

مأموریت ملک فخرالدین احمد طیبی به دربار مغولان در چین (بررسی عوامل سیاسی و اقتصادی)

علی بحرانی پور^۱

سیده زهرا زارعی^۲

چکیده

چند دهه پس از به قدرت رسیدن سلسله یوان (مغولان چین) توسط قوییلای قاآن و هم زمان، تأسیس حکومت ایلخانان در ایران، روابط حسنه‌ای میان دو قدرت از طریق جاده ابریشم برقرار شد. ایلخانان با کمک حکومت محلی آل طیبی در جزیره کیش به عنوان دست‌نشانندگان خود در خلیج فارس، روابط دریایی را پیش گرفتند. با استقرار خاندان تاجرپیشه ملک‌الاسلام طیبی در جزیره کیش طی نیمه دوم قرن هفتم و اوایل قرن هشتم هجری قمری، این خاندان فعالیت‌های تجاری خود را در دو حوزه خلیج فارس (جزیره کیش) و اقیانوس هند متمرکز کردند. چنانکه ملک‌الاسلام جمال‌الدین ابراهیم طیبی در جزیره کیش و برادرش تقی‌الدین ابراهیم در سواحل معبر در هند با تأسیس نمایندگی‌های تجاری ساحلی، زمینه‌های ارتباطات دریایی ایران با چین را از طریق اقیانوس هند فراهم نمودند و در سال ۶۹۷ ق. یکی از فرزندان ملک‌الاسلام به نام ملک فخرالدین احمد طیبی به عنوان سفیر از سوی غازان به دربار تیمور قاآن در چین اعزام شد. مسئله مقاله حاضر آن است که هدف و عوامل مؤثر بر این سفارت را بررسی کند. یافته‌های تحقیق حاکی از آن است که اهداف اقتصادی (تجارت دریایی به عنوان اورتاق) بر سایر انگیزه‌های دربار ایلخانان برتری داشته است، اما کارشکنی‌های ملوک هرموز بر ناکامی این سفارت تأثیرات اساسی گذاشته بود. در این پژوهش، انگیزه‌ها و عوامل مؤثر بر مأموریت ملک فخرالدین احمد طیبی از نظر شرایط محلی، منطقه‌ای و جهانی با بهره‌گیری از منابع مکتوب ایرانی و چینی و نیز پژوهش میدانی مورد بررسی قرار گرفته است.

▪ واژگان کلیدی:

ایران، چین، دربار مغولان، ملک فخرالدین احمد طیبی، مأموریت، عوامل سیاسی، اقتصادی.

درجه مقاله: علمی - پژوهشی

تاریخ پذیرش مقاله: ۱۴۰۱/۰۹/۲۰

تاریخ دریافت مقاله: ۱۴۰۱/۰۷/۰۲

^۱. دانشیار گروه تاریخ دانشگاه شهید چمران اهواز، اهواز - ایران (نویسنده مسئول) bahranipour@hotmail.com

^۲. پژوهشگر آزاد، اهواز - ایران z.zarei88@yahoo.com

پیشینه و مقدمه پژوهش

در زمانه پراشوب پس از مرگ چنگیز خان و با وجود رقابت‌های ارضی میان الوس‌های چنگیزی، دلایل متنوعی آنها را به سوی اتحاد می‌کشاند که عبارت بودند از: جهانی‌شدن تاریخ در عهد مغولان و صلح مغولی، رسم مغولی سلسله مراتب مبتنی بر «آقا و اینی» و تغییر در تعریف ایلخان در آن میانه،^۱ بازگشائی جاده ابریشم تحت‌تأثیر حمله مغول و حذف مرزهای سیاسی، ناامنی مسیر زمینی و توجه مغولان به دریاها، پایان دوره جهانگشائی و آغاز جهاننداری مغولان، روی آوردن از نظامی‌گری به بهره‌کشی اقتصادی و تجارت‌گرایی و در نتیجه رونق یافتن نظام اورتاقی و مشارکت خوانین در امر تجارت به‌خصوص تجارت بین‌المللی نفایس.

در چنان فضای تاریخی، روابط درون خانواده تولوی که شامل قوبیلای و فرزندان هلاکو خان، آن‌هم در دوره استقلال خواهی غازان خان از قاآن مغول که خود «آقا» و عموی او به‌شمار می‌رفت، مسئله بغرنجی ایجاد کرد که طی آن، استقلال نوین غازانی و نوع رابطه او با قاآن مغول در چین بازتعریف شد. بنابراین، سؤالاتی چند پدیدار می‌شود؛ هدف سفارت فخرالدین سیاسی بود یا تجاری؟ آیا او یک اورتاق بود و سفارت وی نوعی مذاکره تجاری با دربار چین در راستای بازگشایی راه دریایی برای توسعه تجارت دریایی ایران و چین بوده است؟ آیا دولت غازان در پی نوعی سیاست تجاری و اقتصاد سیاسی در اقیانوس هند بوده است؟ و به‌طور کلی سؤال اصلی این است که هدف غازان خان از اعزام ملک فخرالدین احمد طیبی به دربار تیمور قاآن چه بوده است؟ فرضیه تحقیق حاکی از آن است که غازان ضمن سرمایه‌گذاری تجاری، در پی توسعه تجارت دریایی ایران تا سواحل شرقی چین بوده است تا نمایندگی‌های تجاری چینی در معبر هند را تضعیف کند.

سال	واقعه	منبع
حدود ۶۵۰ ق. به بعد	قوریلتهای منکو و همراهی با برادرش قوبیلای برای تکمیل فتح چین شمالی و غربی و تلاش به‌منظور براندازی سلسله سونگ. همچنین اعزام برادر دیگرش هلاکو به ایران و ابقای اریق‌بوکا برادر سومش در مغولستان	همدانی، ۱۳۷۳، ۸۵۲/۱-۸۴۸؛ مورگان ۱۴۲
۶۵۹ ق. / ۱۲۶۰ م.	رقابت قوبیلای پسر تولی (طرفدار فرهنگ یکجانشین چینی) با برادر خود اریق‌بوکا	وصاف، ۱۳۳۸: ۱۶/۱؛ همدانی، ۱۳۷۳: ۱۶۵/۱-۸۶؛ ۹۱

۱. به‌عنوان خان تابع یا به مثابه خان ایل خود

مورگان، ۱۴۲	(سنت گرا و هواخواه زندگی سنتی مغولان و معتقد به استثمار چین و نه حکومت بر آن) بر سر قآنی، تشکیل دو قوریلتای توسط هر یک و دعوی قآنی و قوریلتای کنجانفو و جلوس قوبیلای در ۶۵۸ ق.	
ویتلس، ۱۳۵۳: ۱۲۸-۱۲۷	در زمان منکوقآن، شهر قراقوروم آخرین و پرشکوه‌ترین روزهای پایتختی خود را می‌گذراند، زیرا پس از او قوبیلای قآن دایدو (یا خان‌بلیق در نزدیکی پکن) را به پایتختی برگزید و از آن پس مسیرهای تجاری بیش از پیش متوجه خان‌بلیق شد.	-
همدانی، ۱۳۷۳: ۶۸۹/۲-۸۶۹؛ مورگان، ۱۴۲	پیروزی قوبیلای بر اریق بوکا پس از چهار سال جنگ داخلی، جلوس در پکن و ادامه حکومتش تا زمان مرگ (۶۹۴ ق./۱۲۹۴ م).	۶۶۳ ق./۱۲۶۴ م.
همدانی، ۱۳۷۳: ۹۰۲/۲-۸۹۷ و ۹۲۳-۹۱۶؛ مورگان ۱۴۴	تصرف سراسر قلمرو سونگ توسط قوبیلای با کمترین میزان تخریب و کمک خیانت گسترده فرماندهان ناوگان سونگ در سلطه‌یابی بر راه‌های آبی	۶۷۸ ق./۱۲۷۹ م.
همدانی، ۱۳۷۳: ۹۳۲/۲؛ مورگان، ۱۴۵	لشکرکشی قوبیلای به جنوب شرقی آسیا و جاوه، فتح ایالت غیرچینی نان چائو (یون نان فعلی) در جنوب غربی چین و الحاق دائم آن به این سرزمین	دهه ۶۷۰ ق.
مورگان، ۱۴۶	دو لشکرکشی آبی و خاکی قوبیلای به ژاپن در جریان نبردهای چین جنوبی و شکستن ناوگان او به سبب طوفان (کامی‌کازه: باد آسمانی).	۶۷۳ ق./۱۲۷۴ م. ۶۸۰ ق./۱۲۸۱ م.
وصاف، ۱۳۳۸: ۱۶-۲۳/۱؛ پولو، ۱۳۶۳: ۱۰۳-۸۲؛ Chau Ju-kua, Mozal, 1982: 1-11 635-640	قوبیلای با توسعه شبکه یام، رسم نزل (پذیرایی از نمایندگان حکومت و ایلچیان توسط ساکنان مسیر) را لغو کرد. در ۶۷۱ ق./۱۲۷۲ م. فتوحات چنگیز خان در چین شمالی را ادامه داد و در این راه از یاری	۶۷۱ ق./۱۲۷۲ م. تا ۶۹۱ ق./۱۲۹۱ م.

	مسلمانانی چون علی بیگ بن یلواج بهره برد. وی با استفاده از کشتی‌های چینی حمل غلات از رودخانه‌های بزرگ چین عبور می‌کرد و توانست با شکست فغفور جوقون‌قا، پایتختش شهر بزرگ و تجاری خترای را تصرف کرد و پس از تکمیل فتوحات خود در چین به اصلاح کشاورزی، تبدیل چاوهای مغولی به چینی و اصلاح وزن و عیار طلا و نقره (بالش معادل ۵۰۰ مثقال) پرداخت. انتقال پایتخت از خانبالیق به شهری تازه‌ساخت در مجاورت آن به‌نام طاییدو (دایدو) در ادامه این اصلاحات صورت گرفت. سپس به فتح ناکام ژاپن پرداخت که بقایای کشتی‌های مغولان که از سواحل ژاپن خارج شده بود، مؤید وسعت این لشکرکشی است.^۱ در ۶۹۱ ق. / ۱۲۹۱ م. به فتح ملجاوه (جنوب شرق آسیا) مشغول شد. جنوب شرق آسیا هم به سبب محصول ادویه، طلا و مروارید مرغوبش و هم به سبب تسلط بر مسیرهای دریایی شرق اقیانوس هند اهمیت بسیار داشت. با تسلیم شدن سری‌رامه، حاکم محلی آنجا و خراجگزاری وی این هدف محقق شد. بدین ترتیب واردات کالاهای ارزشمند آن نواحی به چین همانند گذشته جریان یافت. تصویری مشابه و مربوط به قرون ۶ و ۷ قمری / ۱۲ و ۱۳ میلادی از چنان تجارت درخشانی در کتاب چائوچو کو و سفرنامه مارکوپولو آمده است.	
مورگان، ۱۴۴؛ همدانی، ۱۳۷۳:	قدرت‌طلبی قایدو از خاندان اکتای و متحد	تا ۷۰۳ ق. / ۱۳۰۳ م.

^۱. Torao Mozal, "the lost fleet of Kublai Khan" *National Geographic*, (November 1982), pp. 635-640.

۸۹۶-۸۹۷/۲	کردن مغولان سنت گرا (به ویژه خاندان جغتای) علیه قوییلای، سلطه او بر قلمرو جغتائیان در آسیای میانه و آغاز دشمنی متحدانه خاندان های اکتای (خواستاران مقام قائلانی) و جغتای (مدعیان خراسان و ماوراءالنهر) علیه خاندان تولی محو پایدار سلطه قوییلای بر آسیای مرکزی و اوغورستان به نفع الوس جغتای و در عوض الحاق تدریجی مغولستان به سلسله مغولان چین.	
-----------	--	--

پیشینه تحقیق در روابط ایران و چین به طور عام توسط علاءالدین آذری (بررسی تاریخی- ۱۳۷۶)، حسن جوادی (از منظر نامه های دیپلماتیک روابط سیاسی مغولان با اروپا- ۱۳۵۱)، عبدالحسین نوایی (بررسی تاریخی و سندی روابط ایران و جهان- ۱۳۶۴)، ایرج افشار (بررسی جاده ابریشم از منظر سندی و کتبیبه ای در حاشیه چاپ خطای نامه- ۱۳۷۲) و علی مظاهری (با تأکید بر منابع چینی- ۱۳۷۲)، فخری دانشپورپرور (از دیدگاه باستان شناسی و سرامیک شناسی چینی- ۱۳۷۶)، امیلی برتشناپدر (با تکیه بر منابع مغولی و چینی سده های میانه- ۱۳۸۱) آغاز شده و با آثار رالف کاتس (مقابلته منابع چینی و فارسی- ۱۳۹۲)، فنگ جین یوان (از منظر فرهنگ اسلامی- [بی تا]، وانگ ای دان (بررسی تصویر چین در جامع التواریخ- ۱۳۷۹)، آنجلا شوتنهامر (Schottenhammer- 2008)، یوکائیچی (Yokkaichi- 2008) و لیوینگ شنگ (هر سه از منظر دیاسپورای مسلمانان و به خصوص ایرانیان در سواحل چین) و محمدباقر وثوقی (بررسی اشیای موزه ای و کتبیبه ها در بنادر شرقی چین- ۱۳۹۵) ادامه یافته است. موضوع حکومت فارس در عهد مغول و مسائل محلی مؤثر بر تجارت خلیج فارس در آثار عبدالرسول خیراندیش از جمله در کتاب فارسیان در برابر مغولان مورد بررسی موشکافانه قرار گرفته است. (خیراندیش ۱۳۹۴)، تحقیق در باره سفارت ملک فخرالدین توسط بیهائو چیو^۱ از این منظر انجام شده است که این سفارت چگونه با سفارت مارکوپولو قابل مقایسه است؛ به ویژه که هر دو یک مسیر دریایی را از چین به ایران پیموده بودند.^۲ برای تحقیق در موضوع حاضر، باید بر نقش واسط حکومت های محلی مرزنشین برای برقراری روابط خارجی در سه لایه محلی، منطقه ای و جهانی تأکید کرد.

^۱. Yihao Qiu " After Fakhr-addin's mission"(under publishing)

^۲. از دوست ارجمندم دکتر بیهائو چیو دردانشگاه فودان در شانگهای برای دراختیار گذاشتن مقاله چاپ نشده خود با عنوان فوق سپاسگزارم

الف) لایه جهانی: روابط دربار غازان خان با چین و اعزام فخرالدین احمد طیبی به سفارت

قآن در رأس حکومت جهانی مغول قرار داشت که از زمان منکو قآن در خانواده تولوی، کهنترین پسر چنگیز خان قرار گرفته بود. منکو قآن دو برادر به نام های قوبیلای و هلاکو داشت که اولی را به تکمیل فتح چین و دومی را به فتح ایران و عراق اعزام کرده بود. پس از منکو قآن، قوبیلای که مسن تر (آقا) از هلاکو بود، هم مقام قآنی مغولان را به دست آورد و هم به عنوان امپراتور سلسله یوان چین به تخت نشست. تا زمانی که قوبیلای زنده بود، ایلخانان در ایران طبق رسم مغولی "آقا و اینی" (تابعیت خویشاوند کهنتر از خویشاوند مهتر) تابعیت امپراتور چین را کمابیش مرعی داشتند. در چین، پس از مرگ قوبیلای قآن در ۶۹۳ ق. / ۱۲۹۳ م. تیمور قآن به قدرت رسید و والیان خود را با یرلیغ و پایزه به تصدی املاک دالای و اینجو در ایران اعزام کرد. اما بسیاری از مورخان ایرانی عهد مغول از جمله وصاف الحضره شیرازی که کتاب خود را در ۶۹۸ ق. / ۱۲۹۸ م. می نگاشت، به تابعیت غازان خان از چین سخنی نگفته اند. بر این پایه و به استناد شواهد دیگر، می توان اسلام آوردن غازان خان و کاهش روابط سیاسی با چین را به عنوان تحقق استقلال کامل ایلخانان از قآن های چین تفسیر کرد. با این حال، هنوز احترام به قوبیلای خان ناشی از سلسله مراتب "آقا و اینی" را در اشعار و مدایح شاعران درباری غازان خان می توان مشاهده کرد:

چو چنگیز خان گاه آورد و جنگجو	ایلخان گه کین و خشم و درنگ
چو قوبیلای خان خوب گفتار و رأی	به داد و دهش چون کیان اوکتای
نیامد به گیتی چون او [غازان] شهریار	ز آمیزش و گردش هفت و چار

(اژدری، ۱۳۸۱: ۳۳۹)

از سوی دیگر، بنا به نوشته های مورخین، غازان خان از طریق ایلچیان ملل گوناگون در دربار خود، از اطلاعات فرهنگی و جغرافیایی وسیعی برخوردار بود و به سبب خردمندی در برخورد با آنان در تمام ممالک چین، جنوب شرق آسیا، هند، ترکستان، کشمیر، دشت قبیاق، روسیه، اروپا، مصر و شام شهرت داشت (وصاف، ۱۳۳۸: ۲۵-۲۴؛ همدانی، ۱۳۷۳: ۲/ ۱۳۴۳) ریشه مسئله در آن بود که بر دربار غازان خان دیدگاهی بین المللی حاکم بود و نیز شناخت ملل گوناگون جزو علائق وی بود. یکی از مهم ترین شواهد این امر نگارش جامع التواریخ به مثابه تاریخی عمومی برای جهان شناخته شده آن روزگار بود. در نگارش آن کتاب، ترجمه یا تألیف فصل مربوط به هر سرزمین را به دانشمندی از همان مملکت می سپردند که خود در آن زمان در دربار غازان خان

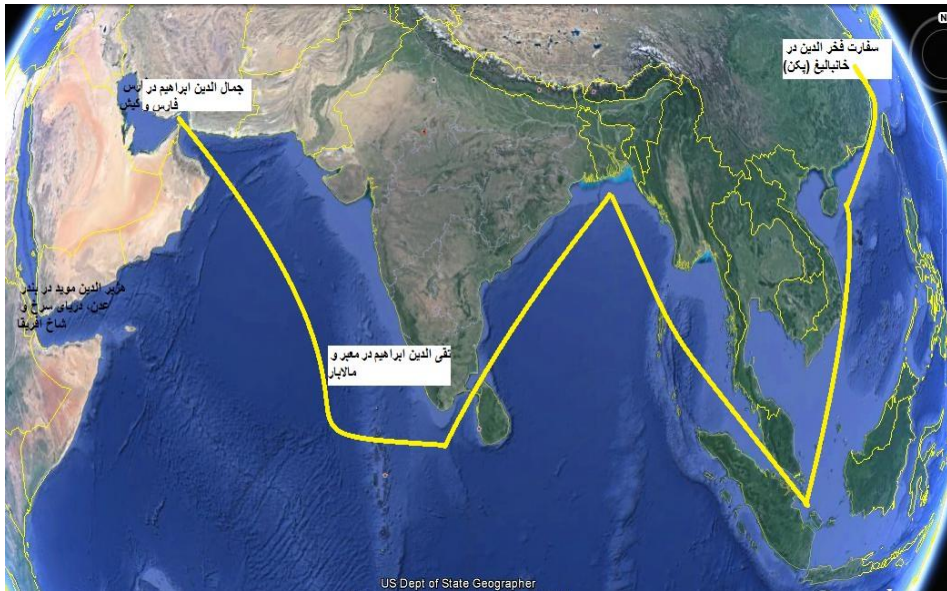
حضور داشت. زیرا که هر مورخ نسبت به مورخین خارجی، اطلاعات وسیع‌تر و صحیح‌تری در باره تاریخ مملکت خود داشت و مجال اعتراض مورخین هموطن وی را تا حد زیادی می‌بسته است. چه بسا که تاریخ مذکور که در مراحل متعددی به غازان خان عرضه می‌شد، در شناخت ملل و تصمیم‌گیری در برقراری مناسبات با آنان نقش داشته است (همدانی، ۱۹۶۵: ۱/ ۲۴-۲۲ و مقدمه مصححان).^۱

چینیان و تاجرانی که به چین رفت‌وآمد می‌کردند، در دربار غازان خان نفوذ بسیار داشتند، چنانکه خواجه علاءالدین ختایی (بازرگان) در اردوی امیر قتلغ شاه سردار غازان خان حضور داشت که احتمالاً به سبب اصالت چینی، اقامت یا رفت‌وآمد به چین شمالی، به ختایی شهرت یافته بود، وی از چنان پایگاه اجتماعی برخوردار بود که در هنگام محاصره هرات و سقوط امیر نورو، ضمن نوشتن امان‌نامه برای هرویای به‌عنوان نماینده قتلغ شاه به داخل شهر رفت.

رشیدالدین از ملازمت مردی دانشمند، عارف و سریانی‌زبان به نام هبه الله در اردوی غازان سخن گفته که از ترکستان آمده بود (همدانی، ۱۳۴۳: ۲/ ۱۲۸۱ و ۱۳۳۶). او به احتمال، همان ماریه‌بلاها است که از زمان ارغون خان در ایران ماندگار شده بود. فعالیت‌های ربان صوما در چین موجب تأسیس یک اداره خاص حکومتی برای مسیحیان توسط قوییلای در ۶۸۸ ق. / ۱۲۸۹ م. و توسعه مسیحیت نسطوری در چین به‌ویژه در ۱۵ شهر مهم و تجاری حوزه یانگ‌تسه و استان یون نان^۲ و آسیای میانه و حضور شاگردش ماریه‌بلاها در ایران از زمان ارغون خان، به قدرت‌یابی نسطوریان ایران و جلب حمایت پاپ منجر شده بود. بنابراین، اویغورهای نسطوری به اتکای موقعیت درخشان خود در میان مغولان به‌عنوان منشیان و مشاوران فرهنگی آنان و با توجه به ارتباط با سایر مسیحیان، در اروپا به تجارت در جاده ابریشم پرداختند. آنان چنان ثروتمند شدند که علاوه بر اورتاقی به وام دادن سرمایه و نزول خواری پرداختند. اصلاحات غازان گرچه تندروی آنان در این کار را منع کرد، اما هنوز به‌عنوان واسطه تجاری ایلخانان در مسیرهای تجاری ترکستان چین (ویغورستان) عمل می‌کردند (ویتلس، ۱۳۵۳: ۱۶۲-۱۶۱؛ همدانی، ۱۳۵۳: ۲/ ۱۴۹۵). از میان حکومت‌های محلی تابعه ایلخانان، آل طبیبی در تجارت دریا فعالیت می‌کردند و روابط ایلخانان با هند و حتی چین را در اقیانوس هند برقرار می‌کردند.

^۱. این تصحیح در مقاله حاضر، از این پس به نام مختصر "مسکو" شناخته می‌شود.

^۲. Yunnan Province



۱. منبع: نقشه خام از google Earth طراحی راه و شبکه تجاری آل طیبی از نگارندگان

آل طیبی و تجارت دریایی اقیانوس هند

آل طیبی به ریاست ملک الاسلام شیخ جمال الدین ابراهیم طیبی خاندانی تاجرپیشه بودند که ابتدا به عنوان اجاره داران مالیات جزیره کیش و سپس "ضمان داران" و "مقطعان" (مسئولان و مقاطعه کاران) طمغا (باج) و قبچور سراسر فارس به قدرت رسیدند و به تدریج گستره فعالیت مؤثر تجاری خود را در رقابت با ملوک هرموز بر تجارت دریایی نیمه غربی اقیانوس هند اعمال کردند. چنانکه یکی از برادران ملک الاسلام به نام تقی الدین عبدالرحمن بن محمد طیبی به عنوان نماینده آل طیبی برای تجارت اسب در ممالک معبر هند و سیلان مشغول به فعالیت بود. (القاشانی، ۱۳۸۴: ۱۸۳-۱۸۲) و برادر دیگرشان هژبر الدین در عدن نماینده آل طیبی در تجارت دریای سرخ و شرق آفریقا بود. آنان بر تجارت پرسود بردگان حبشی و سواحیلی در بندرهای یمن و خلیج فارس نیز نظارت داشتند (یاجیما، ۱۹۷۵، ۶۷) و بدان منظور نمایندگی های تجاری خویش و دیاسپوراهایی را در آن نواحی تقویت می کردند. بنابراین، به نظر می رسد که اعزام فخرالدین پسر ملک الاسلام به چین در راستای همین سیاست توسعه نفوذ تجاری خود در سراسر اقیانوس هند بود.

از نظر توان اقتصادی نیز انحصار صید و تجارت مروارید تا زمان تسلط تهمتن ملک هرموز بر کیش در دست ملوک آل طیبی جزیره کیش بود (۷۲۳ق. / ۱۳۳۲م.). در ابتدای جلوس الجایتو،

۱. "از خطر خیزد خطر زیرا که سود ده چهل / برنگیرد گر بترسد از خطر بازارگان". وصاف، ۱۳۳۸: ۳/ ۳۰۳-۳۰۰.

شیخ جمال الدین طیبی بر حکومت فارس و سواحل ابقاء شد (۷۰۳ ق./ ۱۳۰۳ م.). اما درگذشت برادر و نماینده‌اش در هند، مرزبان‌الهند تقی‌الدین عبدالرحمن^۱، موجب تنزل سطح تجارت کیش و معبر شد. چنانکه شاه معبر ثروت وی را مصادره کرد و به احتمال موقتاً امور نمایندگی‌های تجاری کیش و دیاسپوراهای مسلمانان در اقیانوس هند دچار رکود گردید. سپس ملک سراج‌الدین پسر جمال الدین جانشین عموی خود شد و لقب مرزبان‌الهند گرفت. اعطای چنان لقبی نشانه دعوی سلطه و مالکیت آل طیبی بر پهنه آبی اقیانوس هند از هند تا عدن است. چنانکه در نامه‌های خود عدن را نیز ثغر خود می‌دانستند و در آنجا دارای نمایندگانی بودند. (وصاف، ۱۳۳۸: ۵۰۵)

درگذشت شیخ جمال الدین ابراهیم طیبی (سواملی) به‌طور موقت احوال فارس و نمایندگی‌های تجاری ملوک آل طیبی و در نتیجه دیاسپوراهای ایرانی نشین در اقیانوس هند را دچار آشفتگی کرد (۱۲ جمادی‌الآخر ۷۱۰ ق./ ۱۳۱۰ م.). قاشانی وی را تاجری حریص و صاحب ثروتی بیکران از مروارید و انواع جواهرات توصیف کرده است که گرچه به زهد و دینداری مشهور بود و پس از تنظیم «حجتی شرعی» (سند وام) در واگذاری صدقه و وام به محتاجان اقدام می‌کرد، اموال مسلمانان را به‌زور مطالبه کرده و به تعبیر وصاف‌الحضره به «کافران» (راجاهای حاکم بر سواحل هند؟) رشوه می‌داد. پس از وی تجارت دریایی و اثرگذاری بر حیات دیاسپوراهای تجاری مسلمانان در بخش‌های مهمی از نیمه غربی اقیانوس هند به دست پسرانش فخرالدین احمد بن ابراهیم و سراج‌الدین بن ابراهیم (تا ۷۱۵ ق./ ۱۳۱۵ م.) و نواده‌اش نظام‌الدین بن سراج‌الدین (وصاف، ۱۳۳۸: ۳۰۲، ۴۷-۴۵، ۳۲-۳۵؛ مارکوپولو، ۱۳۶۳: ۲۱۴-۲۰۷؛ یاجیما، ۱۹۷۵: ۷۵؛ ابن مجاور، ۱۹۵۱: ۲۹۹-۲۸۹؛ ابن بطوطه، ۱۳۷۶: ۴۱۷، ۲۱۷/۲-۲۱۴؛ قزوینی، ۱۳۶۳: ۵۶) و سپس ملوک هرموز صورت می‌گرفت (ابوالفداء، ۱۳۴۹: ۴۰۳-۴۰۱) که گاه دامنه آن تا سواحل چین نیز می‌رسید. البته سابقه ارتباط مستقیم خلیج فارس با چین به فعالیت‌های دریانوردان سیرافی چون ابوزید و سلیمان سیرافی بازمی‌گشت. اما ارتباط مستقیم با چین پس از زوال سیراف قطع شد. لیکن یافت شدن حجم عظیمی از سرامیک‌های چینی (تصاویر شماره ۸-۵) از سلسله‌های متعدد و ادوار متداومی چون سونگ، یوان (تصویر شماره ۱) و مینگ در بندرگاه حریره در جزیره کیش (تصویر شماره ۳) نشان از تداوم ارتباط با چین دارد. برخی از محققان معاصر، سواحل و جزایر معبر در جنوب هند و شمال سیلان را به‌عنوان واسطه این تجارت معرفی کرده و منکر ارتباط مستقیم خلیج فارس با چین شده‌اند. بنابراین، مأموریت فخرالدین تلاشی برای برقراری مجدد تجارت مستقیم خلیج فارس با چین به‌شمار می‌رود.



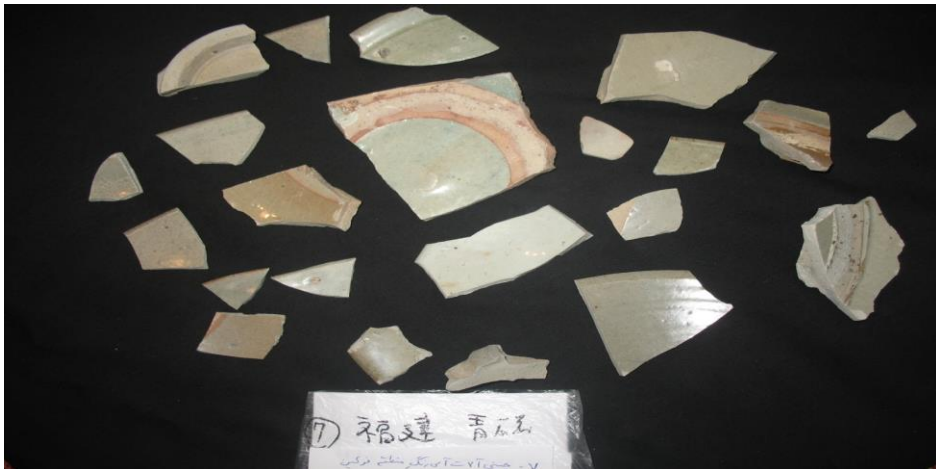
۲. بندرگاه حریره در جزیره کیش، عکس از یاسوهیرو یوکائیچی، ۴ مه ۲۰۰۷



۳. سفالینه‌ها و سرامیک‌های چینی بر سطح محوطه حریره در جزیره کیش از ادوار مختلف:
 سلاذن‌های^۱ زیتونی سونگ جنوبی (سمت چپ) و پُرسلین‌های^۲ سفید اولیه سلسله یوان، سمت راست
 (عکس از علی بحرانی‌پور، ۴ مه ۲۰۰۷)

۱. Celadon سلاذن - در قدیمی‌ترین ادوار تاریخ تولید ظروف در چین، سفالگری وارد مرحله و ترکیب تازه‌ای از پخت و تولید ظروفی شد که امروزه به نام سرامیک شهرت دارند. یکی از سبک‌های سرامیک چینی، سلاذن Celadon نام دارد که رنگ سبز زیتونی‌اش آن را بسیار شبیه ظروف گران‌قیمتی می‌ساخت که از سنگ یشم می‌ساختند و در حد فاصل قرن سوم تا قرن نهم میلادی یکی از پیشرونده‌ترین سبک‌های سرامیک چینی بود. سلاذن شامل سبک‌های جنوبی و شمالی بود و کوره اژدها Long Guan خاستگاه آن در ایالت جیهیانگ Zhejiang بود که در زمان سلسله سونگ به رونقی چشمگیر رسید. ر.ک: Fang, 2010:38-41

۲. Porcelain پُرسلین نوعی سرامیک با بدنه سفید درخشان و نیمه‌شفاف بود که با طرح‌های متنوع لاجوردی از موادی چون کبالت و لاجورد تزئین می‌شدند. این ظروف دارای تزئینات متنوع شامل کتیبه‌های چینی و طرح‌های گیاهی و حیوانی و مناظر طبیعت بود. Xiaolong, 2010: 6-8



۴. سلادن‌های زیتونی‌رنگ بر سطح محوطه حریره در جزیره کیش، شامل سرامیک‌های وارداتی از بندرهای استان فوکین در جنوب شرقی چین، از زمان سلسله سونگ جنوبی، طبق تشخیص تاتسویا موری، باستان‌شناس ژاپنی (عکس از علی بحرانی‌پور)

اهداف سفر ملک فخرالدین

ملک فخرالدین احمد پسر شیخ جمال‌الدین ابراهیم در ۶۹۷ ق. / ۱۲۹۷ م. به همراه اوتقای ایلچی از سوی غازان خان به سفارت و با قرض کردن ۱۰۰۰۰ دینار (۱۰ تومن) از خزانه غازان، به علاوه یک دهم ثروت پدرش جمال‌الدین برای تجارت (اورتاقی) به چین رفت و هدایای ارزشمندی از جمله یوزپلنگ‌های شکاری، طرایف، مروارید، جام‌های طلایی و یاقوت از سوی خود و غازان خان برای تیمورقآن با خود برد. هیئت آنان محافظان نظامی با خود همراه کردند و منزل به منزل از شبکه یام بهره می‌بردند. فخرالدین پس از عرضه هدایای خود، مورد اعتراض یکی از درباریان مسیحی به نام عیسی بتچان که به‌نوشته وصاف مخالف با حضور مسلمانان در دربار و رقابت آنان با تاجران مسیحی در چین بود، قرار گرفت. عیسی در اصالت کالای آنان و قیمتی که برای آن مطالبه می‌کردند، تشکیک می‌کرد. اما تیمورقآن پس از مشورت با معامله‌شناسان خود، جواهرات فخرالدین را به ۱۴ تومن (معادل ۱۴۰۰۰ بالش یا ۸۴۰۰۰ دینار) خرید که به چاو پرداخت شد.

فخرالدین پس از چهار سال اقامت و تجارت موفقیت‌آمیز در چین با یرلیغ، پایزه و حتی دختری مغول که قآن به وی بخشید، به همراه تقای/نوقای ایلچی برای ابلاغ پیام اشتیاق برای روابط نزدیک و حسنه رهسپار ایران شد. اما به سبب غرق شدن کشتی‌اش که حامل هدایای قآن بود، در مسیر بازگشت درگذشت (۷۰۴ ق. / ۱۳۰۴ م.)، (وصاف، ۱۳۳۸: ۵۰۷-۵۰۵).

مهم‌ترین منبع چینی در باب این سفارت کتاب 金華黃先生文集 است که ظاهراً فخرالدین به‌عنوان "نوکر" (معاون) نوقای رفته بود. در آن کتاب فقط به نام نوقای سفیر غازان خان اشاره دارد و به شرح ذیل از این سفارت یاد کرده است:

大德五年君年甫十九。致用院俾以官本船浮海至西洋、遇親王合贊所遣使臣那懷等如京師、遂載之以來。那懷等朝貢事畢、請仍以君護送西還。丞相哈剌哈孫答剌罕如其請、奏授君忠顯校尉、海運副千戶、佩金符與俱行。以八年發京師。十年乃至。其登陸處曰忽魯模思云。是役也、君往來長風巨浪中、五歷星霜。凡舟楫糗糧物器之須一出於君、不以煩有司。既又用私錢市其土物、白馬、黑犬、琥珀、葡萄酒、蕃鹽之屬以進。平章政事察那等引見宸慶殿而退方議旌擢以酬其勞。而君以前在海上感瘴毒、疾作而歸。至大二年也。

«در سال پنجم دایده 大德 تیمور قاآن (۱۳۰۱ م.) که امپراتور ۱۹ ساله بود،致用院 Zhiyongyuan (ژی‌یونگ‌یوان: دفتر تجارت دریایی یوان) به‌عنوان یک مقام رسمی خدمت می‌کرد. کشتی دولتی به سوی اقیانوس غربی (شی‌یانگ: اقیانوس هند) روان شده و سرانجام با فرستاده‌ای به نام ناهوآی 使臣那懷 (ایلچی نوقای) و دیگران [احتمالاً از جمله فخرالدین طیبی] که پادشاه خویشاوند ما شاهزاده غازان 親王合贊 فرستاده بود، به تختگاه رسیدند و با امپراتور ملاقات کردند. آن [سفیران] از زمانی که آمده بودند، به خصوص نوقای منتظر ماند تا تشریفات کامل شود، سپس امپراتور فرمان داد هیئتی چینی [در سفر بازگشت سفیران ایران به] غرب را همراهی کنند. نخست‌وزیر امیر بزرگ قرقاسون دورقان 丞相哈剌哈孫 Qargasun Darqan (答剌罕) به خواسته امپراتور عمل کرد و جون ژونگ‌شیان را به‌عنوان ناخدا، معاون امیر هزاره ترابری دریایی 海運副千戶، پایزه زرین و دستخط [مأموریت] عطا کرد. مسیر سفر سفیران از پایتخت [چین] تا پایتخت [ایران] هشت یا حتی ده سال طول کشید. محل فرود آمدن آنان بندر هرمز نام دارد. [جون ژونگ‌شیان به‌عنوان] نوکر/رابط امپراتور و [ناخدایی صاحب فراست در شناخت] باد و امواج و [ادوار] پنج ساله ستارگان عمل می‌کرد. همه کشتی‌ها، غذاها و ظروف از درگاه امپراتور تأمین شد تا مشکلی پیش نیاید. همچنین آنان از پول خصوصی خود برای تجارت محصولات محلی از قبیل: اسب سفید، سگ سیاه، کهربا، شراب و نمک خارجی برای اهداء [به قاآن] استفاده کردند. مأمورین سیاسی [به نام‌های] 察那 (Chanai)، Pingzhang و دیگران را در کاخ [Chen-jin-dian/Chenjin به قاآن] معرفی کردند و برای دریافت هزینه سفر خود بازگشتند.

آنان در راه بازگشت در دریا گرفتار مسمومیت و مالاریا و بیماری [دریازدگی] شدند. به تاریخ سال دوم ژیدا از سلطنت قایشان/ خیشناگ قآن (۱۳۰۹م).^۱

金華黃先生文集, Jin-hua Huang xian-sheng wenji (Collected Works) of MasterrHuaung of Jinghua)卷三五vol.35, 松江嘉定等處海運千戶楊君墓誌銘 Epitaph of Yang-jun (Mr. Yang Shu)

از نظر اقتصادی، ارسال نماینده‌ای از سوی ملوک طیبی و پذیرفتن آنان به عنوان شرکای تجاری دربار غازان، تسلط تدریجی دربار ایلخانان بر تجارت دریایی جنوب ایران و سیاسی و حکومتی شدن فعالیت‌های آل طیبی را نشان می‌دهد. در واقع این امر تلاشی برای تصدی‌گری دولت در تجارت دریایی ایران از طریق رسم اورتاقی (سرمایه گذاری و شراکت اقتصادی هیئت حاکم) بود. حال آنکه این رسم غالباً برای تاجران جاده‌های زمینی همچون ابریشم به کار می‌رفت، هر چند از نظر سیاسی، توجه به دریاها در زمان غازان خان، قویلای و تیمور قآن معلول ناامنی راه‌های زمینی به سبب درگیری‌های میان الوس‌های مغول بود. برای تکمیل نظریات فوق به لایه‌ها و سطوح دیگر تحلیل نیز باید توجه داشت که به شرح ذیل بیان می‌شود:

ب) لایه منطقه‌ای: نقش منطقه‌ای ملوک آل طیبی در تجارت دریایی نیمه غربی

اقیانوس هند

تا حدود سال ۷۰۰ ق، تقی‌الدین عبدالرحمن بن محمد طیبی به‌عنوان نماینده آل طیبی در معبر وظیفه داشت که سالانه ۱۴۰۰ رأس اسب اصیل را از خاصه شیخ جمال‌الدین (به شکل انحصاری) به معبر وارد کند. اگر این مقدار در ایلخی شیخ جمال‌الدین یافت نمی‌شد، تعدادی مقرر اسب‌های صادراتی از سایر جزایر فارس، قطیف، بحرین، هرموز، و قلّهات تأمین کند. و صاف این اسب‌ها را با تعبیری ادیبانه با اسب‌های مشهور حماسه شاهنامه تشبیه کرده است. با توجه به قراین فوق به‌نظر می‌رسد که بخشی از اسب‌های صادراتی از عشایر نواحی داخلی فارس تأمین می‌شده است و بدین طریق، کیش (به احتمال بسیار بندر حریره در جزیره کیش) در تجارت اسب نقش یک بندر ترانزیتی را برعهده داشت. هر رأس اسب ۲۲۰ دینار مغربی به فروش می‌رسید و در واقع اشاره‌ای به طلای با عیار بالای مغربی (مراکش) به‌عنوان پولی بین‌المللی برای تجارت در برخی نواحی سواحل اقیانوس هند است که گاه تا سواحل

^۱. متن فوق، بخشی از منبعی چینی به‌نام مجموعه آثار استاد هوآنگ/ اهل جینهو/ است که روایت طرف چینی را از هیأت سفارت مورد بحث در مقاله حاضر روایت کرده است. برای کمک در ترجمه این متن از دوست دانشمندم به شرح ذیل

هندوستان نیز رواج داشته است. البته ابن بطوطه در هند از رواج این پول در کنار واحد پولی موسوم به «تنگه های هندی» سخن گفته است (ابن بطوطه، ۱۳۷۶: ۱/۳۰۴). گفته اند که در عهد اتابک ابوبکر سالانه ۱۰۰۰۰ رأس اسب به کنبایت و معبر صادر می شد که بهای آن ۲۲۰۰۰۰۰ دینار بود. این مبلغ از درآمد اوقاف بتخانه ها و "تمغای خواری" (مالیات بر داشتن اسب) در هندوستان تأمین می شد. (وصاف، ۱۳۳۸: ۳۰۳-۳۰۰).

در عوض اسب های صادراتی، امتیاز خرید انحصاری "نفایس" و "طرایف" (بهترین و لوکس ترین کالاهای صادراتی هر سرزمین) اقصی بلاد هند و چین در معبر به تقی الدین تعلق داشت؛ این امتیاز در کیش نیز از آن جمال الدین ابراهیم بود. نایبان جمال الدین پس از خرید بهترین کالاهای واردات شرق که با کشتی های خاصه یا کشتی های تاجران و ناخدایان دیگر می آمد، به سایر خریداران اهل جزیره کیش، اجازه خرید اجناس وارده را می دادند که کیفیت آنها توسط مأمورین دیوان (گمرک) تأیید می شد. سایر کالاها از راه های زمینی یا دریایی به نواحی دور و نزدیک حمل می شد. بنابراین جزیره کیش نقش واسطه ای قابل توجهی در تجارت شرق و غرب اقیانوس هند برعهده داشته است، اگر چه بازرگانان با انواع خطرات روبرو بودند، سود بین ده تا چهل درصدی را نصیب خود می کردند (القاشانی، ۱۳۸۴: ۱۸۳-۱۸۲؛ وصاف، ۱۳۳۸: ۳۰۳-۳۰۰).

آل طیبی شبکه ای دریایی و تجاری در نیمه غربی اقیانوس هند (تصویر شماره ۲) ایجاد کرده بودند و چنانکه پیش تر اشاره شد، نمایندگانی در عدن نیز داشتند و نامه های متبادله میان فخرالدین احمد بن جمال الدین طیبی ابراهیم و هژبرالدین مؤید^۱ به تاریخ ۷۰۰ ق. نشانگر مناسباتی مبتنی بر تجارت و حمایت از نمایندگان همدیگر در بغداد و سایر نقاط هست. فخرالدین در این نامه ضمن اعلام خبر ابقای پدرش شیخ جمال الدین در حکومت فارس و در افزودن بغداد به قلمروش، به او دستور داده است که برای تجدید عهد با جمال الدین، به جنبه (گناوه) برود. در پاسخ سند مذکور، سندی دیگر به تاریخ شعبان ۷۰۰ ق. / ۱۳۰۰ م. در کتاب تاریخ وصاف حفظ شده است که از سوی هژبرالدین از عدن برای فخرالدین احمد ارسال شده است که ضمن اجابت دعوت وی و اعلام به سامان بودن اوضاع تجارت در عدن، از ارسال هدایایی از جمله یک شاهین برای شیخ جمال الدین به دست سفیر ترکی به نام سنقر خبر داده است و نیز وعده داده است که طبق درخواست شیخ جمال الدین، نوازندگانی را از عدن برای خدمت در کاخ او گسیل کند (وصاف، ۱۳۳۸: ۵۰۵، ۳۰۹-۳۰۳).

۱. شاید این شخص همان هژبرالدین داود نزد سلطان مظفر یوسف بن علی بن رسول سلطان یمن باشد؛ اگر چنین هست؛ سلطه ملوک کیش بر عدن را نشان می دهد. ابن بطوطه، سفرنامه ابن بطوطه، ج ۱، ص ۳۰۴.

با توجه به شواهد فوق، اعزام فخرالدین احمد بن شیخ جمال‌الدین ابراهیم طیبی از سوی غازان خان به سفارت یا تجارت در دربار قاآن، دامنه تجارت دریایی کیش را تا چین نیز گسترش می‌داد، اما مسائلی در سطح و لایه محلی وجود داشت که بر سرنوشت این مأموریت بی‌تأثیر نبود.

لایه محلی: رقابت محلی ملوک آل طیبی با سلغریان فارس و ملوک جدید هرموز و تأثیر آن بر سفارت فخرالدین

تقریباً در طول قرن هفتم هجری قمری/ سیزدهم میلادی رقابتی میان آل طیبی با اتابکان سلغری فارس و ملوک جدید هرموز برقرار بود که تأثیرات نهان و آشکاری بر سرنوشت سفارت فخرالدین طیبی گذاشت و شرح آن در ذیل آمده است:

تأثیر جغرافیای تاریخی و اقتصادی جزیره کیش بر روابط خارجی ملوک آل طیبی
جزیره کیش^۱ یکی از جزایر ساحل شیبکوه و از ولایت‌های پنج گانه ایالت فارس (لسترنج، ۱۳۷۷: ۲۷۷) و در غرب حصن ابن عماره^۲ (قلعه دیگدان)^۳ واقع بود.

حمدالله مستوفی موقعیت جزیره قیس (کیش) را در چهار فرسنگی ساحل هزو و مساحت آن را چهار فرسنگ در چهار فرسنگ دانسته است که بر ساحلش شهر قیس (حریره) قرار داشت (مستوفی قزوینی، ۱۳۸۱: ۱۳۶). چنانکه ابوالفداء جزیره کیش را میان هند و بصره دانسته و از زبان یک مرد بصری می‌نویسد که پیمایش گرداگرد آن طی یک روز میسر بوده است (ابوالفداء، ۱۳۴۹: ۴۲۵). این جزیره مانند غالب جزایر خلیج فارس، جزیره‌ای کوهستانی و

۱. در یک نقشه چینی باقی‌مانده از دوره سلسله یوان از جزیره کیش با عنوان کیه-شی یاد شده است که نشانه تداوم ارتباط جزیره کیش با چین است. ر.ک.: مجهول‌المؤلف، (۱۳۸۱). «نقشه یوان کینگ شی تا تین سی پی پی تی لی تو (نقشه کینگ شی تا تین از سلسله یوان و ممالک افتاده در سوی شمال باختری (چین)». *ایران و ماوراءالنهر*. به تصحیح: امیلی برتشنايدر، ترجمه: هاشم رجبزاده، تهران: بنیاد موقوفات محمود افشار، ص. ۴۲۱.

۲. این قلعه به جلندی بن کنعان منسوب و آن را جلندی نیز می‌گفتند. آن قلعه بر کنار دریا و در حد کرمان بود. قلعه جلندی در قرن چهارم استوار و معروف به داکبایه بوده است. بنی‌عمار از این قلعه به‌عنوان محل دیده‌بانی استفاده می‌کردند و بر رفت و آمد کشتی‌ها نظارت می‌کردند. در منابع نوشته شده است که آیه «وراثهم ملک یاخذ کل سفینه غصبا» در شأن صاحب آنجا نازل شده است. در قرن چهارم راهی کوهستانی و بیابانی سیراف را به حصن ابن عماره مرتبط می‌کرده است. در کنار این قلعه بیست کشتی قادر به پهلو گرفتن بودند و از کشتی‌ها مالیات ده یک می‌گرفتند (که احتمالاً به این معنا بود که حاکم بندر یک دهم کالاهائی که به آنجا وارد می‌شد را اخذ می‌کرد)، اما این قلعه در قرن هشتم ویران بوده است. ر.ک.: اصطخری، *الممالک و المسالك*، ص. ۲۳ و ابن‌حوقل، *صورة الارض*، صص. ۴۲ و ۷، ابوالفداء، *تقویم البلدان*، ۳۷۹ و حافظ ابرو، *جغرافیای حافظ ابرو*، ج. ۲، ص. ۱۵۴.

۳. دیگدان مانند اجاقی سه پایه بود. این قلعه چون دیگی که روی پایه‌ها قرار می‌گیرد، روی سه شعبه قرار گرفته بود. ر.ک.: ابن‌حوقل، *صورة الارض*، ص. ۴۱.

آشفشانی خاموش است که دامنه‌های اطراف آن به تدریج به جلگه‌ای حاصلخیز تبدیل شده است و جغرافی‌دانان مسلمان به رواج کشاورزی، باغات و نخلستان‌های آنجا اشاراتی دارند (اقبال‌آشتیانی، ۱۳۸۴: ۷-۸).

چائو جوکوا در مورد کیش نوشته است: «کشور کیش^۱ (کیش) در یک جزیره کوچک در دریا قرار دارد و از ساحل مملکت تایشی (مسلمانان) قابل رؤیت است. در فاصله نیم‌روز راه از ساحل قرار دارد و در آن جزیره چند شهر کوچک وجود دارد» (Ju-kua: 1965: 134).

ابن مجاور در باره دلیل نام‌گذاری قیس نوشته است که قیس بن زهیر بن جزیمه بن ابوسفیان یکی از امیران عرب ساکن عمان بر اثر کشمکش‌های قبیله‌ای ناگزیر به مهاجرت گشت و در قیس ساکن شد. چون مردم جزیره از نسل او هستند، این مکان را به نام جدشان قیس نام‌گذاری کردند. وی در جایی دیگر می‌نویسد که دو مرد سیرافی بر جزیره کیش دست یافتند و بر ماهیگیران جزیره غالب شدند. آنان در جزیره ساختمان‌های بلندی بنا کردند. ابن مجاور تاریخ قطعی مهاجرت سیرافی‌ها به کیش و آبادانی آن را در سال ۵۰۴ ق. می‌نویسد (ابن مجاور، ۱۹۵۱: ۲۸۸-۲۸۷). و صاف این وجه تسمیه را به خاطر تسلط قیس فرزند ناخدا قیصر سیرافی نوشته است که علاوه بر شغل ماهیگیری در جرگه دزدان دریایی درآمد و به جزیره‌ای که بعدها به نام او موسوم گشت، نقل مکان کرد. وی همچنین روایت می‌کند که نسبت این جزیره به قیس است، اما عجم‌ها در عرف به آن کیش می‌گفتند. و صاف در روایتی دیگر می‌نویسد که جزیره کیش از بالا مانند یک کشتی به نظر می‌رسد (وصاف، ۱۳۳۸: ۱۷۴-۱۷۰).

ادریسی طی روایتی^۲ در باره مهاجرت یکی از حکام یمن به کیش و آباد کردن آنجا، ساکنین قیس را مردمی یمنی‌الاصل دانسته است (ادریسی، ۱۹۹۲: ۱۵۶/۲). و صاف اولین توجه به کیش را در زمان ملک تورانشاه بن عمادالدوله قاورد بن جفری بیک حاکم کرمان دانسته و نوشته است که وی آنجا را در مقابل سیراف به عنوان بارانداز (فرضه) سواحل مطرح ساخت (وصاف، ۱۳۳۸: ۱۷۰). یاقوت حموی واژه عربی قیس را به معنای اندازه گرفتن طول و عرض منطقه‌ای بر اساس مقیاس گام (قدم) نوشته است و آبادی این جزیره را به ابن عمیره نامی نسبت می‌دهد. حموی به جایگاه بندری کیش برای بارگیری کالاها به هند اشاره کرده است (حموی، [بی‌تا]، ۴/۴۲۲، ۳/۲۹۵) حافظ ابرو علت این وجه تسمیه را فتح آنجا توسط اعراب بنی‌قیس دانسته است (حافظ ابرو، ۱۳۷۵: ۱۰۲).

^۱. Ki-shu

^۲. برای تفصیل این روایت ر.ک. به قسمت آغازین یاجیما، تاریخ جزیره کیش (دوره حکومت بنی‌قیصر بر کیش)، ص ۱۱.

ابن بطوطه که سفری به کیش داشته، در مورد آنجا حکایت می‌کند که کیش شهری بزرگ و نیکو بود که خانه‌های آن باغ‌های عالی و سراسر آن پوشیده از انواع گل‌ها و درختان سرسبز بود. مردم این جزیره از اشراف فارس طایفه‌ای از اعراب بنی‌سفاف (سفاق) هم در آنجا سکونت داشتند که غواصان مروارید از آنان بودند. آب شرب جزیره کیش از چشمه‌هایی بود که از کوهساران بلند^۱ برمی‌خیزد (ابن بطوطه، ۱۳۷۶: ۵۵۰/۱ و ۳۳۹).^۲ منابع دیگر نوشته‌اند که آب آشامیدنی مردم کیش غالباً از چاه‌ها بود اما به دلیل وجود باران‌های بسیار در آنجا اعیان آب‌انبارهای زیادی در کیش ساخته بودند. (حموی، [بی‌تا]: ۴۲۲/۴؛ مستوفی، ۱۳۸۱: ۱۳۶؛ ابن‌مجاور، ۱۹۵۱: ۲۹۵).^۳ امروزه هنوز بقایای آن در ساحل حریره در جزیره کیش باقی است. بعید نیست که با توجه به نزدیکی آب‌انبارها به تأسیسات بندری حریره، فروش آب شیرین مورد نیاز کشتی‌ها در سواحل کیش نیز رواج داشته است.

یاقوت حموی که خود به عنوان بازرگان بارها به کیش سفر کرده است، آنجا را آبادترین جزیره دانسته و نوشته است که این جزیره با مساحت چهار فرسنگ از توابع ایالت فارس به شمار می‌رفت، زیرا مردمش فارس بودند و گاه از اعمال عمان به شمار می‌رفت. وی همچنین آنجا را پایتخت «سلطان البحر» (پادشاه دریا و نواحی اطراف آن) معرفی کرده است. او در کتاب //المشترک نوشته است که «جزیره قیس از آن قیس پسر عمیره و جایی خوش منظر، زیبا و پر از بوستان‌ها و نخلستان‌ها بود که دشت فارس از آنجا دیده می‌شد». یاقوت همچنین به اقامت ملک عمان در آنجا و لنگر انداختن کشتی‌های هند در جزیره کیش اشاره می‌کند (حموی، بی‌تا، ۱/ ۳۴۴؛ ۴/ ۴۲۲، ۴۹۷؛ حموی، ۱۳۶۲: ۱۵۶) حموی به جایگاه بندری کیش برای ترانزیت و

۱. طبق اطلاعات میدانی: احتمالاً کوه‌های جم از جمله کوه پردیس

۲. ابن بطوطه نوشته: «جزیره قیس که سیراف نیز نامیده می‌شود. این جزیره در ساحل بحر هند که متصل به دریای یمن و فارس می‌باشد قرار گرفته است و جزء کشور فارس شمرده می‌شود». توصیفی که ابن بطوطه می‌کند با جزیره کیش منطبق است نه با سیراف که به علت کمبود آب و درخت، باغ‌های زیاد نمی‌توانست داشته باشد. گیب می‌گوید: سیراف در قرن چهارم هجری بر اثر زلزله ویران شد و از آن پس روی آبادانی ندید، شوارتز معتقد بود که ابن بطوطه چارک را که در شمال شرق کیش بود با سیراف اشتباه گرفته است، اما به نظر نگارندگان، از ابن بطوطه چنین اشتباهی انتظار نمی‌رود. به احتمال، این انتصابی موقت توسط مهاجران سیرافی به جزیره کیش یا استعاره‌ای شخصی بود که طی آن ابن بطوطه به انتقال میراث دریانوردی سیراف به جزیره کیش بدان اشاره کرده است. برخی اشاره وی را به بندر چارک نسبت داده‌اند که رونق چارک در آن روزگار مسلم نیست و جاده خنج تا کیش به چارک نمی‌رود. ر.ک.: ابن بطوطه، سفرنامه ابن بطوطه، ج ۱، صص. ۵۵۰ و ۳۳۹.

۳. امروزه بقایای آب‌انبارهای بلندی به شکل بیضی در میان قنات در بندرگاه حریره در مجاورت ساحل جزیره کیش به چشم می‌خورد که به پاس حفاری‌های باستان‌شناسان از زیر خاک سر برآورده است. پیمایش میدانی جزیره کیش به‌همراه دکتر یاسوهیرو یوکائیچی، تاتسویا موری در تاریخ ۱۱ اردیبهشت ۱۳۸۶.

بارگیری کالاها به هند اشاره کرده است. (حموی، [بی تا]: ۳/ ۲۹۵؛ ۴/ ۴۲۲) ابن مجاور علاوه بر نخلستان‌ها به کشتزارهای افاقیای عربی در آنجا اشاره کرده است. (ابن مجاور، ۱۹۵۱: ۲۹۰).

منابع فوق از تداوم تولید، تجارت و به‌خصوص ترانزیت انواع کالا از فروش آب شیرین به کشتی‌ها تا عملیات پرداخت و تزئین مروارید حکایت می‌کند و ارزش و جایگاه صادراتی و طراز مثبت بازرگانی آن جزیره را به تصویر می‌کشد. تجارت فوق چندان پرسود بود که رقابت‌های محلی، تأثیراتی بر کمیت و کیفیت اقتصاد و روابط سیاسی ملوک آل طیبی گذاشتند.

رقابت آل طیبی با سلغریان، شحنگان و امرای مغول فارس

در حد فاصل سقوط سلغریان (مرگ آبش خاتون در ۶۷۹ ق.) تا برآمدن آل اینجو، شحنگانی از تبریز برای اداره امور فارس گسیل می‌شدند که حضور آنها از مشکلاتی بود که بر سر حاکمیت مطلق و ضمان داری آل طیبی در فارس به‌شمار می‌رفت. ریشه رقابت آل طیبی و دیگر قدرت‌های ایالت فارس به اوایل عهد ایلخانان بازمی‌گردد. اما از اواسط آن دوره، غازان خان در ابتدای جلوس، هورقوداق را به امارت فارس و برای تحصیلداری مالیات فرستاد. وی در امر دریافت مالیات کوه‌گیلویه با مخالفت ملک افراسیاب لر روبرو شد که به قتل وی به فرمان غازان منجر شد. از سوی دیگر، مظفر نواده عمید فارس از شیخ جمال الدین ابراهیم سواملی (طیبی) به اتهام اختلاس سعایت کرد. اما چون نتوانست دعوی خود را ثابت کند، به یاسا رسید. شرف الدین محمود نیز دامنه شورش خود را به کرمان و هرات رساند (۶۹۹ ق./ ۱۲۹۹ م.). رشیدالدین می‌نویسد که محمود شاه در سال بعد با کمک سید قطب الدین اینچوی شیرازی در پی سعایت از خواجگان (تاجران) بودند که به احتمال بسیار یکی از مهم‌ترین آنان شیخ جمال الدین ابراهیم بود. با این وجود، غازان سعایت‌کنندگان را به یارغو فرستاد و برخی از آنان را کیفر داد. شیخ محمود نیز تنها با شفاعت بولغان خاتون کوچک رهایی یافت. این امر حکایت از رابطه نزدیک و ارسال رشوه‌های کلان از سوی آل طیبی به خزانه غازان دارد. از سوی دیگر، غازان مایل بود که از طریق مدیریت کارآمد تجاری آنان بر مسیرهای دریای جنوب مسلط ماند. جمال الدین از بابت مقاطعه مالیات فارس در ۶۹۸ ق./ ۱۲۹۸ م. مبلغ ۲۸۳۰۰۰۰ دینار (۲۸۳ تومان) و ۲۲۰۰۰ دینار (۲۲ تومان) توفیر غیر از اموال دالای و اینچوی فارس به خزانه رساند. در سال ۶۹۶ ق./ ۱۲۹۶ م. سید قطب الدین ۱۷۰۰۰۰ دینار (۱۷ تومان) حق مالیات فارس را پرداخت. ارقام مذکور، ثروت و اهمیت ایالت فارس را از نظر ایلخانان نشان می‌دهد. به نظر می‌رسد که سهم عمده‌ای از این ثروت برخاسته از سود تجارت با هند بوده است. شیخ جمال الدین طیبی در ۶۹۳ ق./ ۱۲۹۳ م.

مالیات دو ساله بغداد را پیشاپیش پرداخت و حاکم مالیاتی آنجا شد. غازان در ۷۰۱ ق. / ۱۳۰۱ م. هولاچو را به امارت کرمان و فارس منصوب کرد. یک عامل مخرب دیگر در فعالیت‌های اقتصادی آل طیبی، غارت‌های سالیانه نیروهای مهاجم نامنظم نکودریان یا قراوناس‌ها به سواحل شمالی خلیج فارس بود. شاهزاده دوا و نکودریان پس از غارت ولایت تجاری کنبایت در شمال غربی هندوستان، از سمت خراسان و کرمان بر ایران تاختند (۶۹۹ ق. / ۱۲۹۹ م.). گرچه عشایر اوغانی در مرزهای کرمان و فارس وی را شکست دادند، اما غارت گله‌های آنان و ایلخی‌های موجود در کازرون، جویم و گله‌های کردان و ترکمانان در شبانکاره، پشتکوه و ویرانی گجرات و عقب نشینی غارتگرانه آنان از مسیر خوزستان (دورق و تستر) و بوشهر (دشتستان، زیدان و خورشیف) تأثیر موقت اما نامطلوبی بر تجارت گذاشت، به ویژه تجارت اسب با هندوستان و نیز بر مسیرهای دریایی و ساحلی عراق و خوزستان تا هند تأثیر منفی داشت. گویی غارت ساحل ثروتمند شمال خلیج فارس علاوه بر منافع مالی آن، برای جغتائیان و دست‌نشانندگان نکودریِ آنان^۱ به معنی تحقق نقشه‌ای برای دستیابی به جنوب عراق عرب و دهانه اروند و احتمالاً در جهت برقراری ارتباط با تجارت رودخانه‌ای جنوبی- شمالی عراق بوده است. آنان با غارتگری در مسیر یزد به فارس، راه‌های پس کرانه‌ای کیش و هرموز را ناامن کردند که آنها را با تجارت داخلی ایران و مسیر بین‌المللی جاده ابریشم متصل می‌کرد (وصاف، ۱۳۳۸: ۴۹۲، ۳۷۰، ۳۶۳-۳۶۴؛ همدانی، ۱۳۷۳: ۲/ ۱۳۰۶، ۱۲۹۶، ۱۲۷۲-۱۲۷۱، ۱۲۶۵) عامل فوق، آل طیبی را بیش از پیش از راه‌های پس کرانه‌ای فارس به راه‌های دریایی اقیانوس هند سوق می‌داد.

رقابت آل طیبی با ملوک جدید هرموز و فرضیه کارشکنی آنان در سفارت فخرالدین

چنانکه پیش‌تر به یورش‌های نکودریان اشاره شد، تکشیرا نیز طی بررسی تأثیر تخریب‌های ناشی از این حملات در قلمرو ملوک هرموز به نقل از شاهنامه تورانشاهی می‌نویسد که در سال ۷۰۰ ق. / ۱۳۰۲ م. قبایلی از ترکستان (نکودریان) به کرمان و هرموز ساحلی (تیاب) حمله کردند و ویرانی بسیاری در آنجا به بار آوردند. علت حملات سالانه آنان به نواحی مذکور را ثروت هنگفتی می‌داند که از غنائم آنجا به دست می‌آوردند. وقایع مذکور به نوشته تکشیرا موجب مهاجرت

۱. حملات مداوم جغتائیان به مرزهای شرقی ایران به معنی تلاش آنان برای احقاق حق تاریخی خود به‌منظور سلطه بر زمین‌هایی از ایران و عراق بود که اجدادشان در زمان تصرف ایران در عهد چنگیزخان در آنها جنگیده بودند. استدلال آنان و اردوی زرین این بود که چون ایران با لشکرهای "نما" (لشکر ترکیب شده از نیروهای چهار خاندان فرزندان چنگیز) تصرف شده بود، بنابراین، اراضی ایران بایستی میان هر چهار خاندان از جمله جغتائیان تقسیم می‌شد. اما ایلخانان (نوادگان تولوی) این امر را به‌عنوان تجزیه قلمرو خود دانسته و آن را نمی‌پذیرفتند. بنابراین، جغتائیان در راستای همان طرح، علاوه بر جنگ‌های منظم و مستقیم با ایلخانان در خراسان، از حملات ایذایی و نیابتی نکودریان حمایت می‌کردند.

هرموزیان و به احتمال، در وهله نخست تاجران می‌شد. بنابراین، بهاءالدین ایاز هرموزیان را به مهاجرت به جزیره قشم و سپس به جزیره هرموز واداشت. البته این کار خالی از میل و رغبت هرموزیان که از ناامنی به تنگ آمده بودند، نبود. هرموزیان در قشم سایه بان‌هایی (در لهجه محلی کنونی سوباط به معنی سایه بان) ساختند و ایاز کسانی را به بررسی جزیره‌ای با امکانات حیات در آن نزدیکی فرستاد. نتیجه این جستجو، انتخاب جزیره‌ای به قول تکشیرا با اقلیم بیابانی به نام جرون (جزیره هرموز آینده) بود و تنها ساکنان آن تعدادی ماهیگیر بودند که هنگام رسیدن کشتی‌های هند یا کیش، ماهی‌های صید شده خود را در ازای برنج، پارچه، جامه، مواد غذایی و مروارید با آنان مبادله می‌کردند. بنا به نوشته تکشیرا صاحب جزیره مذکور که خود جرون نام داشت، طی ارسال پیامی برای ایاز، جزیره جرون را برای اهداف ایاز مناسب معرفی کرد. ایاز با وساطت ملّایی به نام شیخ اسماعیل که سالانه به منظور جمع‌آوری صدقات و زکات جرون برای فقرای شهر خود از لار به آنجا رفت و آمد می‌کرد، جزیره جرون را از نعیم ملک کیش که مالک تمام خلیج فارس بود، خرید. در مدت کوتاهی با ساختمان‌سازی و توسعه شهر و بندر جزیره هرموز، انتقال مرکزیت ملوک هرموز به جزیره جرون که از آن پس هرموز خوانده شد، آنان را از استقلال بیشتری نسبت به سلطه حکومت ایلخانان و نیز قراخانیان کرمان برخوردار کرد. تکشیرا با اشاره به جایگاه سوق الجیشی آن جزیره، آنجا را به یک پایگاه یا فانوسی دریایی تشبیه کرده است که از طریق تنگه هرموز بر سراسر خلیج فارس نظارت می‌کرد. ایاز برای رونق بخشیدن و انتقال راه‌های تجاری از هرموز ساحلی (بندر) به جزیره هرموز، به تأمین رفاه و امنیت بازرگانان پرداخت. به تدریج آنجا از رفت‌وآمد بازرگانان به شهری پررونق (مصر جامع) تبدیل شد (Teixeira:1902: 160-164). همسرش بی‌بی مریم در بندر قلّهات حکومت داشت و مالیات آنجا را به دربار ملوک قراخانی کرمان می‌فرستاد. ایاز در اواخر حکومت خود، روابط دوستانه‌ای با حاکمان فارس (آل طیبی) و تا حدی کرمان و مناسبات متحدانه‌ای با ملوک شبانکاره برقرار کرد که احتمالاً برای کاستن از وابستگی خود به کرمان و قراخانیان و یافتن راه جایگزینی برای مسیر کرمان بود (نطنزی، ۱۳۸۳: ۱۹؛ شبانکاره‌ای، ۱۳۷۶: ۲۱۷-۲۱۶). جمال الدین ابراهیم طیبی پس از پناه دادن به بهاء الدین ایاز از دست تهدید سیورغتمیش ملک کرمان رقیبش ملک مسعود ملک هرموز (۶۹۲ ق. / ۱۲۹۲ م.) و حتی تأمین سالانه ۱۲۰۰۰ دینار طلا به عنوان مخارج لشکر، وی را با لشکری برای حمله به کیش و گریزاندن مسعود به لار و جزایر جنوبی‌تر یاری کرد. ملک مسعود که کیش را خالی از لشکر یافته بود، به آنجا لشکر برد و طلا، اموال و ابریشم بسیاری از اموال تاجران ملل گوناگون که به ۲ میلیون دینار (۲۰۰ تومان) بالغ می‌شد، غارت

کرد، اما به اتکای آن ثروت توانست به حکومت کیش بازگردد. ایاز به نام ملک فخرالدین احمد بن ابراهیم طیبی خطبه گفته و سکه ضرب کرده بود؛ در حالی که خود فخرالدین، به احتمال از سوی پدرش جمال الدین ابراهیم حاکم کیش شده بود. در ۶۹۵ ق. / ۱۲۹۵ م. هنگامی که فخرالدین احمد به عنوان سرکشی به هرموز و در واقع برای سرکوب دعاوی استقلال طلبی هرموز می‌رفت، ایاز که احساس خطر کرده بود، ضمن اعلام اطاعت به وی، او را از حمله به هرموز هشدار می‌داد و جاشوان (سربازان دریایی و ملوانان کیش) را علاقه‌مند به خود می‌دانست. باین وجود، جنگ درگرفت و در ۶ رمضان ۷۱۳ ق. / ۱۳۱۳ م. ایاز فخرالدین احمد را شکست داد. اما با رفتار احترام آمیزی، فخرالدین اسیر را اجازه بازگشت داد و دوباره مدعی استقلال از آل طیبی شد. غازان خان، جمال الدین طیبی را مأمور کرد تا با کمک لشکریان مغول و بومی ایاز را از حکومت هرموز خلع کنند (القاشانی، ۱۳۸۴: ۱۶۱-۱۵۸؛ وصاف، ۱۳۳۸: ۲۹۹-۲۹۷). وقایع مذکور نشان می‌دهد آن اندازه از ثروت و قدرت دریایی در هرموز گرد آمده بود که با دعوی استقلال از ایلخانان و با اتکاء به توسعه دریانوردی خود در عرصه اقیانوس هند، حکومتی از بازرگانان مستقل را پدید آورد. در واقع، بازرگانان و جاشوان که اقشار اصلی جامعه هرموز را تشکیل می‌دادند، صرفه سود خود را در عدم وابستگی به آل طیبی می‌یافتند و از گرایش‌های قدرت طلبانه ایاز حمایت می‌کردند. بنابراین احتمالاً نیمی از تاجران جنوب ایران با مرکزیت هرموز مایل به عدم دخالت یا سلطه حکومت طیبی بر تجارت دریایی بودند.

چون ملک مسعود برای شرکت در سرکوب ایاز اعلام آمادگی کرد، در عوض ایاز ضمن اعلام اطاعت از آل طیبی، دستگیری مسعود را خواستار شد. در هر حال ۲۰۰۰۰ دینار (۲۰ تومان) مال برای تجهیز لشکری از ترکمان، شول و پیاده نظام صرف شد که به هرمز حمله کرد. جمال الدین نیز برای نظارت بر منطقه به کیش رفت. بهاء الدین ایاز نیز در عین ارسال مکرر پیام‌های صلح بر دست ایلچیان با اتکای ناوگان جاشوان خود آماده جنگ شد و حتی دو کشتی آذوقه کیش را مصادره کرد و لشکر آنان را در شرایط محاصره قرار داد که موجب ترک صحنه نبرد توسط تعدادی ناوگان کیش شد. ایاز با قایق‌های سبک و سریع خود در جنگی دریایی ناوگان کیش را پراکنده کرد و پس از تصرف کیش به مدت سه روز آنجا را چنان غارت کرد که بسیاری از ساکنانش به سواحل مهاجرت کردند و کیش طی دو ماه تقریباً و موقتاً خالی از سکنه شد. بدین ترتیب و به تدریج اهمیت تجاری خود را به نفع هرموز از دست داد. آنچه کیش را از سقوط ناگهانی نجات می‌داد، «موسم وصول جهازات معبری» (تداوم موسم رفت و آمد کشتی‌ها به معبر در جنوب هند) و زیرکی آل طیبی در صلح مقطعی با ایاز برای بهره‌گیری از سود سرشار این

تجارت بود. طبق صلح نامه‌ای که ایاز با ملک فخرالدین احمد طیبی در کیش امضاء کردند، تعدادی از کشتی‌های کیش مسترد شد و ایاز تعهد کرد که با توجه به سلطه بر هر دو سوی تنگه سوق الجیشی هرموز، مانعی برای عبور کشتی‌های معبری به جزیره کیش پدید نیاورد. گرچه ایاز هنوز با حزم و احتیاط با آل طیبی برخورد می‌کرد. اما به تدریج با توجه به شکستی که بر آنان وارد کرده بود، به عنوان قدرت سیاسی و نظامی (نیروی دریایی) هم پایه آل طیبی در سطح خلیج فارس و بخشی از اقیانوس هند مطرح می‌شد. گرچه هنوز از نظر تجاری چندان شهرتی نداشت که بتواند به طور مستقیم، تجارت سراسر خلیج فارس و سواحل هند را برعهده گیرد. ایاز پس از شکست ملک مسعود، جزیره جرون را به سرعت آباد کرد و توسعه بخشید و آن را هرموز نامید و پایتخت ملوک هرموز قرار داد. وی با ملوک فارس، شبانکاره و کرمان روابطی حسنه را آغاز کرد. همسرش بی‌بی مریم را در قلات (قلهات) به حکومت نشاند و خزانه‌های بی‌شماری گردآورد و در ۷۱۰ ق. / ۱۳۱۰ م. درگذشت (شبانکاره‌ای، ۱۳۷۶: ۱/ ۲۱۷-۲۱۶؛ منشی کرمانی، ۱۳۶۲: ۷۵).

نتیجه‌گیری

از شواهد ارائه شده چنین برمی‌آید که در سطح محلی، آل طیبی طی رقابت با ملوک هرموز می‌کوشیدند با اعزام ارتاق - سفیر بر رقیب رو به توسعه خود، ملوک هرموز برتری یابند. آل طیبی در سطح ملی تلاش می‌کردند تا از طریق شریک کردن غازان خان در تجارت خویش و هم با انجام خدمت سفارت برای او، موقعیت خود را در دربار ایلخانان تثبیت کنند. در سطح بین‌المللی نیز می‌خواستند که هم خود را به عنوان قدرتی محلی و اقتصادی قابل‌اعتناء به قآن معرفی کنند و هم زمینه‌هایی برای نفوذ در بازار چین فراهم کنند تا دامنه تجارت خود را از محدوده نیمه غربی اقیانوس هند به سمت مشرق زمین فراتر ببرند. از سوی دیگر، شواهدی، احتمال کارشکنی ملوک هرموز در سفارت فخرالدین را تقویت می‌کند: رقابت‌های ملوک هرموز با آل طیبی سابقه تجربه و مهارت سیاسی و نظامی ملک فخرالدین را در حوادث جنوب ایران نشان می‌دهد و همین امر از دلایل انتخاب وی برای اعزام به مأموریت چین بوده است. همین دشمنی ملوک هرموز با او انگیزه خوبی برای کارشکنی احتمالی فرستادگان یا تاجران ملوک هرموز در چین بوده است. چنانکه دهه‌ها بعد هرموزیان برای حمایت از حق انحصار تجارت خود با هند، در سفارت عبدالرزاق سمرقندی از سوی سلطان شاهرخ در دربار حکومت محلی ویجایانگارا (ویجانگر/ بیجانگر) اختلال ایجاد کردند. با توجه به شواهد فوق و حوادث بعدی در قرن نهم

هجری قمری/ پانزدهم میلادی بعید نیست که ملوک هرموز بعد از نفوذ در بازار تجارت هند، طرح‌هایی برای تجارت با چین داشته‌اند که این موضوع مجال جداگانه‌ای برای تحقیق می‌طلبد.

منابع و مآخذ

مطالعات میدانی:

پیمایش میدانی جزیره کیش توسط نگارندگان به‌همراه دکتر یاسوهیرو یوکائیچی، تاتسویا موری در تاریخ ۱۱ اردیبهشت ۱۳۸۶.

علی بحرانی‌پور، پیمایش هانگچئو (بندر خنسای) در ۱۰ می ۲۰۱۵
علی بحرانی‌پور، پیمایش بنادر عمان از جمله محوطه تاریخی قلّهات، بندر صور، بندر صحر بندرگاه‌های مسقط و مطرح در آبان ۱۳۹۶.

فارسی:

آذری، علاءالدین، ۱۳۶۶، *تاریخ روابط ایران و چین*، تهران: امیرکبیر.
ابن بطوطه، ۱۳۷۶، *سفرنامه ابن بطوطه*، ترجمه: علی موحد، ج ۶، تهران: آگه.
ابن حوقل، ۱۳۴۵، *صوره الارض*، ترجمه: جعفر شعار، تهران: بنیاد فرهنگ.
ابن مجاور، جمال‌الدین ابی الفتح یوسف بن یعقوب بن محمد الشیبانی الدمشقی، ۱۹۵۱، *صفه بلاد الیمین و مکه و بعض الحجاز (تاریخ المستبصر)*، به تصحیح: اوسکر لوفگرین، لیدن: بریل.
ابوالفداء، اسماعیل بن علی، ۱۳۴۹، *تقویم البلدان*، ترجمه: عبدالمحمد آیتی، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
ادرسی، شریف، ۱۹۹۲، *نزهه المشتاق، به تصحیح: فؤاد سزگین*، فرانکفورت: معهد تاریخ العلوم العربیه و الاسلامیه.

اصطخری، ابراهیم بن محمد ۱۳۷۴، *المسالك و الممالك*، به تصحیح: ایرج افشار، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.

افشار، ایرج، ۱۳۷۲، «جنگ چینی با سفینه پوسی (ایلانی)» خطای‌نامه، چاپ ۲، به کوشش: ایرج افشار، تهران: مرکز اسناد فرهنگی آسیا.

اقبال آشتیانی، عباس، ۱۳۸۴، *مطالعاتی در باب بحرین و جزایر و سواحل خلیج فارس*، تهران: اساطیر.
برتشنایدر، امیلی، ۱۳۸۱، *ایران و ماوراءالنهر در نوشته‌های چینی و مغولی سده‌های میانه*، ترجمه: هاشم رجب‌زاده، تهران: موقوفات دکتر محمود افشار.

جوادی، حسن، ۱۳۵۱، "ایران از دیده سیاحان اروپایی در دوره ایلخانان"، *بررسی‌های تاریخی*، سال هفتم، شماره چهارم (مهر - آبان).

جین یوان، فنگ، [بی‌تا]، *فرهنگ اسلامی و ایران در چین*، ترجمه: محمدجواد امیدوارنیا، تهران: الهدی.
حافظ ابرو، عبدالله خوافی، ۱۳۷۵، *جغرافیای حافظ ابرو*، به تصحیح: صادق سجادی، تهران: میراث مکتوب.

حموی، یاقوت، [بی تا]، معجم البلدان، تحقیق: عبدالرحمن المرعشی، بیروت: دارالحياء التراث العربی و مؤسسه التاريخ العربی.

----- ۱۳۶۲، برگزیده مشترک یاقوت حموی، چاپ دوم، ترجمه: محمد پروین گنابادی، تهران: امیرکبیر.

خیراندیش، عبدالرسول، ۱۳۹۴، فارسین در برابر مغولان، تهران: آبادبوم.
دانشپورپور، فخری، ۱۳۷۶، "یافته‌های ظروف چینی جزیره هرمز و نقش این جزیره در بازرگانی ایران و چین" یادنامه گردهمایی باستانشناسی شوش (۲۵-۲۸ فروردین ۱۳۷۲)، ج ۱، تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور.

شیانکارهای، ۱۳۷۶، مجمع‌الانساب، چاپ دوم، به تصحیح: میرهاشم محدث، تهران: امیرکبیر.
فیتز جرال، ادوارد، ۱۳۷۶، تاریخ فرهنگ چین، ترجمه: اسماعیل دولتشاهی، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.

القاشانی، ابو القاسم عبدالله بن محمد (عبدالله بن علی کاشانی)، ۱۴۸۴، تاریخ ولجایتو، چاپ دوم، به اهتمام: مهین همبلی، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.

قزوینی، محمد، ۱۳۶۳، "ملوک هرمز"، یادداشت‌های قزوینی، ج ۹، چاپ سوم، به کوشش: ایرج افشار، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.

کاوتس، رالف، ۱۳۹۲، چشم‌اندازهایی از جاده ابریشم دریایی، ترجمه: محمدباقر وثوقی و پریسا صیادی، تهران: پژوهشکده تاریخ اسلام.

لسترینج، گی، ۱۳۷۷، جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی، چاپ سوم، ترجمه: محمود عرفان، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.

مارکوپولو، ۱۳۶۳، سفرنامه مارکوپولو، ترجمه: منصور سجادی و آنجلا دی. جوانی رومانو، تهران: گویش.
مستوفی قزوینی، حمدالله، ۱۳۸۱، نزهةالقلوب، به تصحیح: محمد دبیرسیاقی، قزوین: حدیث امروز.

مظاهری، علی، ۱۳۷۲، جاده ابریشم، ترجمه: ملک‌ناصر نوبان، تهران: پژوهشگاه.
منشی کرمانی، ناصرالدین، ۱۳۶۲، سمط‌العلی للحضره العلیا، چاپ دوم، به اهتمام: محمد قزوینی و عباس اقبال، تهران: اساطیر.

نطنزی، معین‌الدین، ۱۳۸۳، منتخب‌التواریخ معینی، به تصحیح: پروین استخری، تهران: اساطیر.
نوابی، عبدالحسین، ۱۳۶۴، ایران و جهان از مغول تا قاجاریه، تهران: هما.

نوری اژدری، نورالدین بن محمد، ۱۳۸۱، غازان‌نامه منظوم، به کوشش: محمود مدبری، تهران: بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار.

وانگ، ای. دان، ۱۳۷۹، تاریخ چین از جامع‌التواریخ خواجه رشیدالدین فضل‌الله، تهران: مرکز نشر دانشگاهی.
وثوقی، محمدباقر، ۱۳۹۵، میراث دریانوردان ایرانی در بنادر چین: بنادر گوانجو، چوانجو، خانجو، تهران: پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری.

وصاف‌الحضره شیرازی، فضل‌الله بن عبدالله، ۱۳۳۸، تاریخ وصاف‌الحضره، بمبئی: [بی نا].
ویتلس، دوراکه، ۱۳۵۳، سفیران پاپ به دربار خاندان مغول، ترجمه: مسعود رجب‌نیا، تهران: خوارزمی.
همدانی، رشیدالدین فضل‌الله، ۱۳۷۳، جامع‌التواریخ، به تصحیح: محمد روشن و مصطفی موسوی، تهران: البرز.

----- ۱۹۶۵، جامع التواریخ، به تصحیح: آ. آ. رومانسکوویچ، ل. آ. ختاقوروف و ع. ع. علیزاده، مسکو: دانش.
یاجیما، هیکویچی، ۱۹۷۵، "تجارت دریای هند در دوره امپراتوری مغول"، ترجمه: ریوکو واتابه، منتشر شده
به زبان ژاپنی در مجله: Toyogakuho, vol 57no3-4 (این منبع ترجمه‌ای از ژاپنی به فارسی است که
منتشر نشده است).

لاتین:

- Chau Ju-kua, Chu-fan-chi, 1965, on the Chinese and Arab Trade in the Twelfth and Thirteenth Centuries, Friedrich Hirth and W.W. Rockhill, Taipei: Literature House, Ltd.
Fang Lili, 2010, Chinese Ceramics: A History of Elegance, translator: William Wang, Beijing: China International Press.
Yihao Qiu "After Fakhr-addin's Mission"(under publishing)
MozalTorao, November 1982, "The Lost Fleet of Kublai Khan" *National Geographic*, pp. 640-635
Schottenhammer, Angela, 2008, *The East Asian Mediterranean Maritime Crossroads of Culture Commerce and Human Migration*, Wiesbaden: Harrasowitz Verlag.
Texira. Pedro, 1902, *The Travels of Pedro Texira with His Kings of Harmuz and Extracts from His "Kings of Persia"*, Trans and ed, William f. Sinclair, London: Hakluyt Society.
Xu Xiaolong, 2010, Porcelain of Ancient China, Translator: Shao Da, Beijing: China International Press.
Yingscheng, Liu, 2008, "Muslim Merchants in Mongol Yuan China" *The East Asian Mediterranean Maritime Crossroads of Culture Commerce and Human Migration*, Wiesbaden: Harrasowitz Verlag.
Yokkaichi, 2008, "Chinese and Muslim Diaspora" *The East Asian Mediterranean Maritime Crossroads of Culture Commerce and Human Migration*, Wiesbaden: Harrasowitz Verlag.
金華黃先生文集, Jin-hua Huang xian-sheng wenji (Collected Works of MasterrHuaung of Jinghua)卷三五 Vol. 35, 松江嘉定等處海運千戶楊君墓誌銘 Epitaph of Yang-jun (Mr. Yang Shu).