

بازشناسی بندر خورشیف و اهمیت آن در عصر اتابکان و ایلخانان

علی رسولی^۱

استادیار گروه تاریخ دانشگاه خلیج فارس

تاریخ دریافت مقاله: ۹۸/۲/۲؛ تاریخ پذیرش مقاله ۹۸/۵/۴

چکیده

شبه‌جزیره بوشهر در دوره‌های مختلف تاریخی از طریق بندرهایی چون لیان، ریشهر و بوشهر ارتباطات دریایی را در میانه ساحل شمالی خلیج فارس تسهیل کرده است؛ اما به نظر می‌رسد در فاصله سده‌های ششم هجری تا هشتم هجری نقش به بندری تازه به نام خورشیف واقع در دماغه شیخ منتقل شده است. پژوهش حاضر به بررسی پیدایش، کارکردها و زوال این بندر پرداخته است. این بررسی نشان می‌دهد که بندر خورشیف در سده ششم هجری در نتیجه موقعیت مناسب جغرافیایی آن در پیوند با شیراز، کازرون و خلیج فارس ایجاد شد. سپس در سده هفتم هجری و اوایل سده هشتم هجری، این شهر در برقراری ارتباط میان فارس و جنوب عراق، دفاع از جزیره کیش و گسترش طریقت مرشدی نقش مهمی ایفا کرد. سرانجام به واسطه ناامنی در نواحی جنوبی کشور و جابه‌جایی مرکزیت قدرت دریایی خلیج فارس به هرموز نو (جرون)، خورشیف دچار زوال شد. یافته‌های مزبور اهمیت جغرافیایی دماغه شیخ را یادآوری کرده و بخشی از خلأ دانش موجود پیرامون فعالیت‌های دریایی در حول و حوش شبه‌جزیره بوشهر در سده‌های میانه ایران را برطرف می‌کند.

واژه‌های کلیدی: جغرافیای تاریخی، خلیج فارس، خورشیف، شیخ، اتابکان، ایلخانان، طریقت

مرشدی

مقدمه

در ساحل شمالی خلیج فارس، شبه‌جزیره بوشهر محل پیدایش و افول شهرهای نامداری همچون لیان، ریشهر و بوشهر بوده است. این شهرها دریانوردی میان رأس و دهانه خلیج فارس و همچنین رفت‌وآمد و تجارت میان راه دریایی و نواحی داخلی ایران را در دوره‌های مختلف، تسهیل کرده‌اند. در این میان تاریخ فعالیت‌های بندری در این بخش از ساحل در دوره میان زوال بندر ریشهر در اوایل دوره اسلامی تا تسلط پرتغالی‌ها بر قلعه ریشهر در عصر صفوی تاکنون در هاله‌ای از سکوت قرار داشته است؛ اما بازبینی منابع تاریخی سده‌های هفتم هجری و هشتم هجری نشان‌دهنده‌هایی مبنی بر وجود بندری پررونق در دماغه شیف، در مجاورت شبه‌جزیره بوشهر در اختیار می‌گذارد.

دماغه شیف، در ده کیلومتری شمال شرق شهر بوشهر و پنجاه و پنج کیلومتری غرب برازجان، در خاک اصلی واقع شده و بر شبه‌جزیره بوشهر مشرف است. این نقطه از طریق خور یا خلیج کوچکی که از انحنا خط ساحلی در حد فاصل مصب رود حله و شبه‌جزیره بوشهر پدید آمده، به خلیج فارس متصل است (نک: شکل الف). گمان می‌رود دماغه شیف جایگاه بندری است که نامش به شکل‌های سیف، خورالسیف، خورشیف، شیف، خورشید و خوراشی در منابع سده‌های ششم تا هشتم هجری آمده است (رسولی، ۱۳۹۵: ۸۸-۷۳). بقای این جاینام در جزیره و روستای امروزی «شیف» گونه‌ای تداوم را در حیات این بندر نشان می‌دهد؛ همچنین از میان نام‌های مختلفی که ذکر شد، خورشیف و شیف را مرجح می‌سازد. شیف به تعبیر میرزا حسن فسایی (فسایی، ۱۳۸۲/۲: ۱۳۳۵) زمانی «بندر معتبری» بوده است؛ شناخت آن دوره اعتبار ممکن است پرتو تازه‌ای بر تاریخ بخش میانی شمال خلیج فارس بیافکند.

پژوهش حاضر ضمن ارائه گزارشی تاریخی از تحولات بندر خورشیف به دنبال پاسخ به این پرسش است؛ علل و عوامل پیدایش و زوال و اهمیت کارکردی این بندر چه بود؟ به این منظور اطلاعات پراکنده موجود در گزارش‌های جغرافیایی و تاریخی و شواهد باستان‌شناختی استخراج، ترکیب و تحلیل می‌شوند. اطلاعات مزبور عمدتاً از گزارش‌های اصطخری (۱۳۷۳)، ابن بلخی (۱۳۸۵)، یاقوت حموی (۱۹۷۹)، و صاف (۱۳۳۸)، کاشانی (۱۳۸۴)، محمود بن عثمان (۱۳۵۸)؛ و کاوش‌های دانلد ویتکم^۱ (۱۳۹۳) و حسین توفیقیان (۱۳۹۳) به دست می‌آید.

پژوهش در تاریخ شیف تقریباً فاقد پیشینه است. پاول شوارتز^۱ (۱۳۸۲) و گای لسترنج^۲ (۱۳۷۷) شناخت زمینه‌ای ارزشمندی از جغرافیای تاریخی جنوب ایران از جمله بندرهای خلیج فارس ارائه کرده اما خورشیف را تقریباً نادیده گرفته‌اند. شوارتز (شوارتز، ۱۳۸۲: ۹۷) که جغرافیای تاریخی فارس را بررسی کرده، درباره خورشیف غیر از گمانه‌زنی بی‌نتیجه درباره مکانش چیزی نگفته است. علت محتمل این است که وی از متون مهم فارسی مانند فارسنامه ابن بلخی، نزهةالقلوب حمدالله مستوفی و تاریخ وصاف استفاده نکرده و احتمالاً از شیف امروزی هم آگاهی نداشته است. لسترنج (لسترنج، ۱۳۷۷: ۲۸۱-۲۸۰، نقشه شماره ۶) نیز درباره موقعیت منزلگاه‌های میان شیراز و توج استنباط‌های روشن‌گرانه‌ای مطرح کرده اما از خورشیف نام نبرده و مسیر میان توج و شیف را که ابن بلخی گزارش کرده بود، در نقشه راه‌های فارس نگنجانده است. عبدالرسول خیراندیش (خیراندیش، ۱۳۸۷: ۱۰۴-۹۳) در خلال بررسی شورش سلجوقشاه سلغری و اندیشه وی برای عبور از خلیج فارس نشان داده است که در خورشیف شحنة‌ای از جانب اتابکان مستقر بود. علی رسولی (رسولی، ۱۳۹۵: ۷۳-۸۸) جاینام‌های «سیف» و «شیف» را ریشه‌یابی کرده و نشان داده است که نام‌های «خورالسّیف، خورشیف، خورشید و خوراشی» به یک مکان واحد در دماغه شیف اشاره دارند. غیر از اینها باید به پژوهش رالف کاوتس^۳ (کاوتس، ۱۳۹۲: ۸۷-۷۵) اشاره کرد که هر چند به شیف اشاره‌ای نکرده؛ ولی پیوند طریقت مرشدیه یا کازرونیه با تجار و بازرگانان را، عمدتاً با استناد به گزارش‌های ابن‌بطوطه، بررسی کرده است. یافته کلیدی وی پشتیبانی مرشدیان از تجارت و مرکزیت خانقاه کازرون در دریافت نذورات دریانوردان اقیانوس هند و خلیج فارس است.

۱. دماغه شیف در سده‌های سوم تا پنجم ه‍.ق: ارتباط دهنده شبه‌جزیره بوشهر

با خاک اصلی

در سده‌های اولیه اسلامی، بخش اعظم ساحل شمالی خلیج فارس به چهار قلمرو به نام‌های سیف صفار، سیف عماره، سیف زهیر و سیف مظفر تقسیم شده بود. دماغه شیف یا سیف بخشی از «سیف مظفر» بود. سیف مظفر سرزمین‌های حد فاصل نجیرم (نزدیک دهانه رود ماند) تا گناوه، از جمله دماغه شیف و شبه‌جزیره بوشهر را شامل می‌شد. نام

1. Paul Schwartz
2. Guy Le Strange
3. Ralph Kaus

آن به مظفر پسر جعفر بن ابی زهیر از مهاجران ازدی عمانی‌الاصل اشاره داشت که پدرش جعفر معاصر هارون‌الرشید بود (اصطخری، ۱۳۷۳: ۴۰-۱۳۱-۹۴-۱۵۰-۵۹۹؛ ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۷-۳۶-۴۲-۳۹؛ رسولی، ۱۳۹۵: ۷۳-۸۸)؛ بنابراین فرمانروایی مظفر بر این منطقه باید در اواخر سدهٔ دوم هق تا اوایل سدهٔ سوم هق برقرار شده باشد.

قلمرو مظفر دو ناحیهٔ جغرافیایی را در بر می‌گرفت؛ یکی ناحیهٔ ساحلی یا «سیف»، دیگری ناحیهٔ پشت نوار ساحلی یعنی «دستقان» (اصطخری، ۱۳۷۳: ۹۵) که شامل دشتستان، تنگستان و دشتی امروزی بود. شهر مرکزی قلمرو مظفر صقاره یا صفاره نام داشت و در دستقان واقع بود (اصطخری، ۱۳۷۳: ۹۵؛ ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۳۷). با توجه به موقعیت دستقان، مکان این شهر، همان‌گونه که نقشهٔ ابن حوقل نشان می‌دهد (ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۳۲-۳۳) باید در جایی دور از ساحل باشد. گزینهٔ محتمل، غرب برازجان یعنی همان ناحیهٔ توج قدیم است که دست‌کم بقایای دو شهر اسلامی در آن؛ یکی در مجاورت روستای زیراه و دیگری در فاصلهٔ تقریباً بیست کیلومتری جنوب آن در مجاورت روستای درودگاه، دیده می‌شود.

نخستین خبرها از وجود سکونت‌گاهایی در حول و حوش دماغهٔ شیف در گزارش اصطخری (۱۳۷۳: ۴۰) دیده می‌شود: «بر کنارهٔ دریا موضعی هست که آن را سیف می‌گویند و آن میانهٔ جنبه و نجیرم است و در آنجا دیه‌ها و مزرعه‌ها و خانه‌های از یکدیگر دور ساخته بسیار است». امروزه زمین‌های مجاور دماغهٔ شیف غالباً لم‌یزرع و بی‌حاصل است؛ اما با ملاحظهٔ بقایای کانالی که از رود دالکی تا شیف امتداد داشت (Whitcomb, 1987: 311-336)، می‌توان گزارش اصطخری از باروری این منطقه را به بخش بایر امروزی هم تعمیم داد. ویتکم کارکرد اصلی کانال را تأمین آب سکونتگاه ریشهر و زمین‌های جنوب شبه‌جزیرهٔ بوشهر تا پایان یا اندکی بعد از پایان دورهٔ ساسانی می‌داند (Whitcomb, 1987: 311-336)، اما توصیفات اصطخری نشان می‌دهد که کانال شاید به یک‌باره از میان نرفته بلکه تا دیرزمانی زمین‌های مجاور را بارور کرده باشد.

گزارش اصطخری (۱۳۷۳: ۴۰) ناحیه‌ای روستایی و کشاورزی را به تصویر می‌کشد و در سایر گزارش‌های سده‌های سوم هق و چهارم هق نیز اشاره‌ای به شهر یا بندری در دماغهٔ شیف نشده است. با این حال وجود شواهدی مربوط به سده‌های اولیهٔ اسلامی در کنار آثار قدیمی‌تر (توفیقیان، ۱۳۹۳: ۶-۵۵)، نشانهٔ فعالیت انسانی در این نقطه است. تلقی

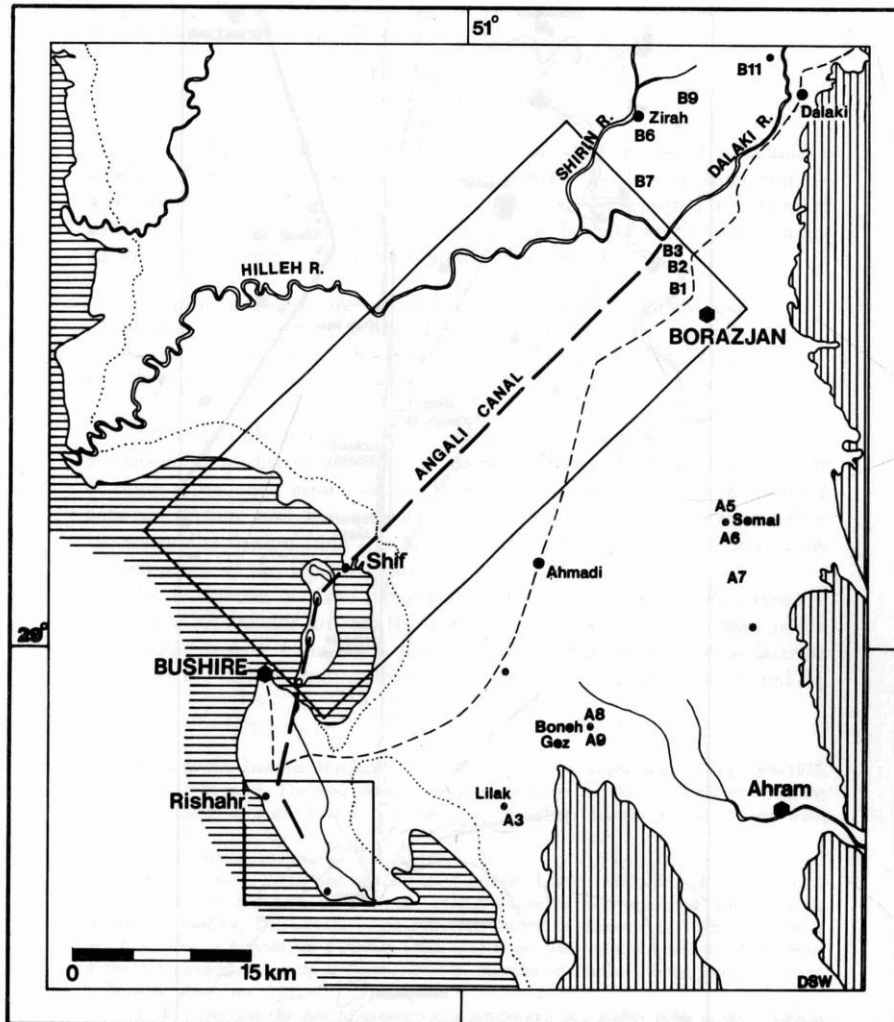
دماغه شیف به عنوان نقطه ارتباطی میان ناحیه دستقان و سکونت‌گاه‌های شبه‌جزیره بوشهر می‌تواند به حل این تناقض کمک کند.

عبور و مرور میان شبه‌جزیره بوشهر و سرزمین اصلی، امروزه از راه زمینی که با خاکریزی در باتلاق‌های «مسيله» احداث شده، به سهولت انجام می‌شود؛ اما در سده‌های قدیمی‌تر این ارتباط به سختی صورت می‌گرفت. گزارش راه مسيله در سده‌های هجدهم و نوزدهم میلادی، چنان که گرمون استفن رای^۱ (۱۳۷۸: ۲۸) آن را خلاصه کرده است، می‌تواند تصویری از سده‌های پیش‌تر نیز به دست دهد: «این راه باریک و باتلاقی اغلب پوشیده از آب دریا می‌گردید و در نتیجه ارتباط شبه‌جزیره با سرزمین اصلی را کلاً قطع می‌کرد». مأموری انگلیسی نیز در سال ۱۸۶۳ م گزارش مشابهی از مسيله داده است:

بین بوشهر و چغادک شوره‌زاری باتلاقی به پهنای تقریبی پنج مایل قرار دارد. در فصل زمستان و مواقع بارندگی قسمت‌های زیادی از این شوره‌زار غیرقابل عبور و مرور است و حتی در خشک‌ترین فصول سال نیز چنانچه مسافر مسیر قافله‌ها را در این راه از دست دهد، مرکوبش تا زانو در گل فرو خواهد رفت (پلی، ۱۳۸۰: ۱۰۹).

در این حال گزارش یا شاهدهی متعلق به سده‌های میانه و باستان که وجود راهی زمینی را از طریق مسيله تأیید کند، در دست نیست. بنابر این می‌توان این فرض را مطرح کرد که در آن زمان‌ها شبه‌جزیره بوشهر بیشتر از راه آبی با سرزمین اصلی ارتباط داشته است.

درحالی‌که در مجاورت گوشه جنوبی شبه‌جزیره نقطه مناسبی برای ارتباط میان شبه‌جزیره و خاک اصلی وجود نداشت، دماغه شیف واجد ویژگی‌های لازم برای ایفای چنین نقشی بود (نک: شکل الف). شیف نزدیک‌ترین نقطه خاک اصلی به شبه‌جزیره بوشهر است که از دوره‌های مختلفی آثار سکونت و فعالیت انسانی در آن یافت شده است (توفیقیان، ۱۳۹۳: ۶-۵۵؛ Whitcomb, 1987: 311-336)؛ همچنین نزدیک‌ترین نقطه ساحلی به ناحیه حاصلخیزی است که شهرهای تموکن و توج و صقاره و برازجان در آن پدید آمده است. بنابر این گزارش‌هایی در دست است که نشان می‌دهند این نقطه در اواخر دوره قاجار گذرگاه میان بوشهر و نواحی داخلی بوده است (کاکس، ۱۳۷۷: ۳۹، ۴۴، ۴۵؛ سعادت، ۱۳۹۰: ۱۵۲، ۲۱۱)؛ بنابراین امکان چنین کارکردی در دوره‌های پیش‌تر نیز وجود دارد.



شکل الف. شبه‌جزیره بوشهر، شیف و کانال انگالی (Whitecom, 1987: 313)

بدین ترتیب دماغه شیف را در سده‌های نخستین اسلامی بهتر است به عنوان نقطه اتصال و ارتباط خاک اصلی به سکونت‌گاه‌های واقع در شبه‌جزیره بوشهر قلمداد کرد که کارکرد اصلی آن انتقال خوار و بار و شاید آب برای اجتماعات ساکن در شبه‌جزیره بوشهر بود. تحول بالقوه در کارکرد این نقطه در دوره‌های بعدی علی‌القاعده باید به برقراری ارتباط با دنیای خارج از شبه‌جزیره بوشهر، چه نواحی داخلی و چه مسیرهای دریایی، مربوط باشد.

۲. پیدایش بندر خورشیف: زمینه جغرافیایی

دست‌کم تا اواسط سده چهارم هجری، نام «سیف» به گستره نوار ساحلی فارس گفته می‌شد (اصطخری، ۱۳۷۳: ۴۰) و در این حال محور شیراز به توج (واقع در سیف مظفر) از طریق گناوه به خلیج فارس متصل می‌شد (اصطخری، ۱۳۷۳: ۱۱۷-۱۱۶)؛ اما در سده ششم هجری تغییری در دلالت نام سیف و نقطه انتهایی این مسیر ارتباطی رخ داد؛ زیرا در این زمان از سیف نه به عنوان گستره ساحلی بلکه به عنوان یک سکونتگاه خاص و همچنین به عنوان آخرین منزل در منتهی‌الیه راه شیراز به ساحل خلیج فارس نام برده می‌شود:

از شیراز تا اعمال سیف سی و نه فرسنگ؛ منزل اول ماصرم هفت فرسنگ، منزل دوم رودبال سَنجان شش فرسنگ، منزل سوم جَره سه فرسنگ، منزل چهارم غُنجان چهار فرسنگ، منزل پنجم رَم‌الذیوان شش فرسنگ، منزل هفتم توج شش فرسنگ، منزل هشتم سیف هفت فرسنگ (ابن بلخی، ۱۳۸۵: ۱۶۳).

تصریح به سکونتگاهی مشخص به نام «سیف» در هفت فرسنگی توج را می‌توان نشانه روشنی از آغاز ایجاد یک شهر در دماغه شیف به حساب آورد. هرچند ابن بلخی و سایر نویسندگان سده ششم هجری درباره کارکرد این آبادی تازه ساکت هستند، اما بعدتر در آغاز سده هفتم هجری یاقوت حموی به صراحت از آن به عنوان یک شهر بندری در حدفاصل سیراف و بصره و محل رفت‌وآمد کشتی‌ها یاد می‌کند. (حموی، ۱۹۷۹: ۲/۴۰۰؛ حموی، ۱۳۴۷: ۷۶) این خبرها به این معنی است که تا آغاز سده هفتم شیف تا حدود زیادی جای گناوه را در برقراری ارتباط بین شیراز و راه دریایی گرفته بود.

بدین ترتیب در طول سده ششم هجری دماغه شیف فراتر از کارکرد اولیه خود به عنوان راه ورودی شبه‌جزیره بوشهر، آغازگر دو نقش مهم در ارتباطات و تجارت دریایی شد: نخست به عنوان بندری بر سر راه کشتی‌هایی که میان تنگه هرموز و رأس خلیج فارس سفر می‌کردند؛ دوم به عنوان بندرگاه و باراندازی برای نواحی محور شیراز، کازرون و توج مطرح بود. شیف در حالی این نقش تازه را به عهده می‌گرفت که در سمت جنوب جزیره کیش هم که از دهه سوم سده هفتم هجری تحت تابعیت اتابکان فارس، رونق داشت.

علت این تحول در نقش شیف را در گام نخست می‌توان به موقعیت جغرافیایی آن نسبت داد. موقعیت جغرافیایی دماغه شیف از سه جهت اهمیت داشت. نخست قرار گرفتن آن در خاک اصلی، ارتباط مستقیم و آسان‌تر با شیراز را از راه زمینی ممکن می‌کرد؛ همچنین دماغه شیف آن را برای فرمانروایان فارس بیشتر قابل دسترسی،

نظارت و دفاع می‌کرد. شبه‌جزیره بوشهر و جزایری همچون کیش و خارک از چنین موقعیتی برخوردار نبودند.

دومین نکته فاصله نسبتاً کم شیراز تا شیف در مقایسه با سایر بنادر و جزایر این فاصله تا شیف ۳۹ فرسنگ؛ و تا گناوه ۵۰ فرسنگ، بود (ابن بلخی، ۱۳۸۵: ۱۶۳) و تا کیش ۹۵ فرسنگ بود (مستوفی، ۱۳۶۲: ۶-۱۸۵). مقایسه مسافت‌ها تردیدی باقی نمی‌گذارد که برای مسافرانی که از شیراز عازم سفر دریایی، مخصوصاً به سوی بصره، بودند استفاده از بندرگاه شیف، نسبت به کیش، سهولت بیشتری داشت.

امتیاز سوم شیف دور بودن از مدخل و رأس خلیج فارس بود؛ بدین ترتیب شیف برای ملوک هرموز، فرمانروایان کرمان و حکمرانان بصره بندر دوردستی محسوب می‌شد. در این موضوع نیز مقایسه شیف با کیش می‌تواند روشن‌گر باشد: کیش دست کم چهار بار از دست اتابکان خارج شد؛ بار نخست به دست بنی‌قیصر در اواسط سده پنجم، بار دوم به دست سیف‌الدین ابانصر پادشاه هرموز در سال‌های ۶۲۴ ه‍.ق تا ۶۲۸ ه‍.ق و سومین بار توسط محمود قلہاتی، در سال ۶۷۱ ه‍.ق مورد حمله قرار گرفت و سرانجام در ۷۲۴ هجری به دست ملوک افتاد؛ اما شیف تقریباً از چنین تعرضاتی در امان بود. عوامل مزبور روی هم رفته شیف یا «خورشیف» (آن‌گونه که و صاف می‌نامد) را به نقطه‌ای امن برای اجرای سیاست دریایی و ارتباطات اتابکان در خلیج فارس تبدیل کرد (نک: بخش‌های بعدی مقاله).

۳. کارکرد اقتصادی: مشارکت در تجارت دریایی

بندر خورشیف هم‌زمان در دو مسیر؛ یکی در مسیر زمینی شیراز به خلیج فارس، دوم در مسیر دریایی میان سیراف و بصره ایفای نقش می‌کرد. اخبار و شواهد مربوط به مسافران و کالاهایی که از خورشیف گذشتند به روشن شدن این موضوع کمک می‌کند.

در جریان رویدادهای سده هفتم ه‍.ق و اوایل سده هشتم ه‍.ق از سفرهای مکرری آگاه می‌شویم که میان شیراز، کازرون، شیف و بصره انجام شده است. در سال ۶۲۸ ه‍.ق جمعی از ناخدایان کیش در راه بازگشت از بغداد و بصره در شیف لنگر انداختند؛ از آنجا به شیراز رفتند و سپس به شیف برگشتند (وصاف، ۱۳۳۸: ۱۷۷). با توجه به مسیر سفر این ناخداها می‌توان حدس زد که سعدی نیز در حدود سال ۶۲۳ ه‍.ق، با توجه به گذرش از «تنگ ترکان» (سعدی، ۱۳۶۲: ۷۵۵) در ورودی دشت کمارج، از راه شیف به عراق رفته

است. سه دهه بعد در سال ۶۶۱ ه‍.ق سلجوقشاه برای عبور از خلیج فارس از شیراز به شیف رفت (وصاف، ۱۳۳۸: ۱۸۷) و اُغُل‌بک، سردار سپاه سلجوقشاه نیز از همین راه به بصره و از آنجا به مصر گریخت (وصاف، ۱۳۳۸: ۱۸۹). گزارش‌هایی نیز از رفت‌وآمد کشتی‌هایی با انبوه مسافر میان بصره و شیف در دست است (محمود بن عثمان، ۱۳۵۸: ۴۳۷-۴۳۶-۷۴۹). شواهد فوق محوریت بندر خورشیف در مسیر ارتباطی شیراز به بصره را نشان می‌دهند. تجارت در شیف تا آنجا که شواهد نشان می‌دهند، به تأمین آذوقه برای کشتی‌ها، صدور منسوجات و مروارید و واردات خرما و ظروف چینی مربوط می‌شد. به نظر می‌رسد حیات خورشیف به عنوان یک بندر با فروش آذوقه به دریانوردانی که میان مدخل خلیج فارس و بصره آغاز شده است. یاقوت حموی در توصیفی کوتاه از خورشیف (خورالسّیف) می‌نویسد: «و هو موضع دون سیراف الی البصره و هی مدینه فیها سویق یتزوّد منه مسافر البحر (جایی است پایین‌تر از سیراف به سوی بصره و شهری است دارای بازاری کوچک که دریانوردان آذوقه از آن فراهم می‌کنند)» (حموی، ۱۹۷۹: ۲/۴۰۰). گزارش یاقوت کارکرد شیف در تأمین خواروبار برای دریانوردان را آشکار کرده؛ از این راه پرتوی نیز بر ارتباطات آن با نواحی کشاورزی پس‌کرانه می‌افکند و بدین ترتیب اهمیت مسیر مابین ناحیه حاصلخیز توج و بندر شیف را نشان می‌دهد. همچنین اشاره وی به موقعیت شیف در حدفاصل سیراف و بصره، به معنای اهمیت لنگرگاه و بازار شیف برای سفرهای دریایی میان تنگه هرمز و رأس خلیج فارس است.

شیف در این نقش تازه به تدریج وظیفه انتقال کالا در ناحیه گسترده‌تری میان فارس و راه دریایی را بر عهده گرفت. منسوجات مرغوب نواحی پس‌کرانه‌ای کازرون، غندجان و دشت بارین و توج؛ از جمله جامه‌های کتانی، خیمه‌های مجلل یا شادروان، پرده، ابریشم، جامه‌های پنبه‌ای و کفش (اصطخری، ۱۳۷۳: ۵-۱۴۴؛ ابن بلخی، ۱۳۸۵: ۱۴۲-۱۴۳؛ مستوفی، ۱۳۶۲: ۱۲۷-۱۲۸)، می‌بایست از طریق بندرهایی همچون گناوه و شیف صادر شده باشد. همچنین از تجارت مروارید در شیف اطلاعاتی در منابع اوایل سده هشتم موجود است. اهمیت شیف در تجارت مروارید را از این خبر می‌توان دریافت که ملک عزالدین طیبی فرمانروای کیش با ثروت حاصل از صید در خورشیف در سال ۷۱۶ ه‍.ق، بیست هزار مرد جنگی برای حمله به جرون گرد آورد (کاشانی، ۱۳۸۴: ۱۶۱).

خرمای بصره و ظروف چینی از جمله واردات شیف بود. گزارشی از اوایل سده هشتم ه‍.ق نشان می‌دهد که یک کشتی با بیست هزار بار خرما متعلق به تاجری کازرونی از

بصره به شیف رسید (محمود بن عثمان، ۱۳۵۸: ۴۳۶). مقصد نهایی محمولهٔ این کشتی می‌توانست کازرون و شیراز باشد. از سوی دیگر وفور قطعات ظروف چینی معروف به سلادن^۱ در محوطهٔ شیف (توفیقیان، ۱۳۹۳: ۵۶، ۱۰۲؛ همچنین نک: شکل ب) نشانهٔ قرار گرفتن این بندر در مسیر تجارت دریایی ایران با بنادر چین و حوزهٔ اقیانوس هند در عصر ایلخانان است.



شکل ب. نمونه‌هایی از سفال‌های پراکنده بر سطح محوطهٔ شیف^(۱)

۴. کارکرد نظامی: پایگاه عملیات دریایی حکومت فارس

پیوند خورشیف با چهار رویداد در سدهٔ هفتم هجری قمری بر اهمیت نظامی آن برای فرمانروایان فارس اعم از اتابکان، نمایندگان حکومت ایلخانان و ملوک طیبی کیش می‌اندازد.

رویداد نخست به مناسبات اتابکان فارس و ملوک هرموز بر سر جزیرهٔ کیش مربوط است. در جمادی‌الآخر سال ۶۲۶ هجری قمری سیف‌الدین ابانصر فرمانروای هرمز به دنبال توافقی با اتابک ابوبکر، کیش را گرفت و به فرمانروایی شاهان بنی‌قیصر پایان داد؛ اما از واگذاری

1. Celadon

«چهار دانگ کیش» به اتابک که بر سر آن توافق شده بود، خودداری کرد. در واکنش به این عهدشکنی، اتابک بندرهای ساحلی را به روی هرموزی‌ها بست و به تجهیز لشکر و تهیه تدارکات و ملزومات کشتی‌ها فرمان داد. یک سال بعد گروهی از ناخدایان کیش که از سفر تجارتي به بغداد باز می‌گشتند، با توجه به نیاز اتابک فارس به کشتی و کشتی‌ران تصمیم گرفتند برای ارتقای مقام و مرتبه و امتیازات خود به او بپیوندند. آنها در خورشیف لنگر انداخته و با هدایایی نقدی و کالایی به شیراز رفتند (وصاف، ۱۳۳۸: ۱۷۷). اتابک ابوبکر این رویداد را برای آغاز عملیات دریایی به فال نیک گرفت. عملیات از خورشیف آغاز شد و ناخداهای مزبور ناوگان فارس را در حمله به کیش راهنمایی کردند. لشکر فارس که مرکب از کردها، لرها و شول‌ها و تحت فرماندهی صلاح‌الدین محمود لر بود؛ کیش را طی نبردی دریایی در روز سه‌شنبه چهارم محرم سال ۶۲۸ هجق باز پس گرفت (وصاف، ۱۳۳۸: ۱۷۸). به دنبال آن بحرین و قطیف نیز به تصرف اتابک فارس درآمد. از دستاوردهای این پیروزی تقویت پشتوانه مالی حکومت فارس و خراجگزاری فرمانروای کنبایه در شمال غرب هندوستان بود. اهمیت این دستاوردها را اتابک ابوبکر با اتخاذ لقب «سلطان البر و البحر» و دادن عنوان «دولتخانه» به کیش نشان داد (وصاف، ۱۳۳۸: ۱۷۹-۱۷۸). پایگاه اصلی نظامی برای چنین فتوحاتی بندر خورشیف بود و ممکن است استقرار مقام شحنة خورشیف (وصاف، ۱۳۳۸: ۱۸۷-۱۸۶؛ نک: صفحه بعد) به همین زمان مربوط باشد.

این گزارش جایگاه خورشیف به عنوان پایگاه عملیات دریایی حکومت فارس را روشن می‌کند. این کارکرد اولاً با موقعیت جغرافیایی خورشیف، ثانیاً با جغرافیای انسانی محور شیراز به شیف ارتباط داشت. موقعیت جغرافیایی خورشیف در خاک اصلی، ارتباط بلا واسطه آن با شیراز را ممکن ساخته و نظارت و حفاظت از آن را تسهیل می‌کرد. به‌علاوه، نواحی حدفاصل شیراز و خورشیف محل سکونت کردها، لرها و شول‌ها بود که بخش اصلی نفرات سپاه فارس را تأمین می‌کردند. در نتیجه مسیر منتهی به خورشیف هم از امنیت کافی برخوردار بود و هم امکان بسیج نیروها را در آن بندر تسهیل می‌کرد. بدین ترتیب مقام خورشیف به عنوان بندر و پایگاهی مستحکم و قابل دفاع برای اتابکان روشن می‌شود. در واقع سلطه اتابک ابوبکر بر خلیج فارس مدیون استفاده از بندر خورشیف بود.

دومین رویدادی که از نقش نظامی خورشیف در سده هفتم پرده بر می‌دارد، مربوط به شورش سلجوقشاه سلغری در سال ۶۶۱ ه‍.ق است. وی به دنبال حمله سپاه مغول، خزانه را بر گرفت؛ با سپاهی که بخش عمده آن از شول‌ها و لر‌ها تشکیل می‌شد به خورشیف گریخت؛ شحنة آن شهر را کشت و یکی از خادمان خاص خود را به جای وی گذاشت. به باور و صاف که این رویدادها را گزارش کرده است، مقصود سلجوقشاه از این کار تدارک فرار از راه خلیج فارس بود: «اگر از مقاومت عاجز آید به جهازات بر روی آب عبره کند و خود را به طرفی اندازد.» (وصاف، ۱۳۳۸: ۱۸۷-۱۸۶). این رویداد علاوه بر تأیید موقعیت محور شیراز به خورشیف به عنوان تأمین کننده نیروی نظامی اتابکان به واسطه سکونت شول‌ها و لر‌ها، نشان می‌دهد که خورشیف شحنة نشین بوده است. توجه به این واقعیت که شحنة (به مغولی: باسقاق و داروغه) در عصر ایلخانان بلندپایه‌ترین مأمور دولتی برای رسیدگی به مسائل اداری و حفظ امنیت بود (پرگاری و دیگران، ۱۳۹۳: ۴۱-۷۸)، ارزش حیاتی بندر خورشیف برای اتابکان را نشان می‌دهد.

نه سال بعد از شورش سلجوقشاه، خورشیف پایگاه عملیات دریایی تازه‌ای شد. در سال ۶۷۱ ه‍.ق رکن‌الدین محمود قلّه‌اتی، امیر هرموز، کیش را تصرف کرد. در مقابل، سوغونجاق، فرماندار مغولی فارس، به‌شتاب ایلچیان به بحرین و خورشیف و دیگر جزایر فرستاد و فرمان داد که کشتی‌ها از همه بنادر و جزایر در خورشیف مستقر شوند. در بهار همان سال لشکری مرکب از مغول‌ها و فارسیان از خورشیف به حرکت درآمد و به‌رغم از دست دادن چند کشتی در توفان، بعد از جنگی سخت کیش را باز پس گرفت (وصاف، ۱۳۳۸: ۱۹۶-۱۹۵). این رویداد نشان می‌دهد که خورشیف در اواخر سده هفتم ه‍.ق همچون نیم سده پیش از آن، همچنان پایگاه اصلی حکومت فارس برای نظارت بر منافع خود در خلیج فارس بود.

به نظر می‌رسد اهمیت نظامی خورشیف تا اوایل سده هشتم ه‍.ق تداوم داشت؛ زیرا در سال ۷۱۶ ه‍.ق عزالدین طیبی، فرمانروای کیش، برای حمله به هرموز بیست هزار مرد جنگی از شول‌ها و ترکمانان در خورشیف گردآورد (کاشانی، ۱۳۸۴: ۱۶۱). رویدادهای مزبور نشان‌دهنده کارکرد شیف به عنوان مرکز عملیات دریایی حکومت فارس در طول سده هفتم و اوایل سده هشتم ه‍.ق است؛ در همان حال که کارکرد اقتصادی آن نیز کماکان ادامه داشته است.

۵. کارکرد فرهنگی: کمک به گسترش طریقت مرشدی

پدیده چشم‌گیر دیگری در مورد حیات شیف در سده‌های هفتم تا هشتم ارتباط آن با طریقت مرشدی و خانقاه مرکزی آن در کازرون است. پیدایش این طریقت به فعالیت‌های ابواسحاق ابراهیم کازرونی، معروف به شیخ مرشد (۴۲۶-۳۵۲ ه‍.ق) باز می‌گردد، اما در سده‌های هفتم و هشتم نفوذ آن در جنوب ایران گسترش یافت و حتی به شهرهای ساحلی هند و جنوب چین رسید. ابن‌بطوطه از فعالیت زاویه‌های مرشدی در ساحل غربی هند (مالابار) و ساحل شرقی چین خبر داده و در آنجاها کازرونی‌ها یا مرشدیان متنقذی را دیده است که به عنوان ملک‌التجار، والی و سرپرست زاویه (رباط) خدمت می‌کردند. همچنین از نذر و نیازهای کلانی که دریانوردان برای سلامتی خود نثار روان شیخ ابواسحاق کرده و به فرستادگان خانقاه کازرون تحویل می‌دادند، خبر می‌دهد (ابن‌بطوطه، ۱/۱۳۷۶: ۲۶؛ ۲/۱۳۷۶: ۸۳، ۲۱۰، ۲۱۵).

با استناد به مشاهدات ابن‌بطوطه که به وسیله شواهد دیگری از جمله نسخه‌های خطی چینی هم تأیید می‌شود، پژوهشگرانی همچون ژان اوین^۱، جی اسپنسر تریمنگ‌هام^۲ و رالف کاوتس مسئله نقش رباط‌های مرشدی در تجارت را مطرح و بر پیوند میان این دو تأکید کرده‌اند (نک: کاوتس، ۱۳۹۲: ۸۷-۷۵). مشاهدات ابن‌بطوطه پیوند چهارگانه‌ای را نشان می‌دهد که میان خانقاه مرکزی طریقت مرشدی در کازرون، زاویه‌های مرشدی در سواحل چین و هند، بازرگانان و راه دریایی وجود داشت. در چنین زمینه‌ای است که می‌توان از پیوند مرشدیان با بندر خورشیف، به عنوان نزدیک‌ترین بندر خلیج فارس به کازرون، سخن گفت.

در متن فردوس‌المرشدیه، تألیف شده در اوایل سده هشتم ه‍.ق، به ۲۱۰ رباط اشاره می‌شود که مرشدیان در شهرها و ده‌های مختلف، مخصوصاً در ناحیه کازرون برای پذیرایی از بی‌نویان و مسافران ساخته بودند (محمود بن عثمان، ۱۳۵۸: ۶۱-۶۷-۳۲۵-۳۹۲-۳۶۹). تعدادی از رباط‌های مرشدی در حد فاصل کازرون و شیف، در جره، غندجان و دشت بارین (محمود بن عثمان، ۱۳۵۸: ۳۹۹-۳۹۴) و روستای زیارت دشتستان (خیراندیش، ۱۳۸۷: ۱۰۴-۹۳) قرار داشتند. گمان می‌رود بقعه معروف به شاه قطب‌الدین در آبادی درودگاه، میان زیارت و دالکی، هم از جمله این رباط‌ها باشد. این رباط‌ها از فعالیت و حضور مرشدی‌ها در مسیر کازرون به توج و شیف حکایت می‌کنند.

1. Jean Aubin

2. J. Spencer Trimingham

پیوند خورشیف با طریقت مرشدی و خانقاه کازرون از خلال دو حکایت در متن فردوس‌المرشدیه بیشتر روشن می‌شود. حکایت نخست ماجرای تاجری کازرونی به نام حاجی نصرالله است که کشتی او با دو هزار بار خرما و «جماعتی بسیار» از مسافران از بصره عازم شیف بود. پس از اینکه در میان راه سکان کشتی شکست و خبر توسط مسافران کشتی دیگری به بصره رسید، حاجی نصرالله برای نجات کشتی و سرمایه خود به محضر پیری صوفی در آبادان رفت و از وی همت خواست. آن پیر چون دانست که تاجر اهل کازرون است گفت: «هر که بزرگی چون شیخ مرشد قدس‌الله روح‌العزیز دارد چه حاجت آن باشد که همت از دیگری بخواهد». یک هفته بعد کشتی دیگری به بصره رسید و نامه کارگزاران حاجی نصرالله را آورد با این پیام که «به سلامت به شیف رسیدند». بعد از بازگشت کشتی حاجی نصرالله از شیف، ناخدا برای بازرگان حکایت کرد که بعد از مقداری سرگردانی «کشتی یکسر بیامد تا به شیف از برکات شیخ مرشد قدس‌الله روح‌العزیز» (محمود بن عثمان، ۱۳۵۸: ۴۳۶-۴۳۷). حکایت دوم سرگذشت درویشی از مریدان طریقت مرشدی است که او نیز از بصره به شیف می‌آمد و چون دریا توفانی شد و کشتی در خطر غرق شدن قرار گرفت، مقداری از خاک قبر شیخ ابواسحاق به دریا انداخت و از برکات آن، کشتی و مسافران آن به سلامت به ساحل رسیدند (محمود بن عثمان، ۱۳۵۸: ۷۴۹). می‌توان حدس زد که مسافران در راه شیف به کازرون و شیراز از خدمات رباط‌های مرشدی واقع در مسیر برخوردار شده و شاید به آنها کمک مالی هم می‌کرده‌اند. این ماجراها، صرف‌نظر از صحت و سقم برخی جزئیات، از رونق مسافرت میان بصره و شیف و کازرون؛ و گسترش حوزه نفوذ و شهرت طریقت مرشدی در خلیج‌فارس حکایت می‌کنند. بدین ترتیب بندر خورشیف را می‌توان پیونددهنده منافع طریقت مرشدی در کانون‌های تجاری حوزه اقیانوس هند و خلیج‌فارس با خانقاه مرکزی آن در کازرون به حساب آورد که بایستی بر تداوم حیات این طریقت تا دو سده بعد تأثیر گذاشته باشد.

۶. زوال بندر خورشیف

به نظر می‌رسد پایان رونق بندر خورشیف با ناامنی در نواحی جنوبی کشور و جابه‌جایی مرکزیت قدرت دریایی در خلیج‌فارس ارتباط داشت. واپسین گزارش وصاف (۱۳۳۸: ۳۷۰-۳۶۷) که در آن نام خورشیف به میان می‌آید، به غارت بخش‌هایی از یزد و کرمان و فارس به دست مهاجمان جغتایی یا نکودری طی سال‌های ۶۹۷ ه‍.ق تا ۶۹۹ ه‍.ق مربوط

است. در جریان این هجوم نواحی گسترده‌ای، از اطراف کازرون و دشتستان و زیدان و خورشیف گرفته تا دورق و حوالی شوشتر، غارت شد و آوارگی و ویرانی زیادی به بار آمد. این رویداد احتمالاً ضربه سنگینی به خورشیف و دیگر نواحی محور شیراز به خورشیف وارد کرد.

به علت کمبود اطلاعات نمی‌توان نسبت این رویداد را با زوال خورشیف به‌گونه‌ای مستند نشان داد. اما با ملاحظه متروکه شدن هرموز کهنه (نطنزی، ۱۳۹۳: ۳۹؛ شبانکاره‌ای، ۱۳۶۳: ۲۱۶) که در همین سال و متعاقب عواملی ناامن‌کننده از جمله محاصره به وسیله نکودریان (وصاف، ۱۳۳۸: ۳۷۱) صورت گرفت، می‌توان احتمال داد که خورشیف هم از این زمان رو به زوال نهاده است. برخلاف فرمانروایان هرموز که بندر تازه‌ای در جزیره جرون بنا نهادند و از این راه حیات و نام هرموز را تداوم بخشیدند، خورشیف فاقد یک دودمان فرمانروا بود که مشابه چنان انتقالی را، مثلاً به جزیره خارک، ترتیب دهد. به دنبال مهاجرت موفقیت‌آمیز ملوک هرموز به جرون و توسعه قدرت آنها در خلیج فارس، وضع و موقعیت کیش و به تبع آن خورشیف تضعیف شد. به نظر می‌رسد پس از پیروزی نهایی ملوک هرموز بر طیبی‌ها در سال ۷۲۵ هـ ق (شبانکاره‌ای، ۱۳۶۳: ۲۲۰-۲۱۹؛ نطنزی، ۱۳۸۳: ۲۱) که به انتقال مرکزیت سیاسی و اقتصادی خلیج فارس به هرموز نو (جرون) منجر شد، اهمیت سیاسی و نظامی خورشیف نیز به عنوان پایگاه دفاع از کیش، پایان یافت.

از این پس نام خورشیف از منابع غایب می‌شود. حمدالله مستوفی که در سال ۷۴۰ هـ ق تنها چهار سال بعد از سقوط ایلخانان گزارش جغرافیایی خود را می‌نوشت، غیر از تکرار مغشوش گزارش یاقوت حموی، اشاره‌ای به خورشیف نکرده است. کمی بعدتر در نیمه دوم سده هشتم هـ ق زمانی که «ناصرالدین عمر مرشدی» از مجاوران خانقاه کازرون عازم آن سوی خلیج فارس بود در ریشهر بر کشتی نشست (عمری مرشدی، ۱۳۸۳: ۵۷)، در حالی که اسلاف او در سده هفتم از خورشیف سفر دریایی خود را آغاز کرده یا در بازگشت از سفر دریا در آنجا پیاده می‌شدند (ن.ک. صفحات پیشین همین مقاله). نظر به فقدان نام و خبری از خورشیف در فاصله سده هشتم تا سیزدهم هـ ق، احیای تدریجی بندرهای واقع در شبه جزیره بوشهر در سده‌های بعد (آبه کاره، ۱۳۸۷: ۱۲۲) و رواج سفر به بوشهر از راه شیف در اواخر عصر قاجار (فسایی، ۱/۱۳۸۲: ۸۱۵؛ کاکس، ۱۳۷۷: ۳۹-۴۴-۴۵)، می‌توان نتیجه گرفت که پس از سده هشتم هـ ق شیف به کارکرد نخستین خود، یعنی نقطه ارتباطی شبه جزیره بوشهر به خاک اصلی بازگشته است.

۵. نتیجه

خورشیف طی سده‌های ششم و هفتم هجری از گذرگاه فصلی ارتباط با شبه‌جزیره بوشهر، به بندری تجاری تبدیل شد. این تحول بر بنیاد استفاده از ویژگی‌های سه‌گانه موقعیت جغرافیایی دماغه شیخ رخ داد. در ساحل خلیج فارس، خورشیف کمترین فاصله را با شهرهای توج، کازرون و شیراز داشت و نقطه مناسبی برای اتصال این محور به دریا بود. دوم، واقع بودن دماغه شیخ در خاک اصلی، نیاز اتابکان فارس را به داشتن بندری در یک نقطه امن، قابل نظارت و قابل دسترسی برآورده کرد. سومین ویژگی دماغه شیخ قرار گرفتن در میانه ساحل شمالی خلیج فارس بود. این موقعیت، در حالی که بندر ساسانی ریشهر تا سده ششم زوال یافته بود، خورشیف را وارث نقش سنتی بندرهای شبه‌جزیره بوشهر در تسهیل ارتباطات دریایی میان مدخل و رأس خلیج فارس نمود.

بدین‌سان در شرایطی که بندرهای قدیمی‌تر سیراف و نجیرم و ریشهر زوال یافته بودند، هرموز و کیش در دست دودمان‌های محلی ملوک هرموز و بنی‌قیصر بود و بندر گناوه در فاصله نسبتاً دوری قرار داشت، خورشیف تا حد زیادی جای گناوه را به‌عنوان بندر ترانزیتی در منتهی‌الیه راه شیراز و کازرون به سواحل خلیج فارس گرفت و به بندر اصلی در میانه ساحل شمالی خلیج فارس، در حد فاصل کیش و بصره، تبدیل شد.

تجارت خورشیف تا اوایل سده هفتم هجری بیشتر به صدور منسوجات محور کازرون توج و تهیه آذوقه برای کشتی‌هایی که میان مدخل و رأس خلیج فارس سفر می‌کردند، استوار بود. این شهر در طول سده هفتم هجری و اوایل سده هشتم هجری مبدأ اصلی تجارت دریایی شیراز و کازرون با جنوب عراق شد؛ در تجارت با چین مشارکت کرد، همچنین مرکز مهمی در صید و فروش مروارید گردید. بدین ترتیب خورشیف نقشی در تجارت منطقه‌ای و بین‌المللی ایفا کرد.

علاوه بر این‌ها، بندر خورشیف در طول سده هفتم هجری از نظر نظامی و سوق‌الجیشی نقشی برجسته در حفظ منافع اتابکان در خلیج فارس ایفا کرد. موقعیت مناسب تجاری و ارتباطی خورشیف برای اتابکان امکان در دست گرفتن و حفظ جزیره کیش را که دارالملک جزایر و بنادر خلیج فارس شناخته می‌شد، فراهم کرد. در نتیجه بندرگاه خورشیف مبدأ حملات دریایی پیروزمندان‌های به سوی کیش گردید.

خورشیف در پویایی طریقت مرشدی نیز سهم داشت. این شهر به عنوان نقطه اتصال خانقاه مرشدی کازرون با راه دریایی به گسترش نفوذ این طریقت در سواحل

خلیج‌فارس و تداوم آن کمک کرد. سرانجام، به دنبال گسترش ناامنی در جنوب ایران، تسلط ملوک هرموز در خلیج‌فارس و سقوط حیات اقتصادی و سیاسی جزیره کیش، دوره شکوفایی بندر خورشیف نیز همزمان با ایلخانان به پایان رسید. به‌طور کلی ترکیبی از موقعیت ممتاز جغرافیایی و کارکردهای اقتصادی، نظامی و ارتباطی خورشیف را به بندری مهم در حدفاصل کیش و بصره در عصر اتابکان و ایلخانان تبدیل کرد. این تجربه تاریخی می‌تواند برای ارتقای شیف امروزی الهام‌بخش باشد.

پی‌نوشت‌ها

۱. از فضل‌الله محمدزاده، کارشناس ارشد باستان‌شناسی، به خاطر تهیه این تصویر و مشورت در تعیین زمان سلاطن‌های شیف سپاسگزاری می‌کنم.

منابع

- آبه کاره، بارتمی، ۱۳۸۷، *سفرنامه آبه‌کاره به ایران*، ترجمه احمد بازمانگان خمیری، تهران، گلگشت.
- ابن بطوطه، محمدبن‌عبدالله، ۱۳۷۶، *سفرنامه*، چاپ ششم، تهران، آگه.
- ابن بلخی، ۱۳۸۵، *فارسنامه*، تصحیح و تحشیه گای لیسترانج و رینولد آلن نیکلسون، تهران، اساطیر.
- ابن حوقل، محمدبن‌علی، ۱۳۴۵، *صورة الأرض*، ترجمه جعفر شعار، تهران، بنیاد فرهنگ ایران.
- اصطخری، ابواسحاق ابراهیم، ۱۳۷۳، *ممالک و مسالک*، ترجمه محمد بن اسعد بن عبدالله تستری، به کوشش ایرج افشار، تهران، بنیاد موقوفات دکتر محمود افشار یزدی.
- پرگاری، صالح، حسین مفتخری، اکبر صبوری، ۱۳۹۳، جایگاه و کارکرد منصب داروغه در دوره تیموریان، *فصلنامه تاریخ اسلام و ایران*، سال بیست و چهارم، شماره ۱۱۴، زمستان، صص ۴۱-۷۸.
- پلی، لوئیس، ۱۳۸۰، *سفرنامه جنوب ایران*، در: *جنوب ایران به روایت سفرنامه نویسان*، ترجمه حسن زنگنه، شیراز، نوید، ۱۷۱-۱۰۵.
- توفیقیان، حسین، ۱۳۹۳، *بنادر تاریخی خلیج‌فارس در دوران ساسانی و صدر اسلام با تکیه بر مطالعات باستان‌شناسی و باستان‌شناسی زیر آب*، تهران، پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری.
- حموی، یاقوت بن عبدالله، ۱۳۴۷، *برگزیده مشترک*، ترجمه محمد پروین گنابادی، تهران، ابن سینا.
- _____، ۱۳۹۹ هـ ق / ۱۹۷۹ م، *معجم البلدان، الجزء الثانی و الجزء الثالث*، بیروت، داراحیاء التراث العربی.
- خیراندیش، عبدالرسول، ۱۳۸۷، *شورش سلجوقشاه سلغری علیه مغولان و اندیشه او برای عبور از دریای پارس*، مجله پژوهش‌های تاریخی ایران و اسلام، شماره سوم، پاییز و زمستان، صص ۹۳-۱۰۴.
- رای، گرمون استغان، ۱۳۷۸، *چالش برای قدرت و ثروت در جنوب ایران از ۱۷۵۰ تا ۱۸۵۰ میلادی*، ترجمه حسن زنگنه، قم، همسایه.
- رسولی، علی، ۱۳۹۵، *در شیب کوه و ساحل دریا: خاستگاه و تغییرات مفهومی اصطلاح سیف در جغرافیای تاریخی خلیج‌فارس*. *فصلنامه پژوهش‌های تاریخی*، شماره ۲۹، بهار، صص ۷۳-۸۸.

- سعادت، محمدحسین، ۱۳۹۰، تاریخ بوشهر، تصحیح و تحقیق عبدالرسول خیراندیش و عمادالدین شیخ‌الحکمایی، تهران، میراث مکتوب و نشر کازرونیه.
- سعدی، مصلح بن عبدالله، ۱۳۶۲، کلیات سعدی، به اهتمام محمدعلی فروغی، چاپ سوم، تهران، امیرکبیر.
- شبانکاره‌ای، محمد بن علی بن محمد، ۱۳۶۳، مجمع الانساب، تصحیح میر هاشم محدث، تهران، امیرکبیر.
- شوارتس، پاول، ۱۳۸۲، جغرافیای تاریخی فارس، ترجمه کیکاوس جهانداری، چاپ دوم، تهران، انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- عمری مرشدی، شمس‌الدین محمد، ۱۳۸۳، معدن‌الذرر: سیرت‌نامه حاجی ناصرالدین عمر مرشدی، پژوهش دکتر عارف نوشاهی و دکتر معین نظامی، تهران، نشر کازرونیه.
- فسایی، حاج میرزا حسن حسینی، ۱۳۸۲، فارسنامه ناصری، تصحیح منصور رستگار فسایی، چاپ سوم، تهران: امیرکبیر.
- کاشانی، ابوالقاسم عبدالله بن محمد، ۱۳۸۴، تاریخ اولجایتو، تصحیح مهین همبلی، چاپ دوم، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی.
- کاکس، سر پرسی، ۱۳۷۷، گزارش‌های سالانه سر پرسی کاکس سرکنسول انگلیس در بوشهر، ترجمه حسن زنگنه، بی‌جا، پروین، با همکاری مرکز مطالعات بوشهرشناسی.
- کاوتس، رالف، ۱۳۹۲، شبکه کازرونی، در: چشم‌اندازهایی از جاده ابریشم دریایی از خلیج فارس تا دریای شرقی چین، ویراستار رالف کاوتس، ترجمه محمدباقر وثوقی و پریسا صیادی، تهران، پژوهشکده تاریخ اسلام.
- لسترنج، گای، ۱۳۷۷، جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی، ترجمه محمود عرفان، چاپ سوم، تهران، علمی و فرهنگی.
- محمود بن عثمان، ۱۳۵۸، فردوس المرشدیه فی اسرار الصمدیه، به کوشش ایرج افشار، چاپ سوم، تهران، انجمن آثار ملی.
- مستوفی قزوینی، حمدالله، ۱۳۶۲، نزهة القلوب، تصحیح گای لیسترنج، تهران، دنیای کتاب.
- نطنزی، معین‌الدین، ۱۳۸۳، منتخب التواریخ، به اهتمام پروین استخری، تهران، اساطیر.
- وصاف الحضرة، فضل‌الله بن عبدالله شیرازی، ۱۳۳۸، تجزیة الامصار و تجزیة الاعصار: تاریخ وصاف، به اهتمام محمد مهدی اصفهانی، تهران، ابن سینا.
- ویتکم، دانلد، ۱۳۹۳، خلیج فارس در آغاز دوره اسلامی: مشارکت باستان‌شناسی با تاریخ منطقه‌ای، در: تاریخ خلیج فارس از قدیم‌ترین دوران تا کنون، ویراستار لارنس جی پاتر، ترجمه محمد آقاجری، تهران، ققنوس، صص ۱۳۹-۱۱۷.

Whitcomb, D. 1987, *Bushire and the Angali Canal*, Mesopotamia 22, 311-336.