرابراهیمی، عبدالرضا [بی تا]، خلیج فارس، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی.
انصاری دمشقی (۱۳۵۷)، نخبه الدهرفی عجایب البروالبحر، به اهتمام: حمید طبیبیان، تهران: بنیاد شاهنشاهی فرهنگستانهای ایران.

براون، ادوارد (۱۳۷۱) تاریخ طب اسلامی، ترجمه: مسعود رجب نیا، تهران: علمی و فرهنگی.
بویل، جی. آ و دیگران (۱۳۷۹)، تاریخ ایران کمبریج، از آمدن سلجوقیان تا فروپاشی دولت ایلخانان، ج ۵، ترجمه: حسن انوشه، تهران: امیرکبیر.

بهرامی، اکرم (۱۳۵۶)، تاریخ ایران از ظهور اسلام تا سقوط بغداد، تهران: دانشگاه تربیت معلم.

حافظ ابرو (۱۳۷۵)، جغرافیای تاریخی حافظ ابرو، ج ۲، به اهتمام: صادق سجادی، تهران: میراث مکتوب.

۸۲ فصلنامه تاریخ روابط خارجی، س ۱۳، ش ۴۹، زمستان ۱۳۹۰

خصیبه، محمد ابراهیم (۱۳۴۳)، سلجوقیان و غز در کرمان، به اهتمام: محمد ابراهیم باستانی پاریزی، تهران: طهوری.

زرکوب شیرازی، معین‌الدین [بی تا]، شیرازنامه، به اهتمام: اسماعیل واعظ جوادی، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.

زرین قلم، علی (۱۳۳۷)، سرزمین بحرین از دوران باستان تا امروز، تهران: سیروس.

ستوده، حسینقلی (۱۳۴۶)، تاریخ آل مظفر، ج ۲، تهران: دانشگاه تهران.

سعدی (۱۳۶۳)، کلیات، به اهتمام: محمدعلی فروغی، تهران: امیرکبیر.

شبانکاره ای، محمد بن علی بن محمد (۱۳۷۶)، مجمع الانساب، به اهتمام: میرهاشم محدث، تهران: امیرکبیر.

فسائی، میرزا حسن (۱۳۸۲)، فارسنامه ناصری، ج ۱، به اهتمام: منصور رستگارفسائی، تهران: امیر کبیر.

فضل اله شیرازی، شهاب‌الدین عبدالله بن عزالدین (۱۳۳۸)، تاریخ و صاف الحضرة، تهران: ابن سینا.

فضل اله همدانی، خواجه رشیدالدین (۱۳۳۸)، جامع التواریخ، ج ۱، به اهتمام: محمدتقی دانش پژوه و محمد مددی زنجانی، تهران: ترجمه و نشر کتاب.

قزوینی، زکریا بن محمد بن محمود (۱۳۷۱)، آثار البلاد و اخبار العباد، به اهتمام: محمد شاهمرادی، تهران: دانشگاه تهران.

گروسه، رنه (۱۳۷۹)، امپراطوری صحرانوردان، ترجمه: عبدالحسین میکده، تهران: علمی و فرهنگی.

طه التکریتی (۱۹۶۶) الصراع على الخليج عربی (الفارسی)، بغداد: وزارة الثقافة و الارشاد.

عرب احمدی، امیربهرام (۱۳۸۷)، گنجینه‌های سکه‌های ایرانی در شرق آفریقا، فصلنامه تاریخ روابط خارجی، س ۹، ش ۳۵.

لسترینج، گی (۱۳۷۷)، جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی، ترجمه: محمود عرفان، تهران: علمی و فرهنگی.

لمبتون، آن (۱۳۷۲)، تداوم و تحول در تاریخ میانه، ترجمه: یعقوب آژند، تهران: نشرنی.

مارکوپولو (۱۳۵۰)، سفرنامه مارکوپولو، ترجمه: حبیب اله صمیمی، تهران: ترجمه و نشر کتاب.

محمودیان، علی اکبر (۱۳۷۷)، جزیره کیش دیروز و امروز، تهران: سازمان منطقه آزاد کیش و سحاب.

اهمیت جزیره کیش در بازرگانی خلیج فارس و دریای عمان عصر مغول ۸۳

محیط طباطبایی، محمد (۱۳۶۷)، *تطور حکومت در ایران بعد از اسلام*، تهران: بعثت.

معصومی، غلامرضا (۱۳۵۲)، *سیراف*، اشاراتی از گذشته سیراف، تهران: انجمن آثار ملی.

مستوفی قزوینی، حمداله (۱۹۱۳)، *نزهة القلوب*، به اهتمام: گای لسترنج، لیدن هلند.

مقدسی، ابوعبداله محمد بن احمد (۱۴۱۱)، *احسن التقاسیم فی معرفه اقالیم*، القاهره: مکتبه مذبولی.

مؤلف گمنام (۱۹۸۶)، *الاستبصار فی عجائب الامصار*، بغداد: دار الثقافیه.

مؤلف گمنام (۱۴۲۳)، *حدود العالم من المشرق الی المغرب*، قاهره: الدار الثقافیه للنشر.

مؤلف گمنام (۱۳۷۶)، *عجایب الاقالیم السبعه الی نهایه العماره*، به اهتمام: حسین قره چانلو، تهران: پژوهشکده فرهنگ اسلامی.

میرخواند (۱۳۸۰)، *تاریخ روضه الصفا فی سیره الانبیاء والملوک و الخلفا*، ج ۷، به اهتمام: جمشید کیانفر، تهران: اساطیر.

نوری زاده بوشهری، اسماعیل [بی تا]، *نظری به ایران و خلیج فارس*، [بی جا]، [بی نا].

وثوقی، محمد باقر (۱۳۸۰)، *تاریخ مهاجرت اقوام در خلیج فارس*، ملوک هرمز، شیراز: دانشنامه فارس

وصاف، شهاب‌الدین عبدالله بن عزالدین (۱۳۷۲)، *تحریر تاریخ وصاف*، به اهتمام و نگارش: عبدالمحمد آیتی، تهران: پژوهشگاه تحقیقات فرهنگی.

همدانی، محمد ابن محمود (۱۳۷۵)، *عجایب نامه*، به اهتمام: جعفر مدرس صادقی، تهران: نشر مرکز.

یاقوت حموی، یاقوت بن عبدالله (۱۳۲۳)، *معجم البلدان*، ج ۱، ۲، ۴، ۵ قاهره: مطبعه السعاده بجوار محافظه مصر.

_____ (۱۳۶۲)، *المشترک وضعاً و المفترق صقعا*، به اهتمام: محمد پروین گنابادی، تهران: امیر کبیر.

Goitein.shelomo dov. (1947). **the land of sheba:tales of the jews of yemen. letters of medieval jewish traders.**translated from the Arabic:dever puplication.

Goitein.shelomo dov. (1954). **two eyewitness reports on an expedition of theking of kish aginst aden.**bulletin of the school of oriental and Africa studies.vol.xvi.part 1.

Goitein.shelomo dov. (1999). **A Mediterranean society.the jewish communities of the arab world:**university of California press.

kamioka.koji and hikoichi yajima (1997) .**The inter regional relations in the western part of the Indian ocean.dhow report2**.institute for the study of languages and cultures of asia and Africa:tokyo university of foreign studies.

Teixiera.pedro. (1906). **Travels of pedro Teixeira with his kings of harmuz and extracts from his kings of Persia**.London:printed for the hakcuyl society.

yajima. Hikoichi. (1996). **some problems on the formation of the Swahili world and the Indian ocean maritime world**.northeast African studies. N43.