

جایگاه و اهمیت خلیج فارس در مناسبات تجاری و بازرگانی با شبه قاره هند در قرون نخستین اسلامی

دکتر سیاوش یاری

عضو هیئت علمی دانشگاه ایلام

مقدمه

خلیج فارس نامی آشنا برای ایرانیان و همه مردم جهان است. از هنگامی که زندگی و تاریخ در فلات ایران آغاز گردیده تاکنون، سرنوشت ایران و جهان به نوعی با خلیج فارس گره خورده است. به راستی اهمیت خلیج فارس در چیست؟ و چرا این منطقه همیشه کانون توجه و محل رقابت و نزاع قدرت های بزرگ بوده است؟ خلیج فارس علاوه بر موقعیت جغرافیایی و نظامی و اهمیت ترانزیتی آن از حیث وجود منابع زیرزمینی نیز دارای جایگاه ویژه و والایی در جهان است. کتیبه ها و اسناد حاکی از هویت ایرانی این خلیج در تمام طول تاریخ شناخته شده بشری است. در دوره اسلامی نیز ساکنان جزایر کرانه ها و پس کرانه های این منطقه نقش مهمی در مناسبات شرق و غرب آن روز به خصوص شبه قاره هند و جزایر و سواحل جنوبی آن با دنیای اسلام داشتند. در این مقاله سعی خواهد شد که جایگاه و پایگاه خلیج فارس در تجارت بین الملل آن روز و پی آمدهای سیاسی و فرهنگی آن در ارتباط با شبه قاره هند مورد کند و کاو و بررسی قرار گیرد.



بیان مسئله

ایران و ایرانیان چه از طریق بنادر و سواحل خلیج فارس و چه به وسیله راههای زمینی در زمانهای بسیار دور با ساکنان شبه قاره هند ارتباط داشته اند. این امر مهم ناشی از ضرورت و نیازهای اقتصادی بود و هم از اشتراک فرهنگی و تاریخی آن منبث می‌گردد. بسیاری از ساکنان و اقوام شبه قاره به ایران مهاجرت کرده و اسکان دائمی یافته بودند. برخی در سپاه عصر ساسانی استخدام و برخی نیز به کارهای کشاورزی، امور کشتیرانی و... مشغول بودند. از جمله این اقوام می‌توان به «زط»، «مید»، «سیابجه»، «اساوره»، «احامره»، «بیاسره» و «تکاتره» اشاره کرد.^۱

با توجه به انسداد مرزهای جغرافیای شبه قاره و یا صعب العبور بودن آن در شمال و شمال غرب، مراودات و مناسبات ساکنان شبه قاره با ایران و بین‌النهرین از اهمیت و ضرورت بسیار زیادی برخوردار بود. گرچه راههای زمینی و دریایی هر دو از اهمیت زیادی برخوردار بوده و هند را با دنیای متمدن آن روز متصل می‌ساختند، ولی از آنجا که امنیت راههای زمینی کمتر و راهزنان مزاحمت های فراوان ایجاد می‌کردند و از طرف دیگر ناوگان دریایی قدرت حمل کالا و مسافر بیشتری را داشته و امنیت راهها نیز بهتر تأمین می‌گردید، رفت و آمد ساکنان شبه قاره با بنادر و سواحل خلیج فارس که مرکز ثقل تجارت دنیای آن روز به شمار می‌آمد از اهمیت بسیار زیادی برخوردار بود. در واقع مبادلات اقتصادی و مناسبات فکری و فرهنگی شبه قاره با مراکز تجاری و فرهنگی ایران و بین‌النهرین از طریق خلیج فارس تحقق می‌یافت. بررسی کم و کیف این نوع مناسبات و ارزیابی پی‌آمدهای سیاسی، اجتماعی و فرهنگی آن از مسائل اساسی در مورد خلیج فارس به حساب می‌آید و ما را در یافتن پاسخی به سوالات زیر رهنمون می‌سازد:

۱) مناسبات اقتصادی بین جزایر و سواحل خلیج فارس و شبه قاره هند از طریق کدام راهها صورت گرفته است؟

۲) چه نوع کالاهایی بین ساکنان شبه قاره و سواحل و جزایر خلیج فارس رد و بدل می‌شده است؟

۳) پی‌آمدهای سیاسی و فرهنگی این مناسبات چه بوده است؟

۴) خلیج فارس و جزایر و سواحل آن چه نقش و جایگاهی در مناسبات اقتصادی دنیای شرق و غرب آن روز داشته اند؟

سابقهٔ مناسبات اقتصادی هند با جزایر و سواحل خلیج فارس

مناسبات بازرگانی بین هند و سواحل و جزایر خلیج فارس سابقه‌ای بسیار دیرینه دارد. سلیمان پادشاه، طلا، نقره، عاج، میمون و طاووس از هند تهیه می‌کرد. بطالسه در کرانهٔ دریای سرخ، بندرهایی بنا نهاده بودند تا بتوانند بیشتر از کالاهای هندی بهره‌برند. سلوکیان نیز به همین نیت در خلیج فارس بندرگاه‌هایی احداث نموده بودند. یونانیان نیز از سواحل مالابار، برنج، زنجبیل و دارچین تهیه می‌کردند. ایرانیان و رومیان نیز در کار تجارت با هند بودند و به این منظور در سواحل خلیج فارس بنداری بنا نهاده بودند که از جمله می‌توان به بندر «أبله^۲» اشاره کرد که در قرن‌های پنجم و ششم میلادی دربانوردان هندی در نواحی اطراف آن رفت و آمد داشته‌اند.^۳

قبل از ظهور اسلام، روابط اقتصادی با هند و دیگر سرزمین‌های آن از چنان اهمیتی برخوردار بود که رقابت شدیدی بین ایران و روم بر سر آن در گرفت. ایران و روم توانسته بودند تا حدود زیادی بازارهای اقیانوس هند و شرق مدیترانه را از دست اعراب خارج سازند، ولی اکنون بر سر تصاحب آن به مرز درگیری رسیده بودند. در سال ۵۲۵ م حبشه به تحریک روم، یمن را که در دهانهٔ دریای سرخ قرار داشت، تصرف کرد. هدف رومیان از این کار دسترسی مستقیم به اقیانوس هند و بازارهای آسیایی بود. ایران که خلیج فارس را در اختیار کامل داشت و بنداری را در سواحل آن تا مکران تأسیس کرده بود، با تصرف مصر و سوریه در سال ۶۱۶ م سعی در توسعهٔ اهداف و منافع اقتصادی خود داشت. با تصرف مصر در سال ۶۲۶ م توسط رومیان، ضربهٔ مهلکی به ایران وارد شد. به این ترتیب نزاع سیاسی - نظامی ایران و روم با رقابت‌های شدید اقتصادی و بازرگانی توأم گشت که نتیجهٔ آن تضعیف هر دو کشور و بهره‌برداری اعراب از ضعف آنها بود.^۴

اعراب هم از نظر جغرافیایی امتیازات زیادی داشتند. بحرین، عمان، حضرموت، یمن و حجاز در کنار دریای سرخ و خلیج فارس قرار گرفته‌اند و به صورت طبیعی در محلی قرار دارند که ضرورت پرداختن به تجارت دریایی یکی از اولویت‌های آن است. علاوه بر آن اعراب، دارای موقعیت مناسبی جهت انتقال کالا به نواحی دیگر از جمله اروپا بودند. کشتی‌ها پس از حرکت از سواحل هند به بنادر یمن می‌رسیدند و از آنجا کالاهایشان، با شتر حمل می‌شد و از طریق



دریای مدیترانه به اروپا منتقل می‌گردید.^۵ مهم ترین راه های تجاری دریایی و زمینی به قرار زیر بود:

(۱) بازرگانان ابتدا از مصر و سوریه از طریق جاده های زمینی در سواحل شرقی دریای سرخ به یمن می‌آمدند. از آنجا سوار کشتی شده، برخی به آفریقا و برخی دیگر به حضرموت، عمان، بحرین و عراق و از آنجا به سواحل ایران در خلیج فارس می‌رفتند. از طریق ایران، بازرگانان به بندر تیز در مکران یا بندر دیبل در سند و یا به نواحی دورتر تا خمبایات (کمبایات) و کاتیوار پیش می‌رفتند. از آنجا از طریق دریا به کالیکوت یا کیپ کومورین^۶ و از آنجا به کرومندل^۷، و پس از توقف در چند بندر در خلیج بنگال به برمه و مالایا و چین می‌رسیدند و هنگام بازگشت نیز همین مسیر را طی می‌کردند.^۸ یکی از مشکلات این راه، گذشتن از قلمرو میدها و دیگر اقوام راهزن در سند بود. دزدان دریایی نیز در این منطقه قدرت زیادی داشتند و دامنه نفوذشان تا دجله می‌رسید. برای دفاع در برابر آنها کشتی‌های بازرگانی مجبور بودند دریاوردانی که آموذگی لازم برای مقابله با آنان را داشتند، با خود ببرند.^۹ در هر صورت مسافرت به سند متضمن پذیرش خطرهای فراوان و رنج‌های بسیار بود.^{۱۰}

(۲) راه دوم کوتاه تر و امن تر بود. بازرگانان می‌توانستند از طریق بنادر و جزایر و لنگرگاههایی در خلیج فارس به صورت مستقیم از میان دریای هند به کولم ملی در مالابار بروند. بیشتر کشتی‌های تجاری، این راه را برمی‌گزیدند، به خصوص کشتی‌هایی که عازم چین بودند. از کولم ملی این راه با راه اول یکی می‌شد. پس از سواحل مالابار، کشتی‌ها می‌توانستند ضمن توقف یا داد و ستد با ساکنان جزایری چون مالدیو و سراندیب به راه خود ادامه دهند. برخی از کشتی‌ها نیز پس از مالابار به جاوه یا سوماترا می‌رفتند، ولی بیشتر هدف نهایی کشتی‌ها، بندر کانتون در چین بود.^{۱۱} میزان مسافت بسیاری از این راه‌ها در کتب جغرافیایی ذکر شده است.^{۱۲} ولی بسیاری از اسامی و اماکن جغرافیایی قابل انطباق با اماکن و اسامی شهرها و نواحی امروزی نیستند و نمی‌توان محل دقیق آنها را تعیین نمود.

(۳) راههای دیگری از جمله راههای زمینی بین ایران و هند و یا ایران و چین وجود داشت که البته راه ارتباطی چین، همان راه معروف ابریشم بود که دارای اهمیت بسیار زیادی بود. برخی

از سیاحان و تجار از راهی که از راه ابریشم منشعب می‌گشت و از طریق آسیای مرکزی و یا از طریق کابل و غزنین به نواحی شمال غربی هند و سند می‌رفتند. تعداد زیادی از تجار مسلمان در شهرهای این منطقه ساکن^{۱۳}، و بسیاری از کاروان‌های تجاری در حال عبور و مرور از ملتان به خراسان بودند.^{۱۴}

ضرورت مناسبات اقتصادی هند با جزایر و سواحل خلیج فارس

هند به علت دارا بودن انواع و اقسام محصولات و کالاها مورد توجه تجار و بازرگانان از نواحی مختلف دنیای آن روز بود. از هند کالاهایی چون چوب ساج، که برای کشتی‌سازی اهمیت فوق‌العاده‌ای داشت، کافور، مشک، پارچه‌های ابریشمی و کتان، ادویه، فلفل، عود، عنبر، مروارید، یاقوت، الماس، مرجان، دارو، انواع جانوران چون فیل، طاووس، طوطی، مصنوعات ساخته شده از عاج، سنگ‌های قیمتی، مواد غذایی، عطریات، نارگیل، کنف، بلور، چوب بید، چوب آبنوس، میخک، جوز هندی، چوب صندل، چوب‌های خوشبو، ورق سرب، عصای خیزران، کفش، ظروف سفالی، ظروف چینی، نیزه به خصوص از بندر بروچ (بروص) و گندُر وارد می‌گردید و کالاهایی چون لباس، ژمرد مصری، مرجان و دیگر سنگ‌های قیمتی، ابریشم و خز، شمشیر بیزانسی، گلاب ایرانی، اسب عربی و خرما به هند و دیگر نواحی شرقی آسیا صادر می‌شد.^{۱۵}

با توجه به اهمیت و منافع اقتصادی ارتباط با هند و چین و نقش واسطه‌ای اعراب و مسلمانان جهت انتقال کالا به اروپا، امنیت راه‌های اقتصادی و تجاری، اهمیت و ضرورت زیادی داشت. هنگامی که مسلمانان، سند را به تصرف خود درآوردند، تنها از این ناحیه که در مقایسه با نواحی دیگر شبه‌قاره هند، اهمیت اقتصادی زیادی نداشت، سالانه دست کم یک میلیون درهم مالیات به دربار خلافت ارسال می‌شد.^{۱۶} این در حالی بود که بسیاری از مبالغ جمع‌آوری شده یا در همان منطقه هزینه، و یا به مخارج حکومت محلی اختصاص داده می‌شد.

مسلمانان به امنیت راه‌های تجاری و بازرگانی اهمیت زیادی می‌دادند. منافع اقتصادی ناشی از بازرگانی در این راه‌ها برای مسلمانان دارای اهمیت حیاتی بود. پس از آنکه مسلمانان، ایران و برخی نواحی اطراف آن را به تصرف خود درآوردند، بر بسیاری از راه‌های تجاری دست یافتند و

سعی کردند با تصرف گلوگاه ها و مناطق مهم و سرکوب راهزنان، امنیت راه های اقتصادی را برقرار کنند. بسیاری از افراد از طرف خلفا و وزرای آنان مأموریت یافتند تا اطلاعات مربوط به مسافت راه ها، محصولات شهرها و دیگر ویژگی های طبیعی، انسانی و اقتصادی آنها را جمع آوری کنند که در کتاب *مسالک و ممالک* مسطور و موجود است.

حملة مسلمانان به سند را شاید بتوان ناشی از یک ضرورت اقتصادی دانست و یا حداقل بهانه آغاز جنگ، اقتصادی بود. مسلمانان با تصرف مکران و بلوچستان بر برخی از بنادر و مراکز تجاری چون تیز دست یافتند، اما هنوز اطمینان کافی برای امنیت راه ها و منافع اقتصادی اعراب وجود نداشت. اتباع قبایلی چون «مید» و «زط» ایجاد مزاحمت می کردند. سید سلیمان ندوی که بسیاری از حوادث و وقایعی را که منجر به فتح سند و برخی دیگر از نواحی هند گردید، از منظر مذهبی و برای اهداف و مقاصد معنوی می بیند، بر این باور است که نخستین لشکرکشی های مسلمانان به تانه، بروج و دیبل بنا به ضرورت های اقتصادی صورت گرفته است.^{۱۷}

شاید بتوان گفت که سخت گیری بیش از حد حجاج بن یوسف ثقفی و اصرار وی جهت حمله به سند و تلاشش جهت اقناع خلیفه اموی، ناشی از مطامع اقتصادی وی بوده است.^{۱۸} در نتیجه حمله به این کشتی که البته هدایایی نیز برای خلیفه از جانب حاکم سرانندیب حمل می کرد، امنیت راه ها به طور کلی مختل گردید و هیچ گونه تضمینی برای تداوم مراودات اقتصادی باقی نماند و حاکم سند اعلام کرد که قادر به جلوگیری از اقدامات دزدان و راهزنان دریایی به خصوص قبایل «مید» و «زط» نیست. بندر دیبل که نخستین شهری بود که از سوی مسلمانان در دوره حجاج مورد حمله قرار گرفت و دارای اهمیت اقتصادی و بازرگانی زیادی در سند و بلکه غرب هند بود، می تواند تا حدودی اهداف اقتصادی را که در پس پشت این حمله نهفته بود، آشکار سازد.

یکی از زمینه های همکاری تجار و بازرگانان با جنگجویان، کسب اخبار و اطلاعات در مورد مسائل سیاسی، جغرافیایی و یا نظامی بود. ایرانیان از زمان های بسیار دور در مورد اقوام، آداب و رسوم، ویژگی های جغرافیایی و اوضاع اقتصادی چین و هند از طریق اختلاط با بومیان اطلاعات زیادی کسب کرده بودند.^{۱۹} بسیاری از دریانوردان و سیاحان مسلمان ایرانی پس از

بازگشت از هند و چین از آداب، رسوم، معتقدات، حیوانات و ... این کشورها صحبت می‌کردند و یا کتاب می‌نوشتند که سفرنامه ابوزید حسن سیرافی، بزرگ بن شهریار و سلیمان تاجر از آن جمله است. مبادلات علمی و فرهنگی و راه‌های دیگر ارتباطی نیز برقرار بود.

استقرارگاه‌های تجار مسلمان در سواحل و بنادر هند و نقش آنها در نفوذ و گسترش اسلام .

در پی گسترش روابط تجاری و بازرگانی بین دنیای اسلام و شبه قاره هند، مراکز و بنادری در سرزمین‌های اسلامی و سواحل هند به منظور استقرار بازرگانان و توقف کشتی‌ها تأسیس شده، یا رونق و شکوفایی پیدا کردند. در نزدیکی بصره، بندری بسیار مهم برای تجارت با هند به نام ابله وجود داشت. تعداد تجار هند در این بندر بسیار زیاد بود. کشتی‌ها از چین و هند به این بندر آمده، لنگر می‌انداختند. مسلمانان هند و سواحل و جزایر آن را، سرزمین‌های پر از جواهر و انواع و اقسام داروها و کالاهای بی‌بدیل می‌دانستند و اهمیت بسیار زیادی به تجارت با هند قائل بودند. از زمانی که بصره رونق و شکوفایی بیشتری پیدا کرد، ابله اهمیت خود را از دست داد، ولی بصره هیچ‌گاه جایگاه و اهمیت ابله را نیافت. علت این امر را باید ناشی از اهمیت سیاسی و نظامی بصره و ارجحیت این ویژگی‌ها بر جنبه‌های اقتصادی و تجاری آن دانست. عباسیان از مالیاتی که از کشتی‌هایی که در بصره لنگر می‌انداختند، سالیانه درآمدی بالغ بر بیست هزار دینار، کسب می‌کردند.^{۲۰}

بندر سیراف در خلیج فارس نیز از اهمیت بسیار زیادی برخوردار بود و نقش مهمی در روابط تجاری بین هند و دنیای اسلام داشت. کشتی‌های تجاری از این بندر به هند و چین رفت و آمد می‌کردند. بندر هرمز نیز اهمیت بسیار زیادی در تجارت با هند و دیگر مناطق جهان آن روز داشت و از آنجا کشتی به سرانندیب، گجرات و نواحی دیگر می‌رفت.^{۲۱} بسیاری از جغرافی‌نویسان از اهمیت تجاری و اقتصادی سیراف سخن گفته‌اند.

در عجائب الهند رامهرمزی از بازرگانی سیرافی به نام محمد بن مسلم سیرافی نام برده شده که بیش از بیست سال در بندر تانه مقیم بوده و به بیشتر شهرهای هند مسافرت کرده است.^{۲۲} او از ارتباط تجاری بین بنادر صیمور، تیز و سندان و دیگر مراکز تجاری هند با سیراف سخن گفته و



حتی به نام کشتی‌ها، بازرگانان و شرح مشکلات و مسائل آنان، مقدار کالاها و... اشاره کرده است.^{۲۳}

کشتی‌های این مسیر آن‌چنان بزرگ بودند که علاوه بر کالا، باربرها و خدمه کشتی، حدود چهارصد نفر به راحتی می‌توانستند با آن سفر کنند. کشتی‌هایی که به مقصد چین حرکت می‌کردند، بسیار بزرگ تر بودند و هزاران نفر در آن جای می‌گرفتند. ندوی در یکی از مقالات خود آورده است که کشتی‌هایی که به چین می‌رفتند، دارای ششصد خدمه، چهار صد تیرانداز و نفت‌انداز و هزاران مسافر بودند و علاوه بر آن در هر کشتی قایق‌هایی برای حالت فوق‌العاده و اضطراری وجود داشت^{۲۴}، گرچه برخی از استنادات ندوی به سفرنامه ابن بطوطه است که با محدوده زمانی موضوع رساله حاضر، فاصله زمانی نسبتاً زیادی دارد، ولی قبل از ابن بطوطه نیز این کشتی‌ها به همین صورت و یا اندک تفاوتی در حرکت بوده‌اند. کما اینکه بزرگ بن شهریار در مورد آنها سخن گفته است.

در هند نیز بنادر زیادی وجود داشت که محل استقرار بازرگانان مسلمان بود. بسیاری از مسلمانان در این بنادر، اسکان دائمی یافته، و اقلیت‌های پرنفوذی تشکیل داده بودند. در بسیاری از بنادر هند، مسلمانان دارای حاکمی از خود بودند که به امور آنان رسیدگی می‌کرد. این حاکم که با عنوان «هنرمن» از آن یاد شده، به رتق و فتق امور مسلمانان بر اساس دین اسلام می‌پرداخت. این شخص، نماینده حاکم هندی منطقه محسوب می‌شد ولی به نوعی باعث استقلال داخلی مسلمانان شده و مانع پایمال شدن احتمالی حقوق آنان به خصوص تجار می‌گردید. از هنرمن با عنوان قاضی نیز یاد شده است. مسلمانان در بسیاری از بنادر هند، دارای مسجد بودند و در اجرای امور مذهبی و شرعی و همچنین انجام امور تجاری و بازرگانی آزاد بودند. منافع حکام منطقه نیز در گرو تأمین امنیت جانی و مالی این مسلمانان بازرگان قرار داشت. سکونت بازرگانان مسلمان اعم از عرب و ایرانی باعث در هم آمیختگی و تأثیر و تأثر آداب و رسوم اسلامی با عادات و آیین‌های هندی گشته بود.^{۲۵}

از جمله مهم‌ترین بنادر و شهرهای هند که محل رفت و آمد یا استقرار تعداد زیادی از مسلمانان به خصوص تجار و بازرگانان بود، می‌توان به تیز^{۲۶} در مکران، دیبل^{۲۷} و عسیفان^{۲۸}

(اسیوان) در سند، تانه^{۲۹}، کامبایات یا خامبایات^{۳۰}، سوباره یا سوپاره^{۳۱}، صیمور یا چیمور^{۳۲}، سنجان یا سندان^{۳۳}، گندهار یا قندهار^{۳۴}، گاوی^{۳۵}، بیرم^{۳۶}، گوگه^{۳۷} چندا بور یا صندابور^{۳۸}، بروص یا بروچ^{۳۹} بهارابهات^{۴۰} در گجرات اشاره کرد.^{۴۱} بندر صیمور یا چیمور در نزدیکی بمبئی امروزی قرار داشت. تعداد مسلمانان در این شهر چنان زیاد بود که حاکم این منطقه همیشه یک هنرمن یا قاضی برای اداره ایشان تعیین می کرد. مسعودی در سال ۳۰۴ق از این شهر دیدن کرده است. او می گوید تعداد ده هزار مسلمان اینجا ساکن بودند. این بندر در قلمرو حکومت بلهرا^{۴۲} قرار داشت. بسیاری از مسلمانان در این شهر متولد شده بودند و تعداد دیگری از سیراف، عمان، بصره، بغداد و دیگر جزایر و سواحل خلیج فارس به اینجا آمده و اسکان دائمی پیدا کرده بودند.^{۴۳}

به مسلمانانی که در صیمور متولد شده بودند «بیاسره» گفته می شد که جمع «بیسر»^{۴۴} بود. از تجار معروف این منطقه به ابوسعید معروف بن زکریا و موسی بن اسحاق که در اواخر قرن سوم و اوایل قرن چهارم هجری در این شهر می زیسته‌اند، اشاره شده است که راجه منطقه برای آنان اهمیت زیادی قائل بود.^{۴۵} در عجائب هند رامهریزی نیز از عباس بن ماهان هنرمن و پیشوای مسلمانان در این منطقه یاد شده است. بزرگ بن شهریار با این شخص ملاقات داشته و عباس بن ماهان برای وی داستان هایی نقل کرده که در کتاب خود آورده است.^{۴۶}

از دیگر بنادر گجرات که مسلمانان زیادی در آن ساکن بودند، سنجان یا سندان بود، مسلمانان در این شهر از استقلال برخوردار بودند و سه حاکم مسلمان در آنجا حکم رانی کردند. نام این حاکمان فضل بن ماهان، محمد بن فضل بن ماهان و ماهان بن فضل بن ماهان بودند. سنجان امروزه در ناحیه تانه نزدیک بمبئی قرار دارد و فاقد هر گونه اهمیت اقتصادی است ولی در گذشته بندری بزرگ بود. کالاهایی چون عسل، برنج، پارچه، چوب ساج، انبه و موز از آنجا به سرزمین های اسلامی صادر می شد. کفش های این منطقه در میان اعراب به نعلین کمبانیه معروف بود.^{۴۷} بنادر دیگر گجرات نیز دارای اهمیت تجاری و بازرگانی قابل توجهی بوده و تعداد زیادی از مسلمانان در آنجا ساکن بودند و در بیشتر این شهرها همان طور که گفته شد، مسلمانان دارای مسجد بودند و آزادانه به شعائر و امور مذهبی بر اساس اسلام عمل می کردند. آخرین بندر



گجرات در جنوب این ناحیه، تانه نام داشت. گرچه ساکنان شهر، هندو بودند، مسلمانان زیادی نیز ساکن شده و از حقوق و آزادهای کافی برخوردار بودند.^{۴۸}

به علت برخورد عادلانه و دوستانه راجه بلهرا تعداد مسلمانان در بنادر و شهرهای این ناحیه بسیار زیاد بود. سیاحان و محققان از سیاست‌های دوستانه او نسبت به مسلمانان و احترامی که وی برای اتباع مسلمان قائل بود، سخن می‌گویند. به گفته سلیمان تاجر و ابوزید حسن سیرافی هیچ پادشاهی به اندازه وی مسلمانان را دوست نداشت.^{۴۹}

محمد قمرالدین از محققان هندی معتقد است که سیاست‌های سخت‌گیرانه حجاج به صورت غیرمستقیم در پیدایش کلنی‌های مسلمان در هند مؤثر بوده است. به گفته وی، بسیاری از مسلمانان مخالف بنی‌امیه، به محض آغاز حکومت وی در عراق، به جست و جوی محلی برای فرار پرداختند. برخی از آنها سواحل غرب و جنوب غرب هند را برای مهاجرت در نظر گرفتند و در شهرهایی چون کونکان^{۵۰} و تینیولی^{۵۱} در نزدیکی بمبئی ساکن شدند و برخی نیز به نواحی دیگر گریخته و بسیاری از آنان به سواحل مالابار رفته و بزرگ‌ترین کلنی مسلمانان را تشکیل دادند. یکی از نتایج حضور آنان پذیرش اسلام توسط پادشاه محلی این منطقه بود.^{۵۲}

تارا چند نیز سابقه سکونت مسلمانان را در نواحی جنوب و غرب هند دارای قدمت فراوان دانسته و یکی از شواهد آن را ارسال کشتی سراندیبی حامل زنان و فرزندان مسلمانی که پدرانشان در آنجا فوت کرده بودند، می‌داند و بر این باور است که ستم حجاج یکی از عوامل اصلی تشدید مهاجرت تعداد زیادی از مسلمانان به سواحل غربی و جنوبی هند بوده است. او معتقد است که حجاج تعداد زیادی از قبیله بنی‌هاشم را به نواحی دوردست تبعید کرد. بخشی از این تبعید شدگان به کونکان رسیده و تعداد دیگری به جانب دماغه کومورین روانه شدند. او از یک سنگ قبر در سواحل جنوبی هند که بر روی آن عبارت «علی بن عثمان به سال ۱۶۶ق برای همیشه دار فانی را وداع گفت»، نوشته شده، سخن می‌گوید و این کتیبه را بهترین گواه بر حضور مسلمانان در این منطقه می‌داند. او همچنین از تبلیغ مبلغان مسلمان در جنوب هند و افزایش روز افزون آنان سخن می‌گوید.^{۵۳}

از مهم‌ترین سکونت‌گاه‌های مسلمانان در مالابار می‌توان به ابی‌سرور^{۵۴}، پاکنور^{۵۵}، منگلور^{۵۶}، هیلی^{۵۷}، جریپاتان^{۵۸}، داهپاتان^{۵۹}، بده‌پتان^{۶۰}، پینداری^{۶۱}، کالیکوت^{۶۲}، کولم^{۶۳}، چالیات^{۶۴}، مالدیو، سرانندیب، گالی، کرومندل و ویجیانگار^{۶۵} اشاره کرد. در بیشتر این شهرها یک یا چند مسجد وجود داشت و بیشتر این مساجد توسط راجه‌ای که به اسلام گرویده بود، ساخته شده بود.^{۶۶} تجار و بازرگانان در این شهر به نشر اسلام می‌پرداختند.^{۶۷}

بازرگانان مسلمان از شبه جزیره عربستان، سواحل خلیج فارس و ایران، به سواحل، جزایر جنوبی هند و از آنجا به گجرات، سند و کشمیر و نواحی دیگر می‌رفتند و سر راه خود همه جا به انحاء گوناگون به تبلیغ دین و آیین خود می‌پرداختند. آرنولد در این مورد چنین می‌نویسد:^{۶۸}

«برای این بازرگانان که در شهرهای غیرمسلمانان پراکنده بودند، غیرعادی بود که مانند بازرگانان مناطق دیگر به فعالیت‌های تبلیغاتی اقدام ننمایند و در تبلیغ کوتاهی کنند.»^{۶۹}

در بسیاری از مناطق که بازرگانان مسلمان به آنجا راه نیافتند، توانستند به واسطه بومیان و یا تجار هندی نقش‌آفرین گردند. موقعیت گجرات در سواحل غربی هند، آن را به یک معبر طبیعی برای شبه قاره تبدیل کرده بود. بیشتر کالاهای نواحی شمالی و مرکزی هند می‌بایست به وسیله راه‌های زمینی به آنجا می‌آمد و به عبارت دیگر، تمام راه‌های مرکزی و شمالی هند از گجرات می‌گذشت^{۷۰} و چون مسلمانان در این نواحی ساکن بودند با مسافران و تجار از نواحی مختلف که قصد فروش کالاهایی خود و یا عبور از گجرات را داشتند، برخورد کرده، بینشان تقابل یا تعامل فکری و دینی صورت می‌گرفت و کم و بیش اخبار اسلام و مسلمانان به سراسر هند منتشر می‌گشت.

مسلمانان به صورت طبیعی و عادی و نه برای اهداف مشخص تبلیغی از دین اسلام و پیامبر خدا (ص) صحبت می‌کردند و چون اسلام از توحید، برادری، مساوات و عمل نیکو صحبت می‌کند و هند نیز در این زمان از تفرقه و نظام طبقاتی و مشکلات دیگر رنج می‌برد، حدیث توحید و مساوات، نغمه‌ای جدید بود که به گوش آنها می‌رسید و به این ترتیب اسلام دل آنها را فتح کرد. آزادی عمل مسلمانان چه در زمینه اجرای احکام اسلامی و چه بنای مساجد و رفت و آمدهایشان، آنها را در انجام این رسالت کمک می‌کرد.^{۷۱}



انصاری از محققان تاریخ هند که به چگونگی گسترش اسلام در هند و نقش اقشاری چون صوفیان پرداخته، معتقد است که فاتحان مسلمان سند، در گسترش اسلام هیچ کوششی نکردند و بیشتر به منافع و منابع اقتصادی خود توجه داشتند. او می‌گوید فاتحان در سند شهرک‌های نظامی ایجاد کرده و یا در بنادر، پایگاه‌های تجاری بنا نهادند و تنها هدف آنها حفظ و نگهداری این شهرها از دستبرد دشمنان بود. از طرف دیگر آنان به زور هم قادر به تغییر دین ساکنان سند نبودند. او بر این باور است که این تجار بودند که به همراه کالاهای تجاری خود، اسلام و تفکرات مربوط به آن را به سرزمین جدید آوردند و با افزایش تعداد آنان زمینه‌های مهاجرت دسته‌های دیگر از جمله سادات نیز فراهم شد. دسته‌های مختلف مسلمانان از طریق ازدواج با افراد بومی، با فرهنگ و زبان آنان آشنا شده و آنها را تحت تأثیر اندیشه‌های مذهبی خود قرار دادند^{۷۲} و قرآن را برایشان ترجمه کردند.

مجموعه دیگری از محققان هندی، تعداد هندی‌هایی را که در هر سال در نتیجه فعالیت تجار و بازرگانان، مسلمان می‌شدند، پنجاه هزار نفر ذکر کرده است و حمله مسلمانان به سند را نه برای گسترش اسلام که به منظور توسعه متصرفات ارضی دانسته است.^{۷۳} اما مجیب از محققان معروف منصفانه‌تر به این مسئله نگریسته است. او معتقد است که پس از فتح سند، زمینه برای مهاجرت بیشتر تجار فراهم گردید و مهاجرانی از آسیای مرکزی، افغانستان، ایران و اراضی عربی به هند آمدند. مهاجرت‌ها تدریجی بود و گاهی نیز ارتباطی به تجار نداشت، بلکه قبایل عربی بودند که با خانواده‌هایشان به سرزمین‌های فتح شده آمدند که در داخل خود شبه قاره نیز دست به جابه‌جایی یا مهاجرت می‌زدند.^{۷۴}

در شهر عسیفان در شمال سند، بازرگانان توانستند حاکم این منطقه را به آئین خود درآورند.^{۷۵} اما قلمرو تبلیغاتی تجار و بازرگانان به شهرها یا سرزمین‌هایی که بر سر راه‌های تجاری قرار داشتند، محدود می‌گردید که البته قلمروی بسیار وسیع از مالابار در جنوب تا کشمیر در منتهی‌الیه شمال شبه قاره هند را دربرمی‌گرفت.^{۷۶} در هر حال ساکنان روستاها یا شهرها و مناطقی که به کشاورزی پرداخته و یا به هر دلیل دیگری بر سر راه تجاری قرار نداشتند با مسلمانان ارتباطی نداشتند.



نتیجه

خلیج فارس یکی از مهمترین و قدیمی‌ترین مناطق جهان از حیث سکونت بشر به خصوص ایرانیان در کرانه و پس‌کرانه‌های آن است. تمدن ایلام قدیم و تمدن‌های بین‌النهرین در اطراف این منطقه شکل گرفته‌اند. از آن زمان تاکنون، خلیج فارس مرکز ثقل تجارت بین‌الملل و از اساسی‌ترین آبراه‌های بین‌المللی است که توجه کشورگشایان و قدرت‌های بزرگ را به خود جلب کرده است. از آنجا که اسلام نیز به همین منطقه نشو و نما یافت و به تدریج در اطراف آب‌های خلیج فارس گسترش پیدا کرد. مسلمانان به زودی بر تمام سواحل منطقه تسلط یافته و بازرگانان مسلمان از بنادر و سواحل آن به نقاط مختلف دنیا به داد و ستد کالا و در خلال آن به مبادلات فکری و فرهنگی پرداختند و از طریق بازرگانان ایران و دیگر کشورهای حاشیه خلیج فارس با شبه قاره هند، اندونزی، مالزی، چین و دیگر سواحل و جزایر اقیانوس هند به معاملات تجاری و مبادلات فکری و فرهنگی می‌پرداختند که حاصل آن هم رونق و گسترش تجارت و بازرگانی و داد و ستد کالاها و هم نشر فرهنگ ایرانی و اسلامی در بخش وسیعی از شبه قاره هند و جنوب آسیا بود. در این میان خلیج فارس و به خصوص مناطقی چون سیراف و هرمز نقش مهمی ایفا کردند.

پی‌نوشت‌ها

۱. مبارک‌پوری، قاضی اطهر، العرب و الهند فی عهدالرساله، مصر، المیثه المصریه العامه الکتاب، ۱۹۷۳، ج ۲، ص ۴۵ والالوانی، محی الدین، الدعوه الاسلامیه و تطورها فی شبه قاره الهندیه، دمشق، دارالقلم، ۱۴۰۶ق، ص ۶۳.
2. Obollah.
۳. تاراچند، تاثیر اسلام در فرهنگ هند، ترجمه علی پیرنیا، عزالدین عثمانی، تهران، پازنگ، ۱۳۴۷ ص ۷۰-۶۹، و الالوانی، محی الدین، همان، ص ۹۵
4. Lari, Sulail zaheer, *A History of sindh*, Oxford, 1994, P.2.
5. Nadvi, seyde suleyman, "comercial relations of India With Arabia", in *Islamic culture*, April 1933, P. 281, Mohamad, R.M, "Arab relations with Malabar coast from the 9 to 16 centuries", in proceeding of the Indian history congress, calicut, 1999, p. 227.
6. Cape Comorin.
7. Coromandal.
8. Nadvi, seyde suleyman, *Early relatians between Arabia and India*, in *Islamic culture*, April, 1937, P. 172.



۹. حورانی، جرج ف.، *دریانوردی عرب در دریای هند در روزگار باستان و در نخستین دوره های میانه*، ترجمه دکتر محمد مقدم، تهران، کتابخانه ابن سینا، ۱۳۳۸ش، ص ۹۵ و راثین، اسماعیل، *دریانوردی ایرانیان*، تهران، بی نا، ۱۳۵۰ش، ج ۱، ص ۳۰۵-۳۰۴.
۱۰. مقدسی، *احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم*، ترجمه علی نقی منزوی، تهران، مولفان و مترجمان ایران، ۱۳۶۱، ج ۲، ص ۷۰۰.
۱۱. حورانی، همان ص ۹۶-۹۵، والنمر، عبدالمنعم، *تاریخ الاسلام فی الهند*، مصرالهئیة المصریه العامه الكتاب، الطبعة الثالث، ۱۴۱۰ق، ص ۶۰.
۱۲. در این مورد از جمله می توان به ابن خردادبه، *مسالك وممالك*، ترجمه سعید خاکرند، تهران، موسسه مطالعات و انتشارات تاریخی میراث ملل با همکاری میراث فرهنگی حنفا، ۱۳۷۱، ص ۴۷-۴۶ و مبارکپوری، العرب والهند فی عهدالرساله، ص ۲۱-۱۴ مراجعه کرد.
13. Nadvi, Sayd Suleyman , “Comercial relations of India with Arabia “in islamic culture, April . 1939, P. 290.
14. Duwrani , Ashiq Muhammad Khan , *History of Multan* , Multan (Pakistan) , P. 12.
۱۵. ابن خردادبه، همان، ص ۴۷-۴۶، *حدودالعالم*، تهران، ستوده، ۱۳۴۰، ص ۶۴-۶۳ و مقدسی، همان، ج ۲ ص ۷۰۰، حورانی، همان، ص ۹۹ و ۱۲۱ و مبارکپوری، العرب والهند فی عهدالرساله، ص ۴۲-۳۱ و سیرافی، سلیمان، *سلسله التواریخ یا اخبارالصین والهند*، ترجمه حسین قره چانلو، تهران، اساطیر، ۱۳۸۱، ص ۶۶ و ۱۰۸ و ۱۳۳.
- Nadvi, Seyd auleyman, “Comercial relations of India with Arabia”, P.292-293.
۱۶. ابن خردادبه، همان، ص ۴۳.
17. Nadvi. Seyd suleyman , *Early relations of India with Arebia* , P. 174.
18. Lari , *Ibid* , P . 21-22.
۱۹. احمد محمود الساداتی، *تاریخ المسلمین فی شبه القاره الهند و پاکستانیه وحضارتهم*، قاهره، مکتب النهضة الشرق، بی تا، ص ۴۲.
۲۰. اصطخری، *مسالك وممالك*، به اهتمام ایرج افشار، تهران، علمی وفرهنگی، چاپ سوم، ۱۳۳۸، ص ۸۳ و ابن خردادبه، همان، ص ۱۴۶ و راثین، اسماعیل، همان، ج ۱، ص ۳۰۷ و
- Nadvi , seyd , Suleyman , *Comercial relations of India with Arabia* , P. 284-285.
۲۱. اصطخری، همان، صفحات ۱۱۳، ۱۲۱، ۱۳۴ ، Nadvi , seyd Suleyman , *Ibid* , P. 285 ، برای توضیح بیشتر در مورد سیراف ر. ک به طاهری، محمود، *سفرهای دریایی مسلمین در اقیانوس هند*، مشهد، آستان قدس رضوی، ۱۳۸۰، ص ۳۱۶ و سمسار، حسن، *جغرافیای تاریخی سیراف*، تهران، انجمن آثار ملی، ۱۳۵۷.
۲۲. اصطخری، همان، ص ۱۴۲ و راثین، اسماعیل، همان، ج ۱، ص ۳۰۷.
۲۳. رامهرمزی، بزرگ بن شهریار، *عجایب هند*، ترجمه محمد ملکزاده، تهران، بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۴۸ق، ص ۲۲۲.
۲۴. همان، ص ۸۴، ۱۳۵-۱۳۳.
25. Nadvi , *Comercial relations of India with Arabia* , P. 303.
۲۶. اصطخری، همان، ص ۱۴۷، ۱۵۳-۱۵۱.
- lal, k. s: *Early Muslim in India New Delhi*, 1984 , P. 5 & Quraish , A. Manssoruddin , *Muslim, education and literature in Gujarat*, Berode, 1972, P. 7-8.
27. Teyz
28. Deybol
29. Asifan
30. Thana
31. Kambayat
32. Saubarah



33. Seymur
34. Sanjan
35. Gandhara
36. Gawi
37. Beyram
38. Gogah
39. Chandapur
40. Braoch
41. Baharabat

۴۲. اصطخری، همان، ص ۱۴۷.

Mansooraddin. A. Quraish, Ibid, P. 2, Nadvi *Comercial relations of India with Arabia*, P. 286-287 : Nadvi, *Muslim colonies in India befor the Muslim conquest july*, 1935, P. 435 : Nadvi, *The Muslim colonies in India before the Muslim conquest*, oct. 1934, P. 600- 601

در مورد فاصله این شهرها و بنادر می‌توان به ابن خردادبه، همان، ص ۴۷ مراجعه کرد.

43. Balhara

44. Mansooruddin, A. Quraish, Ibid, P. 5-6.

45. Beysar

46. Nadvi, seyde Suleyman, **Muslim colomies in India Befor the Muslim conquest**, July 1934, P. 488.

۴۷. رامهرمزی، بزرگ بن شهریار، همان، ص ۱۱۶-۱۱۴.

۴۸. اصطخری، همان، ص 151 & 4. P. Quraish, Ibid, A. Mansooruddin

49. Nadvi, Seyde Suleyman, **Muslim colonies in India before the Muslim coquest**, July 1934, P, 488-489.

۵۰. سیرافی، ابوزید حسن بن زید، *رحلة السیرافی الی الهند والصین و الیابان واندونوسیه*، بغداد دارالحدیث،

۱۳۸۰ق، ص ۵۴ و سیرافی، سلیمان و ابوزید، *سلسله التواریخ*، ص ۶۴ و

Mansooruddin, A., Quraish, Ibid, P.2, Nadvi Seydsuleyman, **Early Mulim geographers or india** in Islamic cultur, october, 1937, P. 489-490, Elliot, **History of India ast old by own historians**, london, 1867, Voll, P. 4.

51. Kankan

52. Tiniuelly

53. Mohammad, Qamaraddin, *Society and Culture in early medieval India*, New Delhi, P.4.

۵۴. تاراچند، همان، ص ۷۲-۷۱ و دیگر صفحات

55. Abisarur

56. Paknur

57. Mangalore

58. Hilli

59. Jarpatan

60. Dahpatan

61. Budhpatan

62. Pindari

63. Kalikot

64. Kolem

65. Chalyat

66. Vijayya naggar

67. Nadvi, **Muslim colonies in India before the Muslim conquest**, oct 1934, P. 603-609 & also Nadvi, **Muslim colonies in India before the Muslim conquest**, July 1934, P. 480-486.

۶۸. برای توضیح بیشتر در مورد عملکرد این دسته از مسلمانان رک به المعیری الملیباری، شیخ احمد زین‌الدین،

تحفة المجاهدین، تحقیق محمد سعید الطریحی، بیروت، مؤسسه الوفاء، ۱۴۰۵ق، ص ۸۴-۸۱

۶۹. آرنولد، سرتوماس، *تاریخ گسترش اسلام*، ترجمه ابوالفضل عزتی، تهران، دانشگاه تهران، ۱۳۵۸ش، ص ۱۹۹.

70. Jainv. K., **Trade and traders in western India (1000-1300 A.D)** New Delhi, Delhi univerrity, History Department, (thesis For Ph. D) P. 112.



۷۱. عبدالمنعم، النمر، همان، ص ۶۱.
Mujeeb, the Indian Muslims , Iondon, Second aplication , P . 21
۷۲. تاراچند، همان، ص ۱۵-۱۴
Ansari , and Sarah , F, Sufi saints and state Power , Cambridge , 1992 , P. 14-15 , 72.
73. Majamdar , A Comprehensive history of India , vo13 , Part 1 , 1981 P. 563.
74. Mujeeb , M, **The Indian Muslims.**
۷۵. بلاذری، همان، ص ۴۳۲.
76. Nadvi T Seyd Suleyman , **religious relations between Arabia and India** , P . 203.