

The criterion of the solidarity of merchants of Siraf city port (۷th to ۱۰th centuries)

Seyede Zahra Zarei^۱

Abdul Rasool Kheirandish^۲

Abstract:

During the early Islamic centuries, under the influence of geographical, human, and historical factors, merchant communities emerged in the regions of Iraq and Khuzestan, Bahrain and Qabadhkhura, and later Fars, each undergoing stages of growth and decline. From the fourth century AH, the Buyid dynasty played a pivotal role in economic development by reconstructing communication networks and linking Fars to the Persian Gulf and the "Great Khorasan Road." These transformations facilitated the expansion of maritime and overland trade and increased the population engaged in commercial activities. Within the framework of Durkheim's theory of the division of labor, these developments provided the conditions for the emergence of professional guilds and specialized occupations. This study employs a historical and library-based methodology with a descriptive-analytical approach, drawing on Durkheim's theory of social solidarity to examine the factors shaping the professional cohesion of Sirafi merchants up to the Buyid period. Findings indicate that solidarity among these merchants initially rested on hereditary and legal foundations of late antiquity, shifted to Islamic jurisprudential norms during the Rashidun caliphate, and was later reinforced by tribal and familial ties in the Umayyad era. From the Abbasid period onward, and particularly under the Buyids, a new model of solidarity emerged in Siraf, grounded in urban affiliation, professional ethics, partnership, division of labor, and occupational awareness, leading to professional cohesion and the consolidation of merchants' status within the social structure of the Persian Gulf.

Keywords: Persian Gulf; Sirafi Merchants; Social History; Buyids; Social Solidarity

^۱ . PhD student in the history of Iran after Islam, Shiraz University, shiraz, iran.(corresponding author). z.zarei11@yahoo.com.

^۲ . Professor of History Department, Shiraz University, Shiraz, Iran , Kheirandish.ar@shirazu.ac.ir,

Introduction

During the early Islamic centuries, due to geographical, human, and historical factors, the ports of the Persian Gulf rose and declined one after another from west to east. First came Basra (the main port during the early Abbasid Caliphate until ۲۵۷ AH); then Bahrain (Awal and Hajar) and the ports of Qobad-Khoreh (Mehruban, Siniz, and Jannabeh), which flourished during the dominance of the Qarmatians until around ۳۳۲ AH; and, more or less simultaneously, Siraf became active during the Buyid period (until ۳۷۶ AH). This process led to the emergence of strata of merchants whose evolving forms of solidarity can be traced from the era of Basra's centrality (until ۲۵۷ AH) to the rise of Siraf (until ۳۷۶ AH).

Materials and Methods

The present study seeks to answer the question of which factors shaped the criteria of solidarity including religion, among the merchants of Siraf. The research hypothesis posits that a set of factors language, local civic ties, and forms of cooperation based on professional and guild-based division of constituted the foundations of social solidarity among Siraf's merchants. labor

This research aims to analyze the criteria of social solidarity among Sirafi merchants from the first to analytical approach the fourth centuries AH. The study employs a historical method with a descriptive and is based on library sources. The conceptual framework of the research draws on Émile Durkheim's theories of social division of labor and his distinction between mechanical and organic solidarity. Although Durkheim's theory was developed in the context of nineteenth-century industrial societies, its core concepts are used in this study not as a form of chronological or direct temporal application, but as analytical tools for understanding the social structures of historical societies. Within this framework, mechanical solidarity is employed to explain kinship, religious, and ethnic ties among Sirafi merchants in the early Islamic period, while organic solidarity is used to analyze relationships arising from professional division of labor, occupational specialization, economic partnerships, and mutual interdependence within Siraf's commercial network.

The findings indicate that Siraf, as a complex and international port city, represents a case of gradual transition from mechanical to organic solidarity. During the Buyid period, the expansion of the division of labor, the formation of guild-like professional relations, and the emergence of a form of professional collective consciousness among Sirafi merchants and seafarers constitute clear indicators of the strengthening of organic solidarity.

Based on this analysis, the social solidarity of Sirafi merchants was hybrid in nature, resulting simultaneously from kinship and identity-based ties and from relationships grounded in shared economic interests, specialization, and division of labor. The study demonstrates that the cohesion and durability of Siraf's commercial networks were not based solely on cultural and religious commonalities, but were also significantly shaped by mutual interdependence derived from professional cooperation and guild consciousness. Employing Durkheim's theoretical framework—similar to the approach adopted by historical sociologists—makes it possible to analyze the mechanisms of social solidarity within a historical context and contributes a historical-sociological perspective to the study of maritime trade and economic networks in the Persian Gulf.

Discussion& Results

Overall, in the historical process through which the major ports of the Persian Gulf shifted from Ubulla and Basra to Mahrūbān, Janāba, and Siraf, the foundations and criteria of internal solidarity and professional–guild consciousness among Persian Gulf merchants

evolved through several stages. These criteria transformed from hereditary and legal foundations of the pre-Islamic period to Islamic legal principles during the era of the Rightly Guided Caliphs, and subsequently to the revival of tribal loyalty and group solidarity (*hamiyya* and *ʿaṣabiyya*) under the Umayyads. From the Abbasid period onward, and particularly under the Buyids, the accumulation of wealth in Siraf led to the employment of specialized labor, the expansion of the division of labor, and the strengthening of intra-guild solidarity among merchants. This process resulted in a form of solidarity based on professional ethics and commercial norms, partnership, division of labor, and mutual support derived from awareness of shared guild interests.

The findings of this study indicate that Sirafi merchants, in their historical transition from kinship-based structures to professional and guild networks, experienced a transformation from mechanical to organic solidarity. In this sense, the continuity of their cooperation was no longer grounded in lineage or religion, but rather in division of labor, professional trust, and collective consciousness.

including religion, language, local civic The research hypothesis suggests that a set of criteria constituted the ties, and cooperation based on professional and guild-based division of labor principal factors underlying the solidarity of Sirafi merchants.

Conclusion

The findings of the study indicate that the solidarity of Sirafi merchants from the first to the fourth centuries AH was a dynamic and composite process that evolved from kinship- and identity-based ties toward relationships grounded in division of labor, professional specialization, and shared economic interests. Durkheim's theoretical framework makes it possible to explain this gradual transition from mechanical to organic solidarity within the historical context of Siraf and demonstrates that the cohesion of the port's commercial networks resulted from mutual interdependence and guild consciousness. It is suggested that future research adopt comparative approaches to examine merchant solidarity in other Persian Gulf ports and make use of maritime archaeological data to further deepen social analyses.

Bibliography

Abd al-Qawi Othman, S. (١٩٩٠). *Trade of the Indian Ocean in the age of Islamic dominance* (٢١–٩٠٢ AH). Kuwait: National Council for Culture, Arts and Letters. [In Arabic]

Dimashqi, A. al-F. J. b. A. (١٩٩٩). *Al-isharah ila mahasin al-tijarah wa ghushush al-mudallisin fiha*. Beirut: Dar Sader. [In Arabic]

Duri, A. A. (١٩٩٩). *The economic history of Iraq in the fourth Hijri century* (٢th ed.). Beirut: Center for Arab Unity Studies. [In Persian]

Durkheim, E. (٢٠١٢). *The division of labor in society* (B. Parham, Trans.; ٥th ed.). Tehran: Markaz. [In Persian]

Esmaili Jelodar, M. E. (٢٠٠٩). Preliminary and descriptive report of stratigraphic excavations at the ancient port of Mahrooban. In *Proceedings of the Second International Conference on the Persian Gulf* (pp. ٢–٧). Tehran: University of Tehran. [In Persian]

Frye, R. N. (٢٠٠٠). *The history of Iran: From the fall of the Sasanian state to the coming of the Seljuqs* (H. Anousheh, Trans.; Vol. ٢, ٢rd ed.). Tehran: Amir Kabir. [In Persian]

Hosseinzadeh Shanehchi, H. (۲۰۰۵). Communication and trade routes of Siraf. In *Proceedings of the International Congress of Siraf* (Vol. ۲, pp. ۲۵۱–۲۷۳). Bushehr: Bushehr Publications. [In Persian]

Ibn Balkhi. (۱۹۹۵). *Farsnameh of Ibn Balkhi* (M. Rastgar Fasaei, Ed.). Shiraz: Fars Studies Center. [In Persian]

Ibn Hawqal. (۱۹۶۶). *Surat al-Ard (The configuration of the earth)* (J. Sho'ar, Trans.). Tehran: Bonyad-e Farhang-e Iran. [In Persian]

Ibn Miskawayh, A. b. M. (۱۹۹۷). *Tajarib al-umam (Experiences of nations)* (A. Monzavi, Trans.). Tehran: Toos Publications. [In Persian]

Ibn Mujawir, J. al-D. A. al-F. Y. b. Y. b. M. al-Shaybani al-Dimashqi. (۱۹۵۱). *Sifat bilad al-Yaman wa Makkah wa ba'd al-Hijaz (Tarikh al-Mustabṣir)* (O. Löfgren, Ed.). Leiden: Brill. [In Arabic]

Ibn Taqtaqi, M. b. T. (۲۰۰۵). *Tarikh-e Fakhri* (M. V. Golpayegani, Trans.). Tehran: Elmi va Farhangi [In Arabic]

Istakhri, A. I. I. b. M. (۱۹۶۸). *Al-Masalik wa al-mamalik* (I. Afshar, Ed.). Tehran: Bongah-e Tarjomeh va Nashr-e Kitab. [In Persian]

Kajbaf, A. A. (۲۰۰۵). The trade of Siraf in the fourth Hijri century. In *Proceedings of the International Congress of Siraf* (Vol. ۲, pp. ۳۵–۴۳). Bushehr: Bushehr Publications. [In Persian]

Kheirandish, A. (۲۰۱۲). Navigation and trade of Zoroastrians in the Persian Gulf during the early Islamic centuries. In *Proceedings of the Persian Gulf Conference* (pp. ۱۵۲–۱۶۱). Tehran: Center for the Great Islamic Encyclopedia. [In Persian]

Mas'udi, A. al-H. A. b. al-H. b. A. (n.d.). *Al-tanbih wa al-ishraf* (A. E. al-Sawi, Ed.). Qom: Mo'asseseh Nashr-e Manabe'-e Farhang-e Eslami. [In Persian]

Metz, A. (۱۹۸۳). *Islamic civilization in the fourth Hijri century* (A. Zekavati Qaragozlu, Trans.; Vol. ۲). Tehran: Amir Kabir. [In Persian]

Mohseni Abolkhairi, A., & Rezaei, M. (۲۰۱۶). Adud al-Dawla al-Buyid and the Shiraz–Firuzabad–Siraf road (۹۴۹–۹۸۲ CE / ۳۳۸–۳۷۲ AH). *Journal of Persian Gulf Studies*, ۲(۱), ۲۶–۳۵. [In Persian]

Mottahedeh, R. (۲۰۱۵). *Social history of Iran in the Buyid period* (M. Dehghani, Trans.). Tehran: Namek [In Persian]

Muqaddasi, M. b. A. (۱۹۸۲). *Ahsan al-taqasim fi ma'rifat al-aqalim* (A. Monzavi, Trans.; Vols. ۱–۲). Tehran: Sherkat-e Mo'allafan va Motarjeman. [In Persian]

Nariman-Fard, L., Rafiei, A.-T., & Aslani-Malayri, E. (۲۰۲۴). Trade relations between Iran and China with emphasis on the role of the Persian Gulf in the early Islamic centuries. *Strategic Studies of Human and Islamic Sciences*, ۶۳, ۳۱۳–۳۳۲. [In Persian]

Nourbakhsh, H. (۱۹۹۷). *Iranian seafarers*. Tehran: Islamic Republic of Iran Shipping Lines. [In Persian]

Qasemi, G., Kangani, M., & Hedayati, M. (۲۰۰۵). Iranian Siraf: Al-Farabi's virtuous city. In *Proceedings of the International Congress of Siraf* (Vol. ۲, pp. ۳۳۵–۳۴۹). Bushehr: Bushehr Publications. [In Persian]

Ramhormozi, B. b. S. (۱۳۸۶). *Aja'ib al-Hind: On land and sea* (P. Lyth & A. van der Wyde, Eds.). Beirut: Dar wa Maktabat Bibliyon. [In Persian]

Schottenhammer, Angela. (۲۰۰۸). *The east Asian Mediterranean maritime crossroads of culture commerce and human migration*. Wiesbaden: Harrasowitz Verlag.

Sirafi, S. (۲۰۰۲). *Accounts of China and India* (H. Gharehchanlou, Trans.). Tehran: Asatir. [In Persian]

Spuler, B. (۱۹۹۴). *The history of Iran in the early Islamic centuries* (J. Falaturi & M. Mir-Ahmadi, Trans.; ۴th ed., Vols. ۱-۲). Tehran: Elmi va Farhangi. [In Persian]

Tabari, M. b. J. (۲۰۰۸ [۱۳۸۷ H]). *Tarikh al-umam wa al-muluk* [History of the nations and kings] (M. A. Ibrahim, Ed., Vol. ۹). Beirut: Rawai' al-Turath al-'Arabi. (۲nd ed.) [In Persian]

Tavfiqian, H. (۲۰۱۴). *Historical ports of the Persian Gulf in the Sasanian and early Islamic periods*. Tehran: Research Institute of Cultural Heritage and Tourism. [In Persian]

Wasaf al-Hadrah, F. b. A. (۱۹۵۹). *Tarikh-e Wasaf al-Hadrah (Tajziyat al-amsar wa tajziyat al-a'sar)* (M. M. Esfahani, Ed.). Tehran: Ibn Sina & Jafari Tabrizi Library. [In Persian]

Whitehouse, D. (۱۹۷۳). The houses of Siraf (H. Bakhtiari, Trans.). *Historical Studies*, ۸(۳). [In Persian]

Whitehouse, D. (۲۰۰۷). Siraf, a Sasanian port. In *The Persian Gulf in the words of others* (M. R. Sarokhani, Trans.). Tehran: Iranology Foundation. [In Persian]

Whitehouse, David, (۱۹۷۰) "Siraf: A Medieval Port on the Persian Gulf", *World Archaeology*. Vol. ۲, No. ۲, Urban Archaeology, pp. ۱۴۱-۱۵۸.

Yahyaei, D. (۲۰۲۳). Maritime trade of Siraf in the early Islamic centuries. *Southern History*, ۲(۵), ۱۲-۲۹. [In Persian]

معیارهای همبستگی تجار سیرافی (قرون یکم تا چهارم هجری)

سیده زهرا زارعی^۱

عبدالرسول خیراندیش^۲

در سده‌های نخستین اسلامی، تحت تأثیر عوامل جغرافیایی، انسانی و تاریخی، جوامع بازرگان در سه حوزه عراق و خوزستان، بحرین و قبادخوره و سپس فارس شکل گرفتند و به ترتیب روند رشد و افول را طی کردند. از سده چهارم هجری، حکومت آل بویه با بازسازی شبکه‌های ارتباطی و پیوند دادن فارس با خلیج فارس و «جاده بزرگ خراسان»، در توسعه اقتصادی نقش مؤثری به عهده گرفت. این تحول موجبات گسترش تجارت دریایی و زمینی و افزایش جمعیت فعال در حوزه بازرگانی را فراهم نمود. در چارچوب نظریه تقسیم کار اجتماعی دورکیم، این روند می‌توانست زمینه‌ساز شکل‌گیری اصناف و حرفه‌های تخصصی گردد. پژوهش حاضر با رویکرد توصیفی - تحلیلی و بهره‌گیری از نظریه همبستگی، عوامل مؤثر بر انسجام صنفی بازرگانان سیراف تا دوران آل بویه را بررسی می‌کند. یافته‌ها نشان می‌دهد که همبستگی میان این بازرگانان در آغاز مبتنی بر مبانی ارثی و حقوقی عهد باستان به شریعت اسلام در عصر خلفای راشدین و به احیای حمیت و عصیبت قبیله‌ای و خاندانی در عصر امویان دگرگون شد. از عصر عباسیان و به ویژه آل بویه، الگوی جدیدی از همبستگی شکل گرفت که بر مبنای همشهری، گری، اخلاق حرفه‌ای، شراکت، تقسیم کار و آگاهی صنفی استوار بود. این شرایط به انسجام حرفه‌ای و تثبیت جایگاه بازرگانان در ساختار اجتماعی خلیج فارس انجامید.

واژه‌های کلیدی: خلیج فارس، تجار سیرافی، تاریخ اجتماعی، آل بویه، همبستگی اجتماعی

^۱ - دانش آموخته دکتری ایران بعد از اسلام دانشگاه شیراز. شیراز، ایران. (نویسنده مسئول) z.zarei88@yahoo.com
^۲ - استاد گروه تاریخ، دانشگاه شیراز، شیراز، ایران، Kheirandish.ar@shirazu.ac.ir

۱. مقدمه

در طول سده‌های نخستین اسلامی، به دلایل جغرافیایی، انسانی و تاریخی، بنادر خلیج فارس به ترتیب از غرب به شرق یکی پس از دیگری برآمدند و برافتادند: ابتدا بصره (به عنوان بندر اصلی دوره اول خلافت عباسی تا ۲۵۷ هجری)؛ سپس بحرین (أوال و هجر) و بنادر قباد خوره (مهروبان، سینیز و جَنابه) در روزگار اقتدار قرامطه تا حدود ۳۳۲ هجری رونق داشتند؛ و کم و بیش به طور همزمان سیراف در زمان آل بویه (تا ۳۷۶ هجری) فعال شد. این امر به برآمدن اقشاری از بازرگانان منجر شد که تکامل انواع همبستگی میان آنان از دوره مرکزی بصره (تا ۲۵۷ ه.ق) تا اعتلای سیراف (تا ۳۷۶ ه.ق) را موجب شد.

۱-۱: طرح موضوع، سوال و روش تحقیق

پژوهش حاضر به دنبال پاسخ به این پرسش است که چه عواملی معیارهای همبستگی تجار سیراف را شکل می‌دادند. فرضیه تحقیق بر این است که مجموعه ای از عوامل از جمله دین، زبان، روابط همشهریگری و همکاری‌های مبتنی بر تقسیم کار حرفه ای و صنفی، اساس همبستگی اجتماعی میان بازرگانان سیراف را تشکیل می‌دادند.

روش تحقیق تاریخی است و با رویکرد توصیفی-تحلیلی و استفاده از منابع کتابخانه‌ای انجام شده است. در تحلیل داده‌ها، نظریات امیل دورکیم^۱ درباره تقسیم کار اجتماعی و انواع همبستگی اجتماعی (مکانیکی و ارگانیکی) به عنوان چارچوب مفهومی به کار گرفته شده اند (دورکیم، ۱۳۹۲: ۲۰). دورکیم تمایز میان همبستگی مکانیکی بر پایه شباهت‌ها، باورهای مشترک و وجدان جمعی^۲ در جوامع ساده‌تر و همبستگی ارگانیکی بر پایه وابستگی متقابل ناشی از تقسیم کار در جوامع پیچیده‌تر را مطرح می‌کند. اگرچه این نظریه برای جوامع صنعتی قرن نوزدهم تدوین شده، مفاهیم بنیادین آن قابلیت تحلیل ساختارهای اجتماعی در جوامع تاریخی را نیز دارند. در این پژوهش، مفاهیم دورکیم به عنوان چارچوب مفهومی تحلیلی و نه تطبیقی زمانی به کار رفته اند. به این معنا که همبستگی مکانیکی برای توضیح پیوندهای خویشاوندی، دینی و قومی میان بازرگانان در قرون نخستین اسلامی مورد استفاده قرار گرفته است و همبستگی ارگانیکی برای تحلیل روابط ناشی از تقسیم کار حرفه ای، شراکت اقتصادی و وابستگی متقابل در شبکه تجاری سیراف به کار رفته است. تحلیل تاریخی نشان می‌دهد که سیراف به عنوان بندری پیچیده، نمونه ای از گذار تدریجی از همبستگی مکانیکی به همبستگی ارگانیکی بوده است. در دوره آل بویه، تخصص یافتگی مشاغل، گسترش مناسبات صنفی و شکل‌گیری وجدان جمعی حرفه ای، مصداقی از همبستگی ارگانیکی میان تجار سیرافی محسوب می‌شود. همبستگی اجتماعی در این جامعه ترکیبی از پیوندهای دینی و خویشاوندی و نیز روابط ناشی از تقسیم کار و آگاهی صنفی بوده است. به بیان دیگر، پژوهش حاضر نشان می‌دهد که انسجام و همکاری تجار

سیرافی نه تنها بر پایه شباهت‌ها و اشتراکات فرهنگی و مذهبی شکل گرفته، بلکه وابستگی متقابل ناشی از تخصص، تقسیم کار و شراکت های اقتصادی نیز در ایجاد شبکه های پایدار تجاری نقش داشته است. استفاده از چارچوب دورکیم امکان تحلیل این سازوکارها را در بستر تاریخی فراهم می‌سازد، بدون آنکه ضرورتاً تطبیق زمانی نظریه با دوره تاریخی وجود داشته باشد. این رویکرد، مشابه مطالعات جامعه‌شناسان تاریخی مانند کلود کاهن و ماکس وبر است که از ابزارهای جامعه‌شناسی کلاسیک برای تحلیل ساختارهای اجتماعی و اقتصادی جوامع اسلامی قرون میانه بهره برده‌اند. بنابراین چارچوب نظری مقاله بر سه اصل استوار است:

۱. تمایز میان همبستگی مکانیکی و ارگانیک؛
۲. رابطه میان تقسیم کار و وجدان جمعی در حفظ انسجام اجتماعی؛
۳. امکان به کارگیری مفاهیم دورکیم برای تحلیل ساختارهای همبستگی تاریخی بر پایه داده های تاریخی، بدون تطبیق زمانی مستقیم.

این چارچوب مفهومی، ابزار پژوهش برای شناسایی معیارهای همبستگی تجار سیرافی در قرون یکم تا چهارم هجری است و دیدگاه جامعه‌شناسی تاریخی را به مطالعات تجارت دریایی و شبکه های اقتصادی خلیج فارس وارد می‌کند.

۱-۲: پیشینه پژوهش

مطالعات سیراف‌شناسی عمدتاً بر جنبه‌های تاریخی و باستان‌شناختی متمرکز بوده و کمتر به تحلیل اجتماعی جامعه بازرگانان سیرافی پرداخته‌اند. پژوهش‌هایی چون ویلیامسون (۱۳۵۱) و وایتهاوس (۱۳۵۲، ۱۳۸۶) با تأکید بر تجارت مستقیم سیراف با چین، نقش واسطه ای این بندر و تمرکز ثروت، از وجود نوعی انسجام اقتصادی و شبکه ای در میان تجار سیرافی حکایت دارند. با این حال، آثاری مانند متز (۱۳۶۲) و اشپولر (۱۳۷۳)، با وجود بررسی تجارت در جهان اسلام، کمتر به روابط درون گروهی و همبستگی صنفی تجار دریایی توجه کرده‌اند. برخی پژوهش‌ها ابعاد تخصصی و هویتی همبستگی تجار سیرافی را روشن تر ساخته‌اند؛ نوربخش (۱۳۷۶) و عبدالقوی عثمان (۱۹۹۰) بر نقش دانش فنی دریانوردی و تقسیم کار تأکید دارند. اسماعیلی جلودار (۱۳۸۸) با تمرکز بر بنادر ایرانی خلیج فارس، یافته‌هایی ارائه کرده که مکمل مطالعات باستان‌شناسان انگلیسی در جنوب خلیج فارس است. خیراندیش (۱۳۹۱) در مقاله «دریانوردی و بازرگانی زرتشتیان در خلیج فارس در سده های نخستین اسلامی» به نقش بازرگانان زرتشتی سیرافی پرداخته و نشان داده است که پیوندهای دینی و هویتی چگونه در دوره گذار از ساسانی به اسلامی به حفظ انسجام و تداوم فعالیت های تجاری کمک کرده‌اند. توفیقیان (۱۳۹۳) نیز با ارائه تازه ترین پژوهش‌های باستان‌شناختی درباره بنادر تاریخی خلیج فارس در دوره ساسانی و صدر اسلام، بستر مادی و فضایی فعالیت تجار سیرافی را روشن می‌کند. شوتنهامر (۲۰۰۸) با مطالعه شبکه‌های تجاری چینی و اسلامی در اقیانوس هند و خلیج فارس و بهره‌گیری هم‌زمان از داده‌های تاریخی و

باستان‌شناختی، بر پراکندگی جغرافیایی و تأثیر مهاجرنشین‌های اسلامی و چینی تأکید دارد و حجم بالای اطلاعات منابع چینی درباره بازرگانان مسلمان را آشکار می‌کند. علیرضا محسنی ابوالخیری و مهران رضایی (۱۳۹۵) در پژوهشی تاریخی-باستان‌شناختی، بازسازی راه شیراز-فیروزآباد-سیراف به دست عضدالدوله و اقدامات امنیتی او را بررسی کرده‌اند که نقش مهمی در تقویت امنیت و انسجام شبکه‌های تجاری داشته است. لیلیا نریمان‌فرد، امیر تیمور رفیعی و ابراهیم اصلانی ملایری (۱۴۰۳) نشان داده‌اند که تعاملات تجاری و فرهنگی، زمینه ساز گسترش زبان فارسی و دین اسلام در چین بوده است؛ نتیجه ای که بر اهمیت پیوندهای فرهنگی به عنوان یکی از معیارهای همبستگی تجار دلالت دارد. داوود یحیایی (۱۴۰۲) نیز رونق سیراف را حاصل عواملی چون افول بصره به سبب آشوب‌های سیاسی، موقعیت جغرافیایی مناسب سیراف، تجربه و تلاش دریانوردان سیرافی و حمایت سیاسی آل بویه می‌داند. تفاوت مقاله حاضر با تحقیقات ارزشمند و راهگشای گذشته آن است که صرف نظر از برخی آثار خیراندیش و وثوقی، جامعه بازرگانان خلیج فارس تاکنون کمتر از دیدگاه جامعه‌شناسی تاریخی مطالعه شده‌اند. مقاله حاضر با تمرکز بر «معیارهای همبستگی تجار سیرافی» می‌کوشد با رویکرد جامعه‌شناختی تاریخی، سیر شکل‌گیری و تکامل بازرگانان سیراف را به عنوان یک گروه اجتماعی مستقل در قرون یکم تا چهارم هجری قمری، در بستر وحدت سیاسی و اداری خلیج فلوس تبیین کند.

۲- معیارهای همبستگی بازرگانان فارس با محوریت بازرگانان سیرافی

بر اساس منابع تاریخی، سیراف در دوران حکومت عضدالدوله فناخسرو به عنوان یک «مدینه فاضله» توصیف شده است، شهری با فرهنگ اجتماع محور که جایگزین فرهنگ فردگرایی شد و ثروت میان اعضای جامعه به شکلی عادلانه تقسیم می‌گردید (وصاف، ۱۳۳۸: ۱۷۰؛ قاسمی و دیگران، ۱۳۸۴: ۳۳۹-۳۴۰). بازرگانان سیرافی از طریق تجارت بین‌المللی و موقعیت سیراف در مسیر دریایی ابریشم، اقتصاد قوی و ثروت فراوانی داشتند که سهم عمده‌ای در تأمین مالیات و رونق اقتصادی شهر ایفا می‌کرد (سیرافی، ۱۳۸۱: ۵۶).

بازرگانان سیرافی از طریق بازرگانی بین‌المللی دارای اقتصاد قوی و ثروت فراوانی بودند. جایگاه سیراف در مسیر ابریشم دریایی (چین، حوزه شمالی خلیج فارس و مدیترانه)، رونق فراوانی به این بندر می‌داد و بازرگانی دریایی سهم مهمی در تأمین نیازهای مالیاتی سیراف داشت. مردم سیراف نیز به دلیل درآمدهای حاصل از بازرگانی خارجی، سهم بسیاری در تأمین نیازهای مالیاتی شهر خود داشتند و این خود سبب رونق اقتصادی عمومی شهر می‌شد؛ اما سر و سامان دادن به چنین اقتصاد و ثروت گسترده ای، نیازمند مدیریتی عادل و قوی بود که به طور عادلانه، ثروت عمومی جامعه را جهت رفاه حال شهر به مصرف برساند. اجرای عدالت، یکی از عوامل دوام و پایداری هر ملتی و همدلی مردم آن با یکدیگر است.

برای شناخت مبانی همبستگی میان بازرگانان سیرافی، بایستی در نگاهی کلی تر، مبانی همبستگی جامعه ایران دو ره آل بویه را بررسی کرد. برخی محققان غربی معتقدند که در جامعه آل بویه، پیوند میان افراد جنبه رسمی داشت اما پیوندهای درون گروهی، غیر رسمی بودند و از پیوند میان افراد پدید نمی‌آمدند. جهان اخلاقی‌ای را که در آن چنین

پیوندهایی می‌توانستند در برابر نظم اجتماعی انعطاف‌پذیر و خود سامان بخش دوام آورند، مفاهیمی چون وفاداری، تکلیف و رهبری شکل می‌دادند. به نظر متحده، در عهد آل بویه انعطاف چنین جامعه ای، مرهون وابستگی های خویشاوندی نبوده است. زیرا در میان مردم ساکن در این جامعه، خویشاوندی ظاهراً عنصری بسیار بی ثبات و بیای همکاری ناکافی بوده است؛ چنانکه به نوشته او، نمونه ای از همکاری میان ناخویشاوندان، در دست نیست (متحده، ۱۳۹۳: ۲۱) اما نگارنده تاحدی با این نظر روی متحده در باب فقدان مستندات در باب پیوندهای خویشاوندی در همبستگی اجتماعی، مخالف است؛ چنانکه از تاریخ سیاسی نسل اول (برادران بویه) حاکمان آل بویه برمی آید، روابط خویشاوندی و عواطف ناشی از آن، نظام اطاعتی میان آنان پدید آورده بود که در این میان، برادر ارشد (عماد الدوله و سپس عضد الدوله) نقش رهبری را ایفا می کرده است. (ابن طقطقی، ۱۳۸۴: ۳۸۱ و مقدسی، ۱۳۶۱: ۱۷/۲ - ۶۱۶، ابن مسکویه، ۱۳۷۶: ۶/۱۳۹ - ۱۳۸، ۱۶۱ و ۴۶۷) این امر از تأثیر رو به تزاید معیار خویشاوندی (در سطح طایفه ای) در همبستگی اجتماعی میان گروه های تجاری، خاصه از ورود اسلام به سواحل خلیج فارس نشان دارد. گذشته از همبستگی میان هیأت حاکمه و همبستگی اجتماعی جامعه آل بویه در سطح کلان، این همبستگی خویشاوندی و حتی خانوادگی در جوامع بازرگانان خلیج فارس قوی تر بوده است. چنانکه به نظر می رسد از میان اتحادیه های تجاری مختلف به احتمال خانواده ها، طوایف و خاندانهای عرب و پارس، بازرگانان اهل پارس یا بازرگانان سیرافی احتمالاً از فعال ترین اقشار بازرگان بودند؛ چنانکه با چین، هند، عمان (صحار) بصره، یمن (عدن)، حجاز (جده) داد و ستد می کردند (سیرافی، ۱۳۸۱: ۵۶) و به احتمال در تمامی بنادر نامبرده، نمایندگی خانوادگی یا تجارت خانه داشته اند؛ چنانکه سلیمان تاجر سیرافی روایت کرده است: «وزیر پادشاه چین به خواسته شاه، مرد مسلمانی را در خانقوا که جایگاه تاجران است به داوری میان مسلمانانی که به آنجا می آیند منصوب کرده است. و هر گاه عید شود آن مرد با مسلمانان نماز می خواند و خطبه ایراد می کند و برای پادشاه مسلمانان دعا می کند و بازرگانان عراقی ولایت او، احکامی را که صادر می کند، انکار نمی کنند و کار او را مطابق حق و آنچه در کتاب خدای عز و جل و احکام اسلام آمده می دانند (و می پذیرند).» (سیرافی، ۱۳۸۱: ۵۶) که به قرینه شباهت احتمالی با تاجران قرون بعد (مثلاً خاندان آل طیبی در اقیانوس هند در عهد مغول) معمولاً زیر نظر فرزندان و اعضای خانواده شان اداره می شد. آنان به احتمال قوی از طریق شبکه های تجاری خود در برخی دیگر بنادر، نفوذ بازرگانی را در دست داشتند؛ (وصاف، ۱۳۳۸: ۵۰۵) به خصوص که ناخدایان سیرافی دارای راهنماهایی بودند که از دوران ساسانی به آنان منتقل شده بود؛ چنانکه همانگونه که از نام ناخدایان سیرافی برمی آید؛ اکثر ناخدایان سیرافی قبل از اختیار اسلام، زرتشتی بودند و در دریاها به خصوص در دریای چین و دریای سرخ، دریانوردی می کردند.

به نظر می رسد که در دوره اسلام پذیری سیرافیان در دو قرن اول هجری، پیوند همبستگی خویشاوندی مبتنی بر صله رحم و احکام مربوط به ارث در اسلام، موجب تقویت این نوع از همبستگی در میان اقوام مختلف ساکن در سیراف شد؛ چنانکه آن سواحل به "سیف" های منتسب به نامهای قبایلی چون "بنی الصفاق" منتسب گشت. (وصاف، ۱۳۳۸: ۱۷۴ - ۱۷۰ و ابن مجاور، ۱۹۵۱: ۲۸۷ - ۲۸۸). اما با فروکش کردن گفتمان فتوحات و توسعه اقتصاد شهری و بندری، معیارهای دیگری نیز در زمینه همبستگی اجتماعی و اقتصادی وارد عمل شدند: به نظر می رسد

بازرگانان سیرافی در حوزه جغرافیای سیراف همبستگی و همنوایی داشتند و عواملی چون ثروت و شراکت در بازرگانی، زبان مشترک (فارسی)، دین، جغرافیای مشترک، داشتن رهنامه به عنوان نوعی آگاهی جغرافیایی، عامل نزدیکی و همکاری آنان با یکدیگر حتی در بیرون از مرزهای سیراف بود تا جایی که اتحاد و هم بستگی شان، آنان را به تجاری بین المللی تبدیل کرد. از سوی دیگر، بازرگانان سیرافی در برابر دیگر بازرگانان چون بازرگانان عمانی و بازرگانان عراقی، رابطه ناهمبستگی^۳ را برگزیده بودند که منجر به رقابت میان آنان می شد و ویژگی های نسبتاً انحصاری چون دسترسی به رهنامه ها، دانش جغرافیا و در اختیار داشتن کشتی های اقیانوس پیمایی که تا سواحل چین را می پیمود، آنان را در امر رقابت، موفق می کرد؛ بنابراین بازرگانان سیرافی، به بازرگانانی کلان و وارد کننده، تبدیل می شدند. بدین گونه، به تعبیر دورکیم، همیاری های کوچک مرکب، از دوستان پدید می آمد که در آن هرکس نقشی متناسب با منش خویش بازی می کرد و ضمن آن، افراد به هم یاری می رساندند، یکی حامی بود و دیگری تسلی دهنده و یکی ناصح بود و دیگری پند شنونده و همین تقسیم نقش ها یا تقسیم کار بود که تعیین کننده مناسبات دوستی می شد (دورکیم، ۱۳۹۲: ۵۷). بنا به مستندات ذیل نیز چنین همیاری در جامعه بازرگانان سیرافی، به خوبی قابل مشاهده است؛ چنانکه کشتی ناخدهای سیرافی، محل همیاری و همکاری و اتحاد بازرگانان سیرافی بود و تقسیم کار آنان باعث موفقیت آنان می شد. ناخدها با در اختیار داشتن رهنامه ها و آگاهی به دانش جغرافیا، باعث جلب و جذب بازرگانان سیرافی (و دیگر بازرگانان از جمله بازرگانان عراقی)، به کشتی های خود می شدند؛ البته بازرگانان با آگاهی کامل، به ناخدایان سیرافی اعتماد کرده سرمایه و جان خود را در اختیار ناخدایان قرار می دادند و دوشادوش یکدیگر، برای کسب ثروت و اعتبار، دل به دریا می سپردند. آنان در مرزها و گمرکخانه های چینی در تذکوه ای شبیه گذرنامه های امروزی به نام "خواجه" (تاجر) سرپرست و "طایفه" خود شناسایی و معرفی و ثبت می شدند (سیرافی، ۱۳۸۱: ۷۳) حتی در صورتی که کشتی در خطر غرقاب می افتاد، بازرگانان با ناخدا همکاری کرده و طبق دستور ناخدا، اموال را در دریا غرق می کردند تا جان خود را نجات دهند (سیرافی، ۱۳۸۱: ۵۳) و این نشان دهنده کارکرد معیارهای همبستگی مبتنی بر خویشاوندی و همکاری و همیاری میان بازرگانان و ناخدا و خدمه او بود.

تقسیم کار میان دو یا چند نفر، حس همبستگی ایجاد می کرد و این خود عامل ایجاد همیاری های دوستانه بود (همان دورکیم: ۱۳۹۲: ۵۷). اما شورش هوانگ چائو و آتش سوزیهای عظیم در بندر خانفو در چین و غلبه دزدان دریایی و غرق شدن کشتی ها، دیاسپورای (مهاجرنشینان) مسلمانان از جمله سیرافیان را رو به زوال برد. (سیرافی، ۱۳۸۱: ۵۴ و ۹۳) بنابراین به نظر می رسد که در آن مقطع، اینگونه همبستگی در قالب دیاسپورا (همشهريگري و همکاري) زوالی هرچند موقت، را تجربه کرد.

۲-۱: دین

یکی از مهم ترین ارکان همبستگی بازرگانان سیرافی، دین بود. مذهب در داخل مرزهای جهان اسلام تأثیر بسیار مهمی در نوع عملکرد و تفکر مردم مسلمان از جمله بازرگانان و اقدامات تجاری آنان داشت. در سیراف مردمی از

مذاهب مختلف، در کنار یکدیگر می زیستند. اصطخری نوشته است: «مردمان سواحل، مذاهب اهل بصره دارند. از سیراف تا ماهی رویان تا ارغان، پیرو فرقه قدریه هستند» (اصطخری، ۱۳۴۷: ۱۱۹-۱۱۸). سیراف دارای دو منبر بوده است (ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۳۷) در سده های اولیه اسلامی، وحدت فرقه ای و تساهل مذهبی، عامل همبستگی (مانند سیراف) و اختلافات مذهبی و درگیری های فرقه ای، موجب رکود برخی از شهرها از جمله بصره از نظر تجاری بوده است؛ چنانکه در بصره در اثر فرقه گرایی، برای چندین بار بازارها مورد حمله و غارت و آتش سوزی شدند. (ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۲۹۰ و اصطخری، ۱۳۴۷: ۱۱۹-۱۱۸) بنابراین از نظر فضای فکری و فرقه ای، تفاوت سیراف با بصره در این بود که بصره محل درگیری های فرقه ای بود اما سیراف محل تساهل فرقه ها و مذاهب و ادیان دیگر (ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۳۷) از جمله زردشتی گری بود و با این امر، بازرگانان پیرو هر مذهب و فرقه را ضمن ایجاد آرامش و امنیت، به رقابت سالم می کشاند. این آرامش و امنیت، در سایه تساهل مذهبی، بی طرفی و مدارای دینی عضدالدوله در فارس حاصل شده بود؛ چنانکه اهل ذمه، به خصوص زرتشتیان در زمان او آسوده بودند. برای نمونه، هنگامی که فتنه ای خانگی میان مسلمانان و زرتشتیان بروز کرد و خانه های زرتشتیان توسط مسلمانان ویران شد، عضدالدوله مسلمانان را به شدت تنبیه کرد. همچنین پیروان ادیان یهودی، مسیحی و زرتشتی، در آن شهر در کنار یکدیگر می زیستند (اصطخری، ۱۳۴۷: ۶۹ و فرای، ۱۳۷۹: ۴/ ۲۴۸) و این خود بر رونق شهر تأثیرگذار بود. پیروان شریعت اسلام به خصوص فرقه حنفی نیز در این بندر ساکن بودند؛ همچنان که فرقه حنفی در ناحیه وسیعی از ایران گسترده بود و بیشتر مشاغل قبل از اسلام، به خصوص در زمینه های تجاری را جایز می دانستند و یا حداقل مخالفتی با امور تجاری نداشتند (فرای، ۱۳۷۹: ۴/ ۲۴۸ و ۲۵۶). گروهی دیگر از اهالی سیراف، پیرو گرایش معتزله (رویکردی خردگرایانه) بودند. به قول ابن حوقل، بیشتر مردم فارس در باب کیفر روز قیامت، مذاهب بصریان را داشتند و به معتزله می گرویدند اما خواص مردم گرمسیرات به شیوه ابوعلی جبائی عمل می کردند؛ اما مردم سردسیرات از قبیل شیراز، اصطخر و فسا غالباً مذهب حشویه داشتند و در فتوی، تابع مذاهب اهل حدیث بودند (ابن حوقل، ۱۳۴۵: ۲۹۰) اما به نظر می رسد که حنفیان در سیراف نسبت به معتزله در اقلیت بوده اند.

در اوایل سده چهارم هجری، «در پارس، گبرکان و ترسیان و جهودان می زیستند اما غلبه با گبرکان بوده و جهودان» جمعیت کمی داشته اند و عموماً به کار بازرگانی و صرافی مشغول بودند (اصطخری، ۱۳۴۷: ۶۹). اقلیت زردشتی سیراف نیز با وجود تفاوت های دینی با مسلمانان، بر مبنای شراکت و همکاری تجاری با یکدیگر، همکاری و حتی همبستگی داشتند. بنابر اطلاعات مندرج در عجایب هند اثر ناخدا بزرگ شهریار رامهرمزی که خود اطلاعاتش را عموماً از ناخدایان سیرافی اخذ کرده است، می توان به این نتیجه رسید که اکثر ناخدایان سده سوم و چهارم هجری قمری، ناخدایان و بازرگانان سیرافی نسلی از نومسلمانان زردشتی الاصل بودند. از روی نام ناخدایان می توان پی برد که آنان در واقع قشر بازرگان و دریانورد زرتشتی بودند که تقریباً بعد از طی دو نسل، مسلمان شدند و نام اسلامی اختیار کردند. اما همچنان در پیشه و شغل اجدادی که دریانوردی و بازرگانی بود، باقی مان دند. (رامهرمزی، ۱۸۸۶: ۴، ۵، ۲۹-۲۵) به نظر می رسد آنچه که باعث اتحاد و همبستگی بازرگانان زرتشتی با یکدیگر می شد، نژادگرایی افراطی امویان نسبت به آنان در داخل ایران و اذیت و آزار آنان بود؛ تاجایی که آنان را وادار به

مهاجرت از نواحی داخلی ایران، به نواحی گرم سیر و روی آوردن آنان به امر بازرگانی و فعال شدن آنان در این امر نمود (خیراندیش ۱۳۹۱: ۱۵۴). بنابراین عقاید مشترک و محافظت از آن عقیده،^۴ عامل اتحاد و همبستگی و مقاومت جمعی زرتشتیان شد. البته پس از دو نسل، اکثریت سیرافیان مسلمان شدند. از این رو، به نظر می رسد که با رشد شهرنشینی در سده های سوم و چهارم، همبستگی اجتماعی بازرگانان زرتشتی از همبستگی همانندی^۵ به همبستگی نوع تقسیم کار اجتماعی تبدیل شد.

اما در سده های سوم و چهارم هجری، همچنان دین اسلام عامل وحدت بخش میان بازرگانان مسلمان به خصوص در سطح بین المللی بود. به نظر می رسد دین اسلام در حوزه جغرافیایی خارج از مرزهای جهان اسلام، به طور عام در نظر گرفته می شده است؛ یعنی گروه های گوناگون بازرگانان مربوط به داخل مرزهای جهان اسلام بوده است و در خارج مرزهای جهان اسلام، مسلمانان فرقه های گوناگون با یکدیگر متحد بودند؛ چنانکه بنا به نقل قول سیرافی: «در خانقوا بازرگانان داوری، مرد مسلمانی را که به این منظور منصوب شده بود را قبول داشتند. بازرگانان عراقی نیز احکامی را که صادر می کرد، انکار نمی کردند و مرد مسلمان، برای پادشاه مسلمانان (خلیفه) دعا می کرد. کار او مطابق با حق و آنچه در کتاب خدای عزوجل و احکام اسلام آمده، می دانند» (سیرافی، ۱۳۸۱: ۵۶). به نظر می رسد اینکه سلیمان، بازرگانان مسلمان را به طور ضمنی به عراقی و غیر عراقی تقسیم کرده، اشاره به این دارد که ظاهراً در درجه اول اسلام مبنای اتحاد آنان در برابر بازرگانان دیگر بوده است اما در درون گروه بازرگانان مسلمان، همبستگی مبتنی بر هموطن بودن (از قبیل عراقی و غیر عراقی بودن)، نیز در گروه بندی بازرگانان مؤثر بوده است. از سوی دیگر اینکه او بر عراقیان (که به طور مستقیم تحت نفوذ خلافت عباسی بودند)، تأکید کرده است، به احتمال به معنی اکثریت یا نفوذ این بازرگانان در چین بوده است. همان تأکید بر آنان، به معنی حضور بازرگانان مسلمان دیگری است که آنان نیز تابع حکم قاضی و عضو گروه بزرگ و جامعی از جامعه بازرگانان مسلمان مهاجر در چین، بوده است.

۲-۲: عرف و فرهنگ بازرگانی دریایی به مثابه معیاری برای همکاری و همبستگی در سیراف

بر اساس شواهد تاریخی و باستان شناختی، دانش و فناوری کشتی سازی در بندر سیراف به سطحی پیشرفته بود که امکان ساخت کشتی های بزرگ و مقاوم برای دریانوردی در اقیانوس هند را فراهم می کرد. کشف بقایای یک کشتی تاریخی در عمق حدود ۷۲ متری در آب های پیرامون سیراف و وجود حدود ۵۰ آمفورا (خمره های اژدری) ویژه حمل مایعات ارزشمند، نشان دهنده گستردگی و سازمان یافتگی تجارت دریایی این بندر است (توفیقیان ۱۳۹۵، ۱۳۴-۱۳۵). افزون بر این، منابع تاریخی از عظمت کشتی های تجاری مسیر چین در سده پنجم هجری خبر می دهند؛ به گونه ای که برای دسترسی به عرشه از نردبان هایی چندمتری استفاده می شد و این کشتی ها قادر به حمل کالاهای صدها بازرگان و ذخایر غذایی کلان بودند. تعمیر و نگهداری این کشتی ها عمدتاً بر عهده دریانوردان و غواصان ماهر—اغلب از سیراف و عمان—بود که توانایی انجام عملیات فنی در آب های شور را داشتند (دوری ۱۹۹۹، ۱۶۷).

اصطخری در روایتی که احتمالاً برگرفته از *صورالاقالیم* ابوزید سهل بلخی (متوفی ۳۲۲ هجری) است، از گرفتار شدن کشتی‌ای در دریای قلزم در محلی موسوم به «تاران» (میان قلزم و ایله) یاد می‌کند و به حمل ابریشم به عنوان یکی از کالاهای تجاری آن اشاره دارد (اصطخری ۱۳۴۷، ۳۳). هرچند این روایت فاقد تاریخ دقیق و تعیین راوی است و هویت قومی صاحبان کشتی نیز روشن نیست، اما به نظر می‌رسد اصطخری این گزارش را در فارس و احتمالاً از بازرگانان و دریانوردان پارسی به‌ویژه سیرافیان شنیده باشد. این احتمال با توجه به تسلط دریانوردان فاطمی مصر و سیراف بر دانش کشتیرانی در دریای پرخطر قلزم تقویت می‌شود. افزون بر این، ارائه اطلاعات دقیق اصطخری درباره نقاط خطرناک دیگری همچون «جُبیلات» (صخره‌ها یا کوهک‌ها نشان‌دهنده آگاهی عمیق از جغرافیا و شرایط دریایی منطقه است. مجموعه‌ای از دانش‌های جغرافیایی و راهیابی، مهارت‌های فنی کشتیرانی و شناخت فرهنگی سواحل، موقعیتی برتر برای دریانوردان سیرافی به‌ویژه دریانوردان محله میکان به عنوان متخصصان سفرهای زنگبار فراهم می‌کرد. خانوادگی بودن و پنهان‌سازی این دانش تخصصی نیز حاکی از نوعی تقسیم کار و تلاش برای حفظ انحصار حرفه‌ای است که خود می‌توانست مبنای همبستگی اجتماعی مبتنی بر تقسیم کار در جامعه بازرگانان و دریانوردان سیرافی باشد. در کنار تخصص دریانوردی، سود مشترک و منافع اقتصادی متقابل میان بازرگانان و ناخدایان، از عوامل مهم همبستگی اجتماعی بازرگانان سیرافی به شمار می‌آمد. منابع سده چهارم هجری، شهرهای اُبُلّه، سیراف و عمان را از مراکز اصلی «افزایش مال» و انباشت ثروت در جهان اسلام معرفی می‌کنند که نشان‌دهنده جایگاه اقتصادی ممتاز سیراف در شبکه تجارت دریایی است (ابن‌فقیه ۱۴۱۶، ۱۵۵). بازرگانان و دریانوردان سیرافی با برخورداری از سرمایه‌های کلان و روابط همشهری گری، نوعی همکاری و تعاون دوجانبه پدید آوردند که آنان را قادر می‌ساخت در رقابت با بازرگانان عمانی و عرب به‌ویژه عراقی و بصری موقعیت برتری کسب کنند. فعالیت اصلی سیرافیان در چارچوب تجارت بین‌المللی و مسیرهایی چون سیراف-چین، سیراف-هند و سیراف-زنگبار شکل می‌گرفت؛ آنان کالاهای گران‌بها را از شرق آسیا به سیراف وارد کرده و سپس به مراکزی چون بصره، بغداد و حتی زنگبار صادر می‌کردند. بدین‌ترتیب، بازرگانان سیرافی به‌عنوان واسطه‌های اصلی میان شبکه‌های تجاری شرق و غرب ایفای نقش می‌کردند. در مقابل، بازرگانان عمانی و عراقی عمدتاً در تجارت منطقه‌ای میان سیراف، بصره و زنگبار فعال بودند و تمرکز آنان بیشتر بر کالاهایی چون مروارید، خرما و برده قرار داشت؛ به‌ویژه بازرگانان بصری، به‌سبب نیاز شدید به نیروی کار ارزان برای بهره‌برداری از اراضی شور، در تجارت بردگان زنگی نقش پررنگی ایفا می‌کردند؛ روندی که در نهایت به افزایش چشمگیر بردگان وارداتی از زنگبار و وقوع قیام صاحب‌الزنج در بصره انجامید (طبری ۱۳۸۷، ۹/ ۴۱۴، مسعودی، بی‌تا، ۳۱۹؛ رامهرمزی ۱۸۸۶، ۴۰-۴۸). در سده چهارم هجری، مجموعه‌ای از عوامل سیاسی، جغرافیایی و اقتصادی به تمرکز ثروت و شکل‌گیری تقسیم کار در بندر سیراف انجامید. ناامنی ناشی از قیام زنگیان در بصره موجب توقف رفت و آمد کشتی‌ها به این بندر شد و در نتیجه، ه‌رگونه اختلال در امنیت رأس خلیج فارس به سود سواحل شمالی آن، به‌ویژه سیراف، تمام می‌شد. در چنین شرایطی، سیراف به‌عنوان جایگزین امن و کارآمد برای تجارت دریایی مطرح گردید. افزون بر این، موقعیت جغرافیایی ممتاز سیراف و امکان لنگرگیری کشتی‌های بزرگ، زمینه ورود گسترده کالاهای گران‌بها از چین

و هند از جمله عود، عنبر، کافور، جواهرات، عاج، آبنوس، ادویه ها و داروها را فراهم می‌کرد (اصطخری ۱۳۴۷، ۱۳۴). این کالاها از طریق مسیر سیراف-شیراز به مناطق پس‌کرانه‌ای خلیج فارس منتقل می‌شدند و هم‌زمان، بخشی از آنها به مقصد بصره و بغداد بارگیری و از راه دجله توزیع می‌گردید (ابوالخیری و رضایی ۱۳۹۵، ۲۶-۳۵). بدین ترتیب، سیراف به مرکز تجمع «بازرگانان توانا» و صاحبان سرمایه های کلان بدل شد؛ چنان که منابع از بازرگانانی یاد می‌کنند که سرمایه هر یک به هزاران درهم می‌رسید (اصطخری ۱۳۴۷، ۱۳۴). انباشت ثروت در این بندر تا بدان حد بود که سیراف در روزگار خلفا به منزله خزانه تلقی می‌شد (ابن بلخی ۱۳۷۴، ۳۲۸). جلوه‌های این ثروت در ساخت بناهای عمرانی و خانه‌های چندطبقه از سنگ، ساروج و چوب ساج آشکار بود (ابن حوقل ۱۳۴۵، ۵۱) و حتی به سرمایه گذاری بازرگانان سیرافی در ساخت مساجد بغداد نیز انجامید. در مجموع، تنوع گسترده کالاهای وارداتی و صادراتی و سود بالای بازرگانی دریایی که گاه سرمایه‌های اندک را به سودهای کلان بدل می‌کرد نقشی اساسی در رونق اقتصادی سیراف و تقویت ساختارهای تقسیم کار در این بندر ایفا نمود (مقدسی ۱۳۶۱، ۱/۱۳۸).

بر اساس نظریه تقسیم کار آدام اسمیت، تک‌شغلی بودن به شکل مستقیم به تخصص یافتگی فعالیت‌های اقتصادی می‌انجامد؛ امری که دورکیم نیز آن را زمینه ساز تحول ساختارهای اجتماعی می‌داند (دورکیم، ۱۳۹۲: ۴۱-۴۷). در چارچوب نظریه تقسیم کار اجتماعی دورکیم، وابستگی متقابل میان تخصص‌های مختلف در فرایند تولید یا مبادله کالا، موجب شکل‌گیری نوعی همبستگی ناشی از تقسیم کار می‌شود که به همبستگی درون‌صنفی میان کنشگران اقتصادی می‌انجامد (همان: ۱۱۴-۱۱۷). با توجه به شواهد تاریخی، تمرکز ثروت در سیراف زمینه استخدام نیروهای متخصص، گسترش توپسیم کار و در نتیجه تقویت همبستگی صنفی در میان بازرگانان سیرافی را فراهم کرده بود. این همبستگی صنفی، به نوبه خود، زمینه ساز شراکت، همکاری گسترده و کنش جمعی بازرگانان سیرافی در عرصه بازرگانی دریایی شد. افزون بر این، مشارکت بازرگانان در خدمات اجتماعی، نقش مؤثری در تحکیم همبستگی اجتماعی شهر ایفا می‌کرد. از جمله این خدمات می‌توان به سهیم کردن فقرا در فعالیت‌های تجاری، به‌ویژه در قالب نذر، اشاره کرد (وصاف، ۱۳۳۸: ۱۷۱). هرچند برخی پژوهشگران نذر را کنشی عمدتاً شخصی و به مثابه پیمانی میان فرد و خدا تلقی کرده اند، اما بهره‌مندی جمعی از عواید آن موجب می‌شد که این عمل کارکردی اجتماعی و تعهدآفرین نیز داشته باشد (متحد، ۱۳۹۴: ۵۷). از این منظر، مفهوم «خیرات» بیانگر نقش اجتماعی این کنش‌ها در تقویت همبستگی اجتماعی در سیراف است. بر اساس روایت تاریخی و صفای، یکی از سنت‌های رایج ناخدایان سیراف مشارکت دادن تمامی اقشار جامعه در سفرهای بازرگانی دریایی بود؛ چنانکه در آغاز هر سفر، اغنیا و بازرگانان از فقرا و ضعیفا سرمایه‌ای هر چند اندک یا مال‌التجاره‌ای دریافت می‌کردند تا آنان در سود سفر سهیم شوند و در عوض، از دعای خیر و حمایت معنوی جامعه برای تضمین سلامت سفر بهره‌مند گردند (وصاف، ۱۳۳۸: ۱۷۱). همچنین رسم بر آن بود که پیش از حرکت کشتی، ناخدایان از هر خانه در سیراف به اندازه کالایی ناچیز سهمی اخذ می‌شد تا همگان در منافع بازرگانی دریایی مشارکت داشته باشند (همان). این سازوکار، نوعی

همبستگی اقتصادی-اجتماعی فراگیر ایجاد می‌کرد که در آن، منافع بازرگانی با کل جامعه پیوند می‌خورد. از سوی دیگر، یکی از مهارت های تخصصی بازرگانان سیرافی، نیازسنجی دقیق بازارهای مبدأ و مقصد و تبادل سری اطلاعات درون‌صنفي بود؛ نیاز سنجی بازارهای مبدأ، به طور معلوم یکی از مهارت های بازرگانان بود که اگر به طور دقیق توسط وکلا یا شخص بازرگانان سفار انجام می شد، ضامن موفقیت یک سفر تجاری به شمار می رفت (دمشقی، ۱۹۹۹: ۶۳). روایت ترقی ناخدایان خاندان بنی‌قیصر^۶ نشان می‌دهد که آگاهی از نیازهای خاص بازار هند و پاسخ‌گویی هدفمند به آن، نه تنها سود اقتصادی، بلکه امتیازات سیاسی و مالی نیز برای بازرگانان به همراه داشت (وصاف، ۱۳۳۸: ۱۷۲-۱۷۳). این شواهد حاکی از آن است که نیازسنجی بازار در میان بازرگانان سیرافی، دانشی تخصصی، انحصاری و محرمانه بوده که آنان را در رقابت تجاری برتری می‌بخشید؛ دانشی که هرچند در منابع تجاری به طور عام توصیه شده است، در سیراف به شکلی نظام‌مند و کارآمد به کار گرفته می‌شد و در اندرزنامه‌ها و خاصه کتب راهنمای تجارت بر نیازسنجی تاکید رفته است. (دمشقی، ۱۹۹۹: ۵۸).

۲-۳: زبان فارسی

در چارچوب نظریه همبستگی اجتماعی دورکیم، زبان مشترک یکی از عناصر بنیادین شکل گیری وجدان جمعی و تقویت همبستگی مکانیکی در جوامعی است که بر شباهت های فرهنگی و هویتی استوارند. در این راستا، زبان فارسی و لهجه‌های محلی نواحی گرمسیری فارس (جروم) نقش تعیین‌کننده‌ای در ایجاد همبستگی هویتی و صنفی میان بازرگانان خلیج فارس ایفا می‌کرد. در سده‌های نخستین اسلامی، پارسیان به سه زبان فارسی محاوره‌ای، پهلوی اداری و عربی دیوانی تکلم می‌کردند؛ هرچند زبان عربی در مکاتبات رسمی و معاملات دولتی رواج داشت، اما زبان فارسی ابزار اصلی فهم مشترک و تعامل اجتماعی بازرگانان بود (اصطخری، ۱۳۴۷: ۱۲۰) با تضعیف جایگاه بندر بصره و رونق فزاینده سیراف، زبان فارسی به تدریج جایگزین زبان عربی به عنوان زبان غالب بازرگانی دریایی شد و در سده‌های سوم و چهارم هجری به زبان رایج بازرگانان مسلمان در مسیرهای تجاری هند و چین تبدیل گردید (مقدسی، ۱۳۶۱: ۱۳۶/۱). این تحول زبانی، با تقویت وجدان جمعی مبتنی بر هویت مشترک، به انسجام شبکه های تجاری سیرافی و افزایش اعتماد و همکاری درون صنفی انجامید. گسترده‌گی نفوذ زبان فارسی تا بدان حد بود که شماری از اصطلاحات تخصصی دریانوردی از فارسی به زبان عربی راه یافت و در متون فنی عربی تثبیت شد؛ واژه‌هایی چون ناخدا، دیدبان و رهبان که در اثر عجایب الهند رامهرمزی بازتاب یافته است (رامهرمزی، ۱۸۸۶: ۱۲، ۱۹، ۱۶۶). این انتقال زبانی نشان می‌دهد که زبان فارسی نه تنها ابزار ارتباط، بلکه بخشی از نظام دانشی و حرفه‌ای مشترک بازرگانان بوده و در قالب همبستگی مکانیکی، پیوندهای اجتماعی و اقتصادی آنان را در گستره فرمانطقه‌ای تحکیم می‌کرد.

۲-۴: روابط همشهری‌گری در میان بازرگانان سیرافی و نقش آن در همبستگی و هویت جمعی و شهری آنان

ایالت فارس، شهرهای بزرگ و معتبری داشت که در آن، گروه های صنفی و شهری متشکل شده بودند. چنانکه پیشتر آمد بنا به روایت اصطخری، بزرگ ترین شهر در فارس، شیراز بوده است (اصطخری، ۱۳۴۷: ۹۶)؛ اما به نظر

می‌رسد از نظر شهریت، سیراف «چند شیراز» بوده است. (اصطخری، ۱۳۴۷: ۱۱۳) به نظر می‌رسد این‌که اصطخری سیراف را به اندازه شیراز می‌داند، به دلیل رونق بازرگانی و حضور بازرگانان توانگر و ثروتمند در این شهر بوده است. (سرمایه‌گذاری بازرگانان در ساخت عمارت‌های باشکوه، از جمله خانه‌های دوطبقه با چوب‌های وارداتی از هند و زنگبار، نماد قدرت اقتصادی و جایگاه اجتماعی آنان محسوب می‌شد (Whitehouse, ۱۹۷۰: ۱۰))

جمعیت مهاجران و مقیمان در سیراف نیز قابل ملاحظه بوده است. بازرگانان کالاهای تجاری (مصرفی) مورد نیاز شهرهای بصره، بغداد و عمان را پس از بارگیری از سیراف، در شرایط آب و هوایی مساعد، طی مدت پنج تا ده روز دریانوردی به بازارهای آن دو شهر وارد می‌کردند. از این‌رو، علاوه بر بازرگانان سیرافی، دیگر اعیان شهرهای پارس در سیراف زندگی می‌کردند و سیراف به فرضه (بندر) بزرگ پارس تبدیل شده بود (اصطخری، ۱۳۴۷: ۳۶). منابع تاریخی و تجاری، از جمله «عجایب الهند» و «سلسله التواریخ»، اهمیت انتساب به سیراف و ذکر نسبت سیرافی در نام ناخدایان و بازرگانان را برجسته کرده‌اند، که خود معیاری برای هویت اجتماعی و گروه بندی صنفی بوده است (رامهریزی، ۱۸۸۶: ۴۴، ۶۲، ۱۴۴). توسعه روابط هم شهری گری میان بازرگانان و اعیان سیراف، از طریق انتساب به محل سکونت و استفاده از پسوندهای سیرافی، فالی یا نجیرمی، موجب تقویت هویت جمعی و انسجام اجتماعی آنان شد. این هویت شهری و هم شهری گری، مبنای اتحاد اقتصادی و صنفی بازرگانان و ثروتمندان و عاملی مؤثر در شکل‌گیری شبکه‌های همبستگی محلی و بین‌المللی بود.

۲-۵: انجمن اخوت میان دریانوردان سیرافی و تأثیر آن بر احوال بازرگانان سیرافی

در سده‌های چهارم و پنجم هجری، وفاداری‌های اکتسابی و تعهدات آگاهانه، به ویژه در چارچوب فرهنگ اسلامی، نقش مهمی در تقویت همبستگی اجتماعی و پیش بینی‌پذیری رفتارهای اقتصادی داشتند. این وفاداری‌ها، حتی در شرایطی که منافع گروه در خطر نبود، مبنای همکاری و اعتماد متقابل محسوب می‌شدند و در دوران بحران اهمیت بیشتری پیدا می‌کردند (متحده، ۱۳۹۴: ۵۵-۵۹). دو پایه اصلی چنین وفاداری‌هایی شامل سوگند و رابطه ولی‌نعمتی بود که ریشه در سنت و احکام اسلامی داشت و مشروعیت و نیروی اجتماعی خود را از احترام به پیمان و عهد می‌گرفتند. در دوره آل‌بویه، سوگند رسمی مهم‌ترین شکل تعهد اجتماعی تلقی می‌شد و اجرای داوطلبانه آن پایه اعتماد عمومی بود (همان).

ناخدایان سیراف در قالب انجمن های اخوت سازمان یافته بودند و سوگند یاد می‌کردند که جان و سرنوشت سرنشینان و کشتی را تا زمان اجل حتمی حفظ کنند. «بدانید که مسافران و بازرگانان، در معرض خطراتی بسیار سخت‌تر از خطری که شما اکنون با آن روبرو هستید، قرار گرفته‌اند. ما اعضای جامعه ناخدایان سوگند یاد کرده‌ایم که هرگز نگذاریم یک کشتی تا آن زمان که اجل حتمی آن نرسیده است، نابود شود. ما ناخدایان هنگامی که قدم به درون کشتی می‌گذاریم، زندگی و سرنوشت خویش را به آن می‌پیوندیم. اگر کشتی نجات پیدا کند، ما نیز نجات یافته‌ایم. اگر بنا است تلف شود، ما نیز با آن تلف خواهیم شد. شکبیا شوید به اراده‌ی خدای، با‌دها و دریاها که هر دو

را هر طور تغییر می دهد، اعتماد کنید ...» (مشایخی، ۱۳۸۴: ۲/ ۳۸). بنابراین بازرگانان و دیگر مسافران به اتکای سوگندی که ناخدایان برای حفظ کشتی و وفاداری کامل به سرن و شت سرنشینان آن یاد می کردند، به سفرهای دریایی می پرداختند. این امر، اعتماد متقابل و همبستگی میان ناخدا (غالباً کشتی دار و مالک "بزار تولید") با بازرگان را تقویت می کرد. از سوی دیگر، بازرگانان به ناخدایان اعتماد کامل داشتند و سرنوشت خود و کالاهایشان را در اختیار ناخدا قرار می دادند. در منابع سده سوم و چهارم هجری، به این همکاری اشاره شده است؛ چنانکه محمد پسر بابشاد حکایتی را از زبان علامه ای که به هند و چین از طریق دریا سفر می کرده است را برای ناخدا بزرگ شهریار رامهرمزی نقل کرده بود که رابطه و همکاری ناخدایان و بازرگانان را نشان می دهد (رامهرمزی، ۱۸۸۶: ۴۷-۴۸).

۳- نتیجه

فرضیه حاکی از آن است که مجموعه ای از معیارها از قبیل دین، زبان، روابط همشهریگری، و همکاری های مبتنی بر تقسیم کار حرفه ای و صنفی از عوامل همبستگی تجار سیراف بوده اند. بازرگانان سیرافی در سطح محلی (سیراف)، رابطه ای مبتنی بر شراکت، همکاری و دوستی را اساس کار خود قرار می دادند اما در سطح منطقه ای و بین المللی، با بازرگانان شهرهای دیگر چون عمان، بصره و بغداد رابطه ای بر اساس تضادها و رقابت برقرار می کردند. بنابراین بازرگانان سیرافی رابطه دوستی میان خودشان را براساس آگاهی انتخاب کردند که نتیجه آن موجودیت و حفظ آنان در برابر دیگر بازرگانان بود. بازرگانان سیرافی، بازرگانی آزاد بودند. البته تحت حمایت حکومت بودند. در نتیجه حکومت عامل وحدت بخش آنان نبود و در عوض، آنان به یکدیگر دلگرم بودند. در آغاز تا سده های سوم هجری، اعضای جامعه بازرگان زرتشتی به دلیل همانندی خویش به صورت فردی، به هم گراییده شدند و شرط موجودیت جمعی آنان، بستگی به اتحادشان داشت و اتحاد آنان، باعث همبستگی اجتماعی آنان شد. بنابراین شهروندان بازرگان زرتشتی سیراف در مقابل بیگانگان، در پی م عاشرت با یکدیگر برآمدند و همان طور که به یکدیگر علاقمند بودند، سرزمیشان را نیز دوست داشتند و متمایل به آبادی آن بودند. شاید ساختن عمارت ها و خانه های چند طبقه در سیراف، حکایت از تداوم علاقه آنان به شهر خود باشد. بنابراین میان جامعه بازرگان زرتشتی "انگیزه های جمعی" (وجدان جمعی)، همبستگی "خود به خودی" یا "همبستگی همانندی" را به وجود می آورد که عامل دوام و بقای آنان در میان بازرگانان مسلمان دیگر بنادر خلیج فارس بود. به نظر می رسد آنچه مربوط به وجدان خاص بازرگان زرتشتی بود، کسب سود و انباشت ثروت بود اما آنچه وجدان جمعی یا انگیزه جمعی بازرگان زرتشتی بود، بقای زرتشتیان و حفظ شهرشان سیراف بود. شاید بتوان گفت مردمان همکیش، با اعضای خود گروهی را تشکیل می دادند و براساس آن به احتمال شرکت های بازرگانی و اتحادیه های تجاری ایجاد کرده بودند.

به طور کلی؛ در سیر تاریخی انتقال بنادر از ابله و بصره به مهربان و جنبه و سیراف، زمینه ها و معیارهای همبستگی درونی و آگاهی حرفه ای - صنفی بازرگانان خلیج فارس طی مراحل ذیل تکامل یافت: که از مبانی ارثی و حقوقی عهد باستان به شریعت اسلام در عصر خلفای راشدین و به احیای حمیت و عصیت در عصر امویان دگرگون شد. سپس از زمان عباسیان و آل بویه در سیراف تجمع ثروت در سیراف، به استخدام نیروهای متخصص، تقسیم کار و همبستگی درون صنفی بازرگانان منجر شده بود. این امر به همبستگی بر مبنای اخلاق و حقوق حرفه ای بازرگانی، شراکت، تقسیم کار و حمایت از یکدیگر ناشی از آگاهی از منافع صنفی متحول شد. یافته های این پژوهش نشان می دهد که بازرگانان سیرافی در گذار تاریخی از ساختارهای خویشاوندی به شبکه های حرفه ای و صنفی، نمونه ای از تحول از همبستگی مکانیکی به همبستگی ارگانیکی را تجربه کردند؛ بدین معنا که تداوم همکاری آنان نه بر مبنای تبار یا دین، بلکه بر اساس تقسیم کار، اعتماد صنفی و آگاهی جمعی شکل گرفت.

کتاب نامه:

- ابن بلخی. (۱۳۷۴). *فارسنامه ابن بلخی*. تصحیح منصور رستگار فسایی، شیراز: فارس شناسی.
- ابن حوقل. (۱۳۴۵). *صورة الارض*. ترجمه جعفر شعار، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.
- ابن طقطقی. محمد بن طباطبا. (۱۳۸۴). *تاریخ فخری*. ترجمه محمد وحید گلپایگانی، تهران: علمی و فرهنگی.
- ابن مجاور. جمال الدین ابی الفتح یوسف بن یعقوب بن محمد الشیبانی الدمشقی، (۱۹۵۱). *صفه بلاد الیمن و مکه و بعض الحجاز (تاریخ المستبصر)*. تصحیح اوسکر لوفغرین، لیدن: بریل.
- ابن مسکویه. احمد بن محمد، (۱۳۷۶). *تجارب المم*. ترجمه علینقی منزوی، تهران: انتشارات توس.
- اسماعیلی جلودار، محمد اسماعیل، (۱۳۸۸). «گزارش مقدماتی و توصیفی کاوش لایه نگاری در بندر باستانی مهربان»، چکیده مقالات دومین همایش بین المللی خلیج فارس. تهران: دانشگاه تهران. صص ۶-۷.
- اشپولر. برتولد، (۱۳۷۳). *تاریخ ایران در سده های نخستین اسلامی*. ترجمه جواد فلاطوری و مریم میر احمدی، چاپ چهارم، مجلدات ۱، ۲، تهران: انتشارات علمی و فرهنگی.
- اصطخری، ابواسحق ابراهیم بن محمد، (۱۳۴۷). *المسالك و الممالك*. تصحیح ایرج افشار، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- توفیقیان. حسین، (۱۳۹۳). *بنادر تاریخی خلیج فارس در دوران ساسانی و صدر اسلام*. تهران: پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری.
- حسین زاده شانه چی. حسن، (۱۳۸۴). «راه های ارتباطی و تجاری سیراف»، مجموعه مقالات کنگره بین المللی سیراف. جلد ۲، بوشهر: انتشارات بوشهر، صص ۲۷۳-۲۵۱.
- خیراندیش. عبدالرسول، (۱۳۹۱). «دریانوردی و بازرگانی زرتشتیان در خلیج فارس در سده های نخستین اسلامی»، مجموعه مقالات همایش خلیج فارس. تهران: مرکز دائرة المعارف بزرگ اسلامی، صص ۱۶۱-۱۵۲.

- دمشقی. ابوالفضل جعفر بن علی، (۱۹۹۹). *الاشارة الى محاسن التجارة و غشوش المدايسين فی ها*. بیروت: دارصادر.
- دورکیم. امیل، (۱۳۹۲). *درباره تقسیم کار اجتماعی*. ترجمه باقر پرهام، چاپ پنجم، تهران: مرکز
- دوری. عبدالعزیز، (۱۹۹۹). *تاریخ العراق الاقتصادي فی القرن الرابع الهجری*. الطبع الرابعه، بیروت: مرکز دراسات
- الواحدہ العربیہ.
- رامهرمزی، بزرگ بن شهریار، (۱۸۸۶). *عجائب الهند بره و بحرہ*، مصحح: پیتر لیت و انتونی واندرو، بیروت: دار و
- مکتبہ بیلیون.
- سیرافی. سلیمان، (۱۳۸۱). *سلسله التواریخ یا اخبار الصين و الهند*. با گردآوری و اضافات ابوزید حسن سیرافی؛
- ترجمه حسین قره چانلو، تهران: اساطیر.
- طبری. محمد بن جریر، (۱۳۸۷). *تاریخ الامم و الملوک*، تاریخ الطبری. مصحح محمد ابوالفضل ابراهیم، بیروت:
- جلد ۹، روائع التراث العربی، چاپ دوم.
- عبدالقوی عثمان. شوقی، (۱۹۹۰). *تجاره المحيط الهندی فی عصر السیاده الاسلامیه (۹۰۴-۴۱ ه.ق)*. کویت: مجلس
- الوطني للثقافه و الفنون و والآداب.
- فرای، رن، (۱۳۷۹). *تاریخ ایران (از فروپاشی دولت ساسانی تا آمدن سلجوقیان)*. ترجمه حسن انوشه، جلد ۴، چاپ
- سوم، تهران: امیرکبیر.
- قاسمی. غلامرضا و محمد کنگانی و مهدی هدایتی. (۱۳۸۴). «سیراف ایرانی، مدینه فاضله فاربی»، مجموعه مقالات
- کمگره بین المللی سیراف. جلد ۲، بوشهر: انتشارات بوشهر. صص ۳۴۹-۳۳۵.
- کجباف. علی اکبر، (۱۳۸۴). «تجارت سیراف در قرن چهارم هجری قمری»، مجموعه مقالات کمگره بین المللی
- سیراف. جلد ۲، بوشهر: انتشارات بوشهر. صص ۴۳-۳۵.
- متحدہ. روی، (۱۳۹۴). *تاریخ اجتماعی ایران در عصر آل بویه*. ترجمه محمد دهقانی، تهران: نامک.
- متز، آدام، (۱۳۶۲). *تمدن اسلامی در سده چهارم هجری*. ترجمه علی رضا ذکاوتی قراگزلو، جلد ۲، تهران: امیرکبیر.
- محسنی ابوالخیری. علیرضا و مهران رضایی، (بهار ۱۳۹۵). «عضدالدوله بویی و جاده» شیراز- فیروزآباد- سیراف
- «م. ۹۴۹-۹۸۲/ق. ۳۳۸-۳۷۲» فصلنامه تخصصی مطالعات خلیج فارس، سال دوم، شماره اول، صص ۳۵-۲۶.
- مسعودی. ابو الحسن علی بن الحسین بن علی، (بی تا). *التنبیه و الاشراف*. تصحیح عبد الله اسماعیل الصاوی، قم:
- مؤسسہ نشر المنابع الثقافه الاسلامیہ.
- مقدسی، محمد بن احمد. (۱۳۶۱)، *احسن التقاسیم*. ترجمه علی نقی منزوی، مجلدات ۱، ۲، تهران: شرکت مولفان و
- مترجمان.
- نریمان فرد. لیلا و امیر تیمور رفیعی و ابراهیم اصلانی ملایری، (۱۴۰۳). «روابط تجاری ایران و چین با تاکید بر
- نقش خلیج فارس در قرون نخستین اسلامی». مطالعات راهبردی علوم انسانی و اسلامی، شماره ۶۳ (صص

نوربخش. حسین، (۱۳۷۶). *ایرانیان دریانورد*. تهران: کشتی رانی جمهوری اسلامی

وایتهاوس. دیوید، (۱۳۵۲). «خانه‌های سیراف»، *بررسی‌های تاریخی*. ترجمه حسین بختیاری، شماره ۳، سال هشتم.
وایتهاوس. دیوید، (۱۳۸۶). «سیراف بندری ساسانی»، *خلیج فارس در حدیث دیگران*. ترجمه محمد رضا سارخانی، تهران: بنیاد ایران‌شناسی.

وصاف الحضرة، فضل الله بن عبدالله، (۱۳۳۸). *تاریخ وصاف الحضرة (تجزیه الامصار و تجزیه والعصار)*. به اهتمام محمد مهدی اصفهانی، تهران، کتابخانه ابن سینا و جعفری تبریزی

یحیایی. داوود، (۱۴۰۲). «بازرگانی دریایی سیراف در سده‌های نخستین اسلامی» *تاریخ جنوب*، سال دوم - شماره ۵، صص ۱۲ - ۲۹.

Schottenhammer, Angela. (۲۰۰۸). *The east Asian Mediterranean maritime crossroads of culture commerce and human migration*. Wiesbaden: Harrasowitz Verlag.
Whitehouse. David, (۱۹۷۰) "Siraf: A Medieval Port on the Persian Gulf", *World Archaeology*. Vol. ۲, No. ۲, Urban Archaeology, pp. ۱۴۱-۱۵۸.

^۱ - امیل دورکیم (۱۹۱۷-۱۸۵۸) مانند دیگر بنیان‌گذاران جامعه‌شناسی، عمدتاً معطوف به تحولاتی بود که ساختار اجتماعی را دگرگون می‌کرد. او به مکتب اثبات‌گرایی گرایش داشت و معتقد بود رخدادهای اجتماعی واقعیت خاص خود را دارند و می‌توان آن‌ها را همچون اشیاء مطالعه کرد. دورکیم تقسیم کار را عاملی بنیادی در ایجاد همبستگی اجتماعی می‌دانست و استدلال می‌کرد که با گسترش تقسیم کار، افراد به یکدیگر وابسته‌تر می‌شوند و این وابستگی جایگزین دین به عنوان پایه اصلی پیوند اجتماعی می‌شود. وی نظریه اقتصادی تقسیم کار آدام اسمیت را به حوزه اجتماعی تعمیم داد و تأثیرات تقسیم کار بر روابط اجتماعی را تحلیل کرد. در تحقیقات تاریخی خود، دورکیم انواع همبستگی را از ساده‌ترین تا پیشرفته‌ترین شکل‌ها بررسی کرد: **همبستگی همانندی (خودبه‌خودی)**: مبتنی بر شباهت‌ها و باورهای مشترک، در جوامع باستانی و قرون وسطی؛ **همبستگی آلی**: ناشی از تقسیم کار در جوامع پیچیده‌تر، مانند دوره رنسانس و انقلاب صنعتی؛ **همبستگی قراردادی**: در دوره پس از انقلاب صنعتی (دورکیم، ۱۳۹۲: ۲۰ به بعد). این چارچوب مفهومی، پایه تحلیل ساختارهای اجتماعی و روابط میان گروه‌های انسانی در جوامع تاریخی را فراهم می‌آورد.

^۲ - دورکیم دو نوع وجدان انسانی را تفکیک می‌کند: ۱- **وجدان فردی**: مربوط به حالات و شخصیت شخصی هر فرد است؛ ۲- **وجدان جمعی**: بیانگر باورها، ارزش‌ها و اهداف مشترک جامعه و نماینده نوع جمعی است که بدون آن موجودیت ندارد. هنگامی که رفتار فرد تحت تأثیر وجدان جمعی قرار گیرد، عمل او صرفاً بر اساس منافع شخصی نیست بلکه تابع اهداف جمعی است. این دو وجدان به هم پیوسته‌اند و در نهایت یک بستر مشترک را شکل می‌دهند، بنابراین همبستگی طبیعی میان فرد و جامعه ایجاد می‌شود. انگیزه‌های جمعی مشابه، واکنش‌های فردی را به طور خودبه‌خود در یک جهت واحد هدایت می‌کند و زمینه **همبستگی مکانیکی** را در جوامع مبتنی بر شباهت‌ها فراهم می‌آورند. (دورکیم، ۱۳۹۲: ۹۷-۹۸)

۳- بنابر نظریه تقسیم کار دورکیم، در طبیعت هم دوستی و هم تضادهای می تواند عامل نزدیکی انسان ها به یکدیگر شود؛ چنانکه ناهمانندی می تواند از علل جاذبه متقابل باشد؛ البته هرگونه تفاوتی موجب گرایش یکی نسبت به دیگری نمی شود بلکه فقط تفاوت هایی در این زمینه مؤثر است که به جای آنکه نقطه مقابل و نفی کننده هم باشند، تکمیل کننده یکدیگر هستند. دورکیم می گوید: «نوعی همانندی وجود دارد که بیزار کننده است و نوع دیگری هست که عامل جذب و اتصال است. یک نوع سبب رقابت می شود و نوع دیگر به دوستی می انجامد» (دورکیم، ۱۳۹۲: ۷-۵۶).

۴- «هم عقیده ها هرگز به اندازه زمانی که به علت عقاید مشترک خویش مورد آزار و تعقیب قرار دارند، به هم گرایش نشان نمی دهند. شکی نیست که ما همواره به معاشرت با کسانی که مانند ما فکر می کنند و احساس مشابه احساس ما دارند، علاقمندیم اما اگر عقاید مشترک ما به شدت مورد حمله قرار گرفت، دیگر علاقمندی ما نه فقط با خوشحالی بلکه با شور تمام بروز می کند» (دورکیم، ۱۳۹۲: ۹۵).

۵- نوعی انسجام اجتماعی وجود دارد که علت اش را باید در همنوایی تمامی وجدان های فردی با نوع مشترکی که چیزی جز روح جمعی نیست، جست. در چنین شرایطی، در واقع نه تنها تمامی اعضای گروه به دلیل همانندی خویش به صورت فردی به هم گراییده می شوند بلکه به چیزی که شرط موجودیت این نوع جمعی است، یعنی به جامعه ای که از اتحاد آنان پدید می آید، نیز بستگی می یابند. شهروندان یک جامعه نه تنها همدیگر را دوست دارند و در قیاس با بیگانگان در پی معاشرت با یکدیگر بر می آیند بلکه میهن شان را هم دوست دارند (همان: ۹۷).

۶- در داستان ترقی و رونق کسب و کار ناخدایان خاندان بنی قیصر، نوشته اند که ناخدا قیصر از نیاز دربار هند به گربه برای مبارزه طبیعی با آفت موش آشنا بوده و با تأمین آن توانسته بود به شاه هند تقرب جوید و از معافیت های مالیاتی "رسم دخول و خروج و دیگر تکالیف از اقمشه جهاز" و خلعت های فاخر و صله های فاخر بهره مند گردد. در ادامه روایت، وصاف ذکر کرده است که «ناخدا بضاعت خود را به فراغت خاطر زیادت از قیمت مثل به فروخت و امنعه لایق که فرضه فارس و بضاعت اطراف این دیار بوده بخرید و تا موسم مراجعت، به تهیه اسباب و تحصیل طرایف مشغول شد. چون موسم سفر در رسید و از ترتیب زاد و اهبت مصالح فارغ گشت و جهازات را مکمل گردانید و فنتاس ها که اوانی آب باشد چون دیده عاشقان از اشک مالا مال ساخت، به خدمت پادشاه شتافت تا دستبوس وداع کند ... یکی از حجاب برعقب برسید و جهازی مشحون بلطایف بضاعت و رغایب کرامات و نفایس مجلوبات اقطار و ذخایر مرغوبات امصار و جوارى درارى هیات و انوارى وزارى عنبر نکهت با غلمان قوی هیاکل ... جمع کرده، تسلیم رفت» (وصاف، ۱۳۳۸: ۱۷۳-۱۷۲).