

روابط بازرگانی مسلمانان و هندوستان^۱

تألیف: علامه سلیمان ندوی[❖]

ترجمه: علی بحرانی پور[❖]

سرزمین‌های عربی را سه جهت دریا در بر می‌گیرد. بیشتر این سرزمین یا دشت‌های بی‌آب و علف است یا کوه‌های برهنه و بی‌گیاه. دیگر مناطق آن زمین‌های کم‌حاصل است. با توجه به این مقدمه، لزوم تجارت برای مردم این مناطق محرز بود و خوشبختانه در چهار سوی سرزمین‌های عربی، کشورهایی بزرگ، آبادان و سرسبز [از جمله] عراق، شام، مصر، افریقیه قرار دارد. علاوه بر این با هندوستان و ایران نیز همسایگی داشت.

میان کشورها و مناطق عربی از دیرباز روابط مستقیمی برقرار بوده است، اما موضوع مورد بحث ما روابطی است که میان آن‌ها و هند در زمینه تجارت وجود داشت.

بحرین، عمان، حضرموت، یمن و حجاز که بر ساحل دریای سرخ، دریای هند [اقیانوس هند] و خلیج فارس قرار داشتند، برای تجارت دریایی محیط مناسب‌تری بودند. کشتی‌های مسلمانانی که از هند بازمی‌گشت، در سواحل یمن لنگر می‌انداخت و کالاهای به‌وسیله کاروان‌های شتر از خشکی کناره دریای سرخ به شام و مصر منتقل می‌شد و از آن‌جا از طریق دریای مدیترانه به اروپا می‌رفت.

❖ . سید سلیمان ندوی (Sayyid Solayman Nadavi)

مورخ و اسلام‌شناس هندی در ۱۸۸۴م در ناحیه بیهار هند دیده به جهان گشود. وی فعالیت علمی خود را به عنوان سر ویراستار نشریه الندوه آغاز کرد و در ۱۹۱۰م سردبیر *الهلال* نشریه معروف ابوکلام آزاد شد. بزرگ‌ترین توفیق سلیمان ندوی بنیان‌گذاری مرکز تحقیقات تاریخی ادبی دارالمصنفین در اعظم‌گروه بود. آثار متعددی در زمینه تاریخ و ادبیات اسلام و ایران تألیف کرده است که برخی از آن‌ها از این قرارند:

حیات امام مالک، سیرت‌النبی، خطبت مدراس، اهل السنه و الجماعه، کتاب اللغات عرب و هند، سیرت عایشه، نقوش سلیمان، کشتیرانی عرب، حیات شبلی، رحمت عالم، سیر افغانستان، یاد رفتگان، مقالات سلیمان، عمر خیام، حیات زنان نامی اسلام.

❖❖ . دانشجوی دکتری تاریخ ایران دوره اسلامی، دانشگاه شهید بهشتی تهران.

از سببدهم تاریخ، اعراب را مردمی تاجرپیشه می‌یابیم که کاروان‌هایشان در مسیر شام به مصر، در رفت و آمد بوده است. تورات، قدیم‌ترین تاریخ جهانی عالم، از حضور این کاروانها در دو نسل پس از ابراهیم پیامبر علیه السلام خبر می‌دهد. یکی از این کاروان‌ها، کاروانی بود که حضرت یوسف را [به عنوان برده] به مصر برد.^۲

مورخان یونانی نیز از این مسیر تجاری یاد کرده‌اند و حاصل این که، تجارت دریایی با هند، از روزگار حضرت یوسف علیه السلام تا زمان *مارکوپولو* و *واسکودوگاما* در دست اعراب [و دیگر مسلمانان] بود.^۳ هنگامی که مقدونیان [به فرماندهی اسکندر] بر مصر غلبه یافتند، راه تجاری [هند] به دست آنان افتاد، زیرا برای آنان راه مصر به شام ناامن بود. به این ترتیب، تجارت اعراب و هند، بخشی از رونق خود را از دست داد.

در دایرةالمعارف بریتانیا آمده است: «دلیل رونق [تجارت در] سرزمین‌های عربی در جنوب غربی آسیای آن روزگار، برقراری تجارت مستقیم میان هند و مصر بود، زیرا کشتی‌هایی که از هندوستان می‌آمد، در این سواحل لنگر می‌انداخت و [با کاروان‌های شتر] کالاها به ساحل غربی مدیترانه منتقل می‌شد. سپس مسیر تجارت تغییر کرد؛ زیرا که بطلمیوسیان^۴ راهی مستقیم میان هند و اسکندریه برقرار کرده بودند».^۵

شاید یونانیان [= مقدونیان] به دلایل تجاری جزیره سکوترا را تصرف کرده بودند. آنان در سکوترا^۶ مهاجرنشینی تأسیس نموده بودند که بعدها بازرگانان مسلمان ویرانه‌های آن را دیده [و توصیف نموده‌اند].^۷ قراین نشان می‌دهد که تجارت دریایی منحصر به یکباره از دست عرب به دست مقدونیان نیفتاد، چنان که *آگاترشیدس* [مورخ یونانی] که در قرن پیش از میلاد می‌زیست، [چنین] گزارش می‌دهد: «کشتی‌ها از سواحل هندوستان به سبأ [- یمن] می‌آیند و به سوی مصر می‌روند».^۸ هم‌چنین *آرتی میدروس* که یک قرن پیش از میلاد می‌زیست، می‌نویسد: «مردم سبأ کالاها را بازرگانی را از همسایگان خود می‌خریدند و به دیگران می‌فروختند. این کالاها دست به دست شده، تا شام و جزیره در شمال عراق می‌رفت».^۹

از نوشته‌های دیگری نیز بر می‌آید که بازرگانی اعراب در آن روزگار به طور کامل متوقف نشد، بلکه در کنار تجارت دریایی مقدونیان به حیات خود ادامه داد.^{۱۰}

یکی از راه‌هایی که سرزمین‌های عربی و هند را به هم متصل می‌ساخت، خلیج فارس بود که همواره، برای اعراب [و دیگر مسلمانان] گشوده ماند. ساکنان سواحل خلیج فارس، اعم از ایرانی و عرب، همواره به بازرگانی دریایی و زمینی می‌پرداختند. اینان در مسیر هندوستان از جزایر اقیانوس هند عبور می‌کردند و در راه چین، از بنگال و آسام نیز می‌گذشتند. راه بازگشت از چین و هندوستان،

همین راه بود.

همواره راه هندوستان به اروپا اهمیتی به سزا داشته و موجب دگرگونی‌های مهمی در تاریخ بوده است. این مسیر در دست اعراب بود. سپس مقدونیان پس از اشغال مصر، حدود سال ۳۰۰ ق م بر ایران راه سلطه یافتند. با ظهور اسلام در قرن هفتم میلادی و با اعتلای قدرت مسلمانان، مصر تا اسپانیا زیر سلطه مسلمانان قرار گرفت. این مطلب در مورد دریای مدیترانه و جزایر مهمی چون قبرس و کرت صدق می‌کرد. به این ترتیب، شاهراه بازرگانی جهانی به مدت چند قرن، در دست مسلمانان بود. دولت‌های اروپایی در قرن ۱۷ میلادی کوشیدند تا مسلمانان را از اروپا برانند و درست هنگامی که اروپاییان به تدریج بر مسلمانان در اسپانیا و آفریقای شمالی پیروز می‌شدند، ترکان [عثمانی] در آسیای صغیر ظهور کردند و از این رو، راه دریای مدیترانه در دست مسلمانان باقی ماند. بنابراین برای دولت‌های اروپایی، کشف راه دیگری به سوی هند، ضروری می‌نمود. آن‌ها با دور زدن جنوب آفریقا در کار خود موفق شدند و در این راه، هم هلندیان و هم پرتغالیان هر دو سهیم بودند و سپس انگلیس و فرانسه به آن‌ها پیوستند و به تدریج حضور آن‌ها باعث ایجاد اختلال در بازرگانی اعراب شد و چون اروپاییان خواستار کوتاه کردن دست مسلمانان از تجارت هندوستان بودند، جنگ‌های دریایی خونینی میان شرق و غرب به راه افتاد که نتیجه آن، شکست شرق بود و این، سرآغازی بود برای شکست‌های بعدی آنان. در این جنگ‌ها، ناوگان مصری و عربی با ناوهای هندوان و مسلمانان جنوب هند، متحد شدند، اما در تلاش برای پیروزی ناکام ماندند. یکی از پیامدهای این شکست، انحصار تجارت هند در دست اروپاییان بود که تا امروز (زمان نگارش مقاله ۱۹۵۰م) ادامه دارد. تاجران مسلمان مدراس که موبلا نامیده می‌شدند، تجارت جنوب هند و جزایر آن را از دست دادند.

با وجود این، غربیان قانع نمی‌شدند و همواره می‌کوشیدند تا بر راه نزدیک دریای مدیترانه [به هند] دست یابند. آنان در این زمینه نیز موفق شدند. غربیان برای نزدیک کردن مسیر اروپا به هند، در فاصله خشکی میان دریاها، سرخ و مدیترانه، کانال سوئز را حفر کردند و مصر را تحت سلطه درآوردند تا امنیت این مسیر تأمین گردد.

در کتاب‌هایی که در مورد تاریخ هند نوشته شده، از حوادثی که در روابط تجاری دولت‌های اروپایی با هندوستان و جزایر آن رخ داده، فراوان یاد شده است. این کتاب‌ها به دوران متمادی روابط تجاری مسلمانان و هندیان نیز توجه دارند.

پیش از این گفتیم که راه بازرگانی میان هندوستان و سرزمین‌های عربی، خلیج فارس بود که هم‌چنان در دست اعراب باقی ماند، اما دگرگونی‌های سیاسی در عمان، حضرموت و عراق و هم‌چنین آبادی و ویران شدن بندرها موجب می‌شد که در هر مدتی، یک شهر به عنوان مرکز تجاری منطقه قلمداد گردد.

بندر اُبله

اعراب به سال ۱۴ق بر عراق چیره شدند. پیش از آن در روزگار سامانیان، اُبله بزرگ‌ترین و مشهورترین بندر خلیج فارس برای تجارت با هند بود که در نزدیکی بصره قرار داشت. تجارت اُبله با هند چنان رونقی یافته بود که اعراب آن‌جا را تکه‌ای از خاک هندوستان می‌شمردند. کشتی‌هایی که از هند و چین می‌آمد، در ابله [برای تهیه آذوقه] پهلو می‌گرفت و از این‌جا بود که کشتی‌ها به سوی هند و چین به راه می‌افتاد.^{۱۱}

دیدگاه اعراب در مورد تجارت با هند و محصولات آن چه بود؟ پاسخ این پرسش را جهان‌گردی عرب هنگام توضیح اوضاع هند برای عمر بن خطاب (رض) داده است. پاسخ این جهان‌گرد که در نهایت شیوایی است، چنین است: «دریای آن‌جا گوهر است و کوهش، یاقوت و درختانش عطر».^{۱۲} عمر می‌خواست پس از فتح عراق، ابله را نیز تصرف کند، بنابراین به فرماندهان سپاه خود نوشت که «آن شهر را منطقه‌ای برای تجارت مسلمانان قرار دهید».^{۱۳} بندر ابله تا زمان قیام زنگیان در ۲۵۶ق هم‌چنان آباد ماند.^{۱۴} و در این ماجرا ویران شد.

بصره

بصره مرز دیگر عراق، بود که اعراب آن را در سال ۱۴ق بنیاد نهادند، اما نتوانستند به مرکزیت تجاری ابله خاتمه دهند، شاید بدان سبب که بصره به‌جای آن که شهری تجاری باشد، به مرکزی سیاسی و نظامی مبدل شد، با این وصف، به تدریج بصره پایگاه تجارت با چین و هند شد. و با وجود دگرگونی‌های سیاسی که بر آن می‌گذشت، رو به آبادانی و رونق می‌رفت، به‌ویژه در اواخر قرن اول هجری که اعراب بر سند حکومت یافتند، بصره به بازاری برای تجارت با هندوستان تبدیل شد و مکوس [عوارض گمرکی کالای تجارتنی] که بر کشتی‌ها مقرر می‌شد، چنان فزونی گرفت که از منابع مهم درآمد خزانه خلیفه به شمار می‌رفت، اما مقدار این درآمد، به تدریج کاهش یافت تا این‌که در زمان المقتدر بالله، خلیفه عباسی در سال ۳۰۶ق به ۲۲۵۷۵ دینار رسید.

سیراف

این بندر بر ساحل خلیج فارس واقع بود و پس از اُبله بزرگ‌ترین بندر محسوب می‌شد و تا بصره هفت روز راه فاصله داشت. سیراف که بخشی از سرزمین ایران بود، در قرن سوم هجری به اوج عظمت خود رسید. صاحبان کشتی‌های بزرگ و بازرگانان بزرگ دریایی، آن‌جا را به عنوان پایگاهی

برای خود برگزیدند. در نتیجه، کشتی‌ها از سیراف به مقصد چین و هند حرکت می‌کردند یا از آن‌جا می‌آمدند و در سیراف لنگر می‌انداختند. ابوزید [جغرافی‌دان مسلمان] که در قرن سوم هجری از سیراف دیدن کرده بود، در مورد آبادانی آن‌جا چنین نوشته است: «بندر ایرانی بزرگی است با ساکنان بسیار، سراهایش تا آن‌جا که دیده تواند دید، ادامه دارد. در اطرافش کشتزاری نیست و آذوقه‌اش از اطراف تأمین می‌گردد.»^{۱۵}

بشاری مقدسی [جغرافی‌دان و جهان‌گرد مسلمان] که در قرن چهارم از سیراف دیدن کرده، آن‌جا را این‌گونه توصیف می‌کند: «در جهان اسلام بناهایی زیباتر از بناهای سیراف ندیدم؛ بناهایی بلند که آن را با آجر و چوب درختان ساجی (آبنوس) برآورده‌اند و بهای هر خانه در آن بیش از صد هزار درهم است.»^{۱۶}

اصطخری که پس از مقدسی از سیراف دیدن کرده است، می‌نویسد: «سیراف در عظمت و وسعت به شیراز ماند، بناهایش از چوب ساجی (آبنوس) است که از افریقای زنگی [زنگبار] می‌آید. مردمان سیراف مبالغی هنگفت صرف بنای سراهای خود می‌کردند، چنان‌که بازرگانی در آن‌جا سرایی به سی‌هزار دینار ساخت. در هر سرای سیراف باغی است که جوی آبی از کوه به پای آن کشانده‌اند.»^{۱۷}

بشاری مقدسی می‌نویسد که سیراف به دلیل دگرگونی‌ای که در حکومت دیلمیان (آل بویه) پدید آمد و هم‌چنین به دلیل زلزله سال ۳۶۶ق ویران شد و گرچه دوباره تصمیم به تجدید عمارتش گرفتند^{۱۸} و سیراف دو باره بازسازی شد، اما آبادانی آن چندان نیابید، چنان‌که یاقوت حموی در اواخر قرن ۶ق سیراف را چنین توصیف می‌کند: «در سیراف چیزی جز ویرانه‌هایی که تهدستان در آن می‌زیند، نیست. سبب ویرانی آن‌جا این است که ابن‌عمیره، جزیره کیش را آباد کرد و رونق بخشید که این خود اهمیت سیراف را نابود کرد.»

کیش

قیس یا کیش جزیره‌ای است در خلیج فارس و در نزدیکی عمان. رونق کیش، بر اهمیت تجاری سیراف اثر گذاشت، تا آن‌جا که کیش انحصار تجارت چین و هند را به دست آورد. کیش تحت تابعیت شاه عمان بود.^{۱۹} یاقوت که در قرن ۶ق از کیش عبور کرده بود، نوشته است که با وجود محدودیت خاک جزیره، آن‌جا سرسبز، باشکوه و آباد بود. دلیل این همه رونق، تجارت کیش با هندوستان و چین بود و تمام کشتی‌هایی که از هند می‌آمدند، در آن‌جا لنگر می‌انداختند، نتیجه این رونق تجاری کیش، چنان‌که یاقوت [حموی] می‌نویسد، هویداست: «منزلت حاکم عرب [= مسلمان] جزیره کیش نزد شاهان هندوستان بسیار بیشتر شد، زیرا او مالک کشتی‌های بسیاری بود.»^{۲۰}

قزوینی [سال ۶۸۶ ق] می‌نویسد: «جزیره کیش بازاری است برای تجارت هند و لنگرگاهی است برای کشتی‌های هند و ارزش‌مندترین و گران‌بهاترین کالاهای هند به این جا می‌آید».^{۲۱}

بندرهای هندوستان

مسلمانان از قرن اول هجری با نام‌های بنادر هندوستان آشنا شدند، تا قرن سوم هجری تعداد این بنادر رو به افزایش رفت. این بنادر تا امروز مانده‌اند. اما از نظر دریانوردان عرب اولین بندر هند، تیز (تیس) در بلوچستان بود.^{۲۲} بنادر دیگر هند عبارت بودند از: دیبل در منطقه سند؛ بنادر تهانه، کهمبات، سوواره و صیمور در گجرات، بندر کولم‌ملی در مدراس و بندرهای ملیار و راس کماری (قماری).^{۲۳}

بازرگانان مسلمان پس از عبور از این بنادر، به جزایر هند و بنگال و سپس به کامرون (کامروب = کامروب) که از قسمت‌های مهاجرنشین منطقه آسام هند بود و از آن جا به چین می‌رفتند. این اسامی در کتاب‌های جغرافیای اسلامی آمده است، چنانکه /بن حوقل در قرن دهم میلادی (چهارم هجری) در مورد دیبل واقع در سند می‌نویسد: «آنجا بازار تجاری بزرگی است که بازرگانان معامله‌های گوناگونی در آن انجام می‌دهند».^{۲۴}

راه‌های تجاری دریایی

سلیمان تاجر، این راه‌ها را به ترتیب زیر ذکر کرده است: «کالاها از بصره و عمان به سیراف می‌رود. آن جا کالاها را در کشتی‌ها بار می‌زنند. کشتی‌ها از سیراف، آب شیرین برای نوشیدن به همراه می‌برند و حرکت می‌کنند، مدتی در مسقط لنگر می‌افکنند و دوباره آب شرب تهیه می‌کنند و به سوی هندوستان تغییر جهت می‌دهند و پس از یک ماه به بندر «کولم‌ملی» می‌رسند. و از آن جا به چین می‌روند. در بندر کولم‌ملی کارخانه و تعمیرگاهی برای کشتی‌ها وجود دارد. کشتی‌های چین، ده هزار درهم و کشتی‌های دیگر یک تا ده دینار می‌گیرند».^{۲۵}

ابوزید سیرافی به فاصله بیست و پنج سال پس از سلیمان^{۲۶} تاجر می‌نویسد: «کشتی‌ها به سلامت از راه هند به عمان و عدن و از آن جا به جدّه یا الجار در ساحل شام و سپس به [بندر قلزم] می‌روند. در این جا دریا به پایان می‌رسد، سپس کشتی‌ها سواحل بربر [شمال شرقی آفریقا] را دور می‌زنند و به حبشه می‌روند. کشتی‌های سیراف از جدّه بیشتر نمی‌رفتند، زیرا کشتی‌هایی که به مصر می‌رفت، در آن جا [منتظر] و آماده حرکت بودند. بنابراین کالاها به کشتی‌های مصری منتقل می‌گردید. این کشتی‌ها کالا را در طول دریای سرخ تا قلزم می‌بردند. بازرگانان سیرافی (اهل سیراف) دریاهای هند

و چین را کاملاً می‌شناختند و آگاه بودند که سودهای حاصل از تجارت دریایی هند و چین بسیار بیشتر از سود حاصل از تجارت دریای سرخ است.^{۲۷}

/بن‌خردادبه [جغرافی‌دان ایرانی] که در اوایل قرن سوم هجری می‌زیست، در مورد تجارت در جده می‌نویسد: «در این جا محصولات هندوستان، سند، زنگبار، حبشه و فارس (= ایران) را می‌توان یافت.»^{۲۸}

وی هم‌چنین مسافت‌های راه تجاری هند به بصره را چنین تعیین کرده است:

«از جزیره لاوان تا جزیره ایروان هفت فرسنگ،

از جزیره ایروان تا جزیره خبن هفت فرسنگ،

از جزیره خبن تا جزیره کیش هفت فرسنگ،

از جزیره کیش تا جزیره ابن‌کاوان [= ابرکاوان = جزیره قشم] هجده فرسنگ،

از جزیره ابرکاوان تا جزیره هرمز هفت فرسخ،

از جزیره هرمز تا جزیره ثارا به مدت هفت روز راه است.»

وی در ادامه می‌نویسد که جزیره ثارا، هند را از ایران جدا می‌کند و از این‌جا کشتی‌ها به بندر دیبل می‌روند.

«از ثارا تا دیبل هشت روز راه است،

از دیبل تا مصب رود سند دو فرسنگ است،

از سند تا اوتغین چهار روز راه است.»

/بن‌خردادبه می‌نویسد: از همین اوتغین، قلمرو هند آغاز می‌گردد.

«از اوتغین تا کولی دو فرسخ راه است،

از کولی تا سندان پنج روز و هفده فرسنگ است،

از سندان تا ملی پنج روز راه است،

از ملی تا بلین دو روز راه است.»

از بلین راه‌ها از هم جدا می‌شوند و کشتی‌هایی که در مجاورت ساحل، راه را ادامه می‌دهند، به بابتن می‌رسند که دو روز از بلین فاصله دارد.

«از بابتن تا سنجلی و کبشکان یک روز راه است،

و از این‌جا تا مصب رودخانه گودآوری^{۲۹} سه فرسنگ است،

و از این‌جا تا مصب کیلکان دو روز راه است،

و از این‌جا تا دریا ده فرسنگ است،

و از این‌جا تا اورنشین دوازده فرسنگ راه است». اما کشتی‌هایی که مسیر دیگر را انتخاب کرده بودند، از بلین به سران‌دیب سپس به جاوه و برخی از آن‌ها مستقیماً به چین می‌رفتند.^{۳۰}

راه‌های تجاری اروپا به هند در امپراطوری عربی [= اسلامی]

استیلای عرب بر کشورهای مصر، شام، عراق، فارس (ایران)، دریای مدیترانه، دریای سرخ و اقیانوس هند، مانع تجارت شرق و غرب نشد، زیرا بازرگانان مسلمان وارد اروپا نمی‌شدند و همچنین بازرگانان اروپایی به سرزمین‌های اسلامی قدم نمی‌نهادند، بلکه به دو دلیل بازرگانان یهود بودند که نقش واسطه را بازی می‌کردند، اولاً: مسلمانان آن‌ها را اهل‌الکتاب می‌دانستند [و اجازه رفت و آمد به سرزمین‌های اسلامی را به آنان می‌دادند] ثانیاً یهودیان از دوران قدیم با راه‌های اروپا آشنایی داشتند. شهر طرابوزان بر ساحل دریای سیاه و بر مرزهای آسیای صغیر و روسیه، محلی بود که تاجران مسلمان و مسیحی با هم تماس می‌یافتند^{۳۱} و هیچ‌یک از آن فراتر نمی‌رفتند، ولی تاجران یهودی به آسانی در هر دو قلمروی اسلامی و مسیحی تجارت می‌کردند. طرابوزان آخرین نقطه‌ای بود که تاجران مسیحی [در شرق] به آن قدم می‌گذاشتند. طبق نوشته ابن‌خردادبه: «بازرگانان یهود با زبان‌های عربی، فارسی، لاتین، فرنگی [= فرانک]، اسپانیولی و اسلاوی آشنایی داشتند. آنان از راه خشکی و دریا به شرق و غرب سفر می‌کردند و بردگان، کنیزان، پارچه‌های ابریشمی دیبا و حریر، پوست سمور، چرم و شمشیر را داد و ستد می‌کردند. بازرگانان یهود، از سرزمین فرنگ [اروپا] بر کشتی سوار شده، تا ساحل جنوبی مدیترانه (مصر) می‌رفتند و از آن‌جا کالای تجاری خود را بر پشت چهارپایان به قلم در دریای سرخ منتقل می‌کردند، سپس به کشتی نشستند، تا جده و سند و هند و چین می‌رفتند. در راه بازگشت نیز از همین مسیر می‌آمدند. راه دیگری نیز وجود داشت که از فرنگ تا انطاکیه را با کشتی می‌پیمودند و از آن‌جا از راه خشکی به جابیه (درعراق) می‌رفتند و از طریق رود فرات با کشتی به بغداد و از آن‌جا به دجله و بندر ابله می‌رفتند و سفر خود را به عمان، سند، هندوستان و چین ادامه می‌دادند.^{۳۲}

تاجران روس

ابن‌خردادبه، از تاجران روس که خود را مسیحی دانسته و از راه دریا و خشکی سفر می‌کردند، در کنار بازرگانان یهود یاد کرده است. روس‌ها در قرن دهم میلادی مسیحی شده بودند و طبق

نوشته ابن خردادبه اینان از بازرگانان صقالبه (اسلاوها) بودند. بازرگانان روس از وطن خود به دریای مدیترانه می‌رفتند. در آنجا امپراطور بیزانس عوارضی ده یک از آنان می‌گرفت. [در مسیرهای تجاری روسیه به عراق] آنان بر ساحل دریای گرگان (دریای سبز = بحرالاکضر^{۳۳}) لنگر می‌انداختند و با کاروان‌های شتر [از راه آذربایجان] به بغداد می‌رفتند و به سبب این که خود را مسیحی معرفی می‌کردند، جزیه می‌پرداختند. روس‌ها بیشتر، راه خشکی می‌پیمودند. چنان که [در مسیری که به جنوب اروپا و از آنجا به شمال آفریقا می‌رفت]، از اسپانیا یا فرانسه به سوس الاقصی در آفریقای شمالی و از آنجا به طنجه، سپس به الجزایر و تونس و طرابلس غربی [در مراکش] و مصر می‌رفتند. آنها [در مسیری دیگر] از راه رمله در شام به دمشق می‌رفتند و از کوفه، بغداد و اهواز و سپس فارس و کرمان و بلوچستان می‌گذشتند تا به سند و هندوستان و چین برسند. [و با خرید و فروش کالا در هر یک از این مناطق به سود سرشاری می‌رسیدند]^{۳۴}

اراه هند به خراسان

مسعودی که حدود سال ۳۰۵ق از راه بلخ و هرات به هندوستان مسافرت کرده بود، می‌نویسد: «یک راه زمینی وجود دارد که از خراسان به چین می‌رود. هندوستان از همسایگان خراسان محسوب می‌شود، در یک سوی سند، مولتان قرار داشت و در سوی دیگر منصوره حرکت کاروان‌ها میان خراسان و سند و هند مداوم است. این سه سرزمین در زابلستان^{۳۵} در افغانستان به هم می‌پیوست».^{۳۶}

ابن حوقل که پنجاه سال پیش از سلطان محمود غزنوی می‌زیست، نوشته است: «کابل و غزنین از بازارهای تجارت هند می‌باشد»^{۳۷} و همچنین: «أسیوان که عرب آن را عسیفان می‌خواند، منطقه‌ای هندی‌نشین در پنجاب بود که تاجران مسلمان نیز در آنجا حضور داشتند».^{۳۸}

فصل‌های مسافرت دریایی به سوی هند

مسعودی تقویمی برای جزر و مد و طوفان در دریای هند و ماه‌های [مناسب برای] تردد کشتی‌ها در کتاب خود^{۳۹} آورده است. او می‌نویسد: «فصل سفر به هند نزد ما [مسعودی ساکن بغداد بود] متفاوت است. بازرگانان ما در تابستان حرکت می‌کنند تا زمستان را آنجا سپری کنند. کشتی‌هایی که در ماه ژوئن (تیر ماه) به هند می‌روند، بسیار معدودند. چنین کشتی‌هایی که کشتی‌های تیرماهی نامیده می‌شوند، معمولاً بارهای سبک وزنی را حمل می‌کنند».^{۴۰}

کلمات هندی در زبان عربی

رفت و آمد اعراب به سواحل هندوستان موجب ورود کلماتی هندی، مربوط به امر دریانوردی، به سفرنامه‌ها و کتاب‌های جغرافیایی آنان شد. این واژه‌ها چنان رایج گردید که ورد زبان دریانوردان تازی و ایرانی شد. از جمله این واژه‌ها «البارجه» [به معنای ناو جنگی] است که ابوریحان بیرونی می‌گوید کلمه‌ای هندی است که معرب واژه «بیره» می‌باشد (زیرا حرف هاء در عربی به جیم تبدیل می‌شود) و به صورت «بوارج» جمع بسته می‌شود. اعراب، راهزنان دریایی هند را نیز «البوارج»^{۴۱} می‌نامیدند، هم‌چنان که دزدان دریایی مدیترانه را «القرصان» می‌نامند. اما امروز در زبان عربی واژه البوارج به معنای کشتی‌های بزرگ جنگی است.

واژه «دونج» که در زبان عربی با «دوانج» جمع بسته می‌شود،^{۴۲} سرنوشتی مشابه داشت؛ ریشه آن، از واژه هندی «دونگی» بود. واژه «هوری» که تا امروز اهالی بمبئی آن را به کار می‌برند، نیز وارد زبان عرب شد.

سه واژه دیگر هندی نیز به تدریج وارد زبان عربی شده است که ریشه‌های آن دانسته نیست: «بلیج»، «جوش» و «کنیر» که به ترتیب به معنای سقف کشتی طناب کشتی، و طنابی که از جنس الیاف نارگیل ساخته شده و برای بستن کشتی به اسکله یا متصل کردن چوب‌ها به یکدیگر به کار می‌رود.^{۴۳} واژه هندی دیگری وجود دارد که تمام تاریخ تجارت دریایی شرق را در آن روزگار نشان می‌دهد و آن، همان است که در عربی «ناخوذه» و جمع آن «نواخذه» تلفظ می‌شود، اما در هندوستان شکل فارسی آن آشنا تر است: واژه ناخدا. این واژه، مرکب است از دو واژه «ناو»، یعنی کشتی که [واژه‌ای] هندی است.^{۴۴} و «خدا» به معنای مالک و صاحب کشتی که واژه‌ای فارسی است. چنان که خواجه حافظ شیرازی می‌فرماید: «ما خدا داریم، ما را ناخدا در کار نیست».

تجارت و محصولات هند

اعراب چه کالاهایی را از هندوستان و جزایر مجاور آن، به سرزمین خود می‌بردند؟ پاسخ این پرسش را از عبارت کوتاه و روشنی که جهان‌گردی عرب به خلیفه عمر بن خطاب - رضی الله عنه - داد، می‌توان دریافت: «دریای هند گوهر است و کوه‌هایش یاقوت و درختانش دارو و عطر است». بنابراین، دانستیم که بازرگانان تازی در سده ششم میلادی مروارید، سنگ‌های گران‌بها و مواد معطر را از هند وارد می‌کردند. در سده نهم میلادی کشتی‌های سیراف که تا دریای سرخ در غرب پیش می‌رفتند، برای بازگشت، راه جده به سوی هندوستان را بر ادامه راه از دریای سرخ تا مصر، ترجیح

می‌دادند. دلیل این امر را جهان‌گردی مسلمان در آن روزگار، چنین نوشته است: «در دریای هند و چین، مروارید و عنبر، در کوهستان‌های آن، سنگ‌های گران‌بها و معادن طلا، در دهان حیوانات آن‌جا، عاج و در کارگاه‌های آن چوب ساج و نی خیزران و عود و کافور و گیاه نیلوفر و پرنیان^{۴۵} و جوزبواو بقم و چوب صندل و مواد خوشبوی دیگر، در میان پرندگان طاووس و طوطی و در رستنی‌های زمینش مشک و زیاد^{۴۶} وجود دارد».

ابن‌خرددبه در سال ۳۵۰ق [احتمالاً ۲۵۰ق صحیح است] محصولاتی را از هند ذکر کرده است که به عراق و سرزمین‌های عربی دیگر صادر می‌شد. وی می‌نویسد: «چوبهای خوشبو، صندل، کافور، گیاه نیلوفر، جوزبواو، کبابهٔ چینی،^{۴۷} نارگیل، پارچه‌های کتان، پنبه‌ای و ابریشمی و عاج...» و از منطقهٔ سرانیدب نیز انواع یاقوت، مروارید، بلور و سنباده‌هایی که برای تعمیر [و تراش] جواهرات به کار می‌رفت، صادر می‌شد. از ملیبار فلفل سیاه، از گجرات سرب، از دکن (در جنوب هندوستان) پرنیان و گیاه الدادی (دادی)^{۴۸} و از سند نوعی دارو (به نام) کت، نی و خیزران صادر می‌گردید.^{۴۹}

مسعودی [در سال ۳۰۳ق] و بشاری مقدسی (در ۷۳۰ق) در وصف کفش‌های [منطقهٔ] کهنبات (کاتهیوار) که به خارج صادر می‌شد،^{۵۰} بسیار سخن گفته‌اند. شهر تهانه (بمبئی) نیز به پارچه‌های خود یا پارچه‌هایی که برای صدور به خارج، به آن‌جا می‌آمد، مشهور بود. این کالاها نیز به نام پارچهٔ تهانه مشهور بود.^{۵۱}

مسعربن مهلهل که در سال ۳۳۱ق سفری به هند داشته و سراسر جنوب هند را گردش کرده در مورد شهر کولم (واقع در تراونکور- مدراس) چنین نوشته است: «در این‌جا همان ظروف سفالین معروف به «غضائر»^{۵۲} ساخته می‌شوند. این ظروف را هموطنان ما می‌خرند و می‌پندارند که از چین آمده است، در حالی که چنین نیست، زیرا گل چین سخت‌تر از گل کولم است و احتیاج به آتش بیشتری برای پختن دارد، اما رنگ گل کولم کدر است [تیره است] در حالی که گل چین کاملاً سفید است، البته گاهی رنگ‌های دیگری نیز دارد. هم‌چنین در کولم درختان آبنوس بلندتر است و گاه به صد ذراع می‌رسد. در زمین اینجا گیاه پرنیان، نی خیزران و چوبی که برای [ساخت] نیزه به کار می‌رود، ریواس چینی^{۵۳} و گیاه ساذج هندی که داروی چشمی کمیابی است، می‌روید. بازرگانان مسلمان از شهر کولم، عود، کافور و مواد معدنی تهیه می‌کنند.^{۵۴}

هم‌چنین نوعی سم (زهر) از هند وارد می‌شد که [زکریای] قزوینی [در کتاب آثارالبلاد و مرصادالعباد] آن را «بیش» نامیده است و این همان واژهٔ هندی «بس» به معنای «زهر» است.^{۵۵}

دانه هل

دانستن وجه تسمیه دانه هل، مانند خود دانه هل، مطبوع و جالب است. در میانه راه کارومندل تا ملیبار^{۵۶} دماغه‌ای به نام «رأس الیهیل»^{۵۷} وجود داشت که خاستگاه هل به شمار می‌رفت. و چنان‌که روشن است، هل در زبان سانسکریت «ایل» و در فارسی «هل» نامیده می‌شود. وجه تسمیه نام «دماغه هیلی [نیز چنین] می‌باشد. و از این رو است که هل به زبان اردو «لاچی» خوانده می‌شود. همین سرنوشت نیز برای [گیاه خوشبوی] عود اتفاق افتاد و چون اعراب بازرگان آن را از کارومندل تهیه می‌کردند، به «مندل» معروف شد.^{۵۸}

مسعودی در اواخر قرن چهارم ق، دهم میلادی، می‌نویسد: «بازرگانان از منطقه ال‌دیب (مالدیو و سنغل دیب [سنگل دیب] و جزایر دیگر هند) نارگیل، چوب گیاه پرنیان، خیزران و طلا وارد می‌کردند».^{۵۹} همو در وصف ثروت جزایر مهراج می‌نویسد: «در آن جا مواد خوشبو بسیار است و تاجران، کافور، عود، نیلوفر، جافل، کبابه چینی و پرین و نوعی هل دانه درشت و غیره از آن جا تهیه می‌کنند».^{۶۰} برخی از مردم این جزایر، کشتی‌های کوچکی داشتند که تنها از تنه یک درخت ساخته شده بود. بدین گونه که تنه درخت را گود کرده و آن را به جای قایق به کار می‌گرفتند. اینان نارگیل، نیشکر، موز، شیر نارگیل را به هندوستان می‌بردند و آن را با آهن مبادله می‌نمودند.^{۶۱}

ابن فقیه همدانی (۳۳۰ق) می‌نویسد: «خداوند به سرزمین هند و سند نعمت‌هایی چون انواع مواد خوشبو، گوهرهایی چون یاقوت و الماس، (حیواناتی) چون کرگدن، فیل و طاووس و نیز عود، عنبر، نیلوفر، گیاه سنبل، خولان^{۶۲}، دارچین، نارگیل، هل، توتیا، پرنیان، نی‌خیزران، چوب صندل، ساج و فلفل سیاه ارزانی کرده است».^{۶۳}

شواهدی از زبان عربی

زبان عربی به تنهایی به ما می‌گوید که اعراب چه چیزهایی را از هند وارد می‌کرده‌اند. شمشیرهای هندی که در زبان عربی به «الهندی»، «المهند» معروف است، یکی از نمونه‌های آن است. بسیاری از واژه‌های هندی که اکثراً نام ادویه، عطرها و داروهاست، وارد زبان عربی شده است که برخی از آن‌ها را (در زیر) ذکر می‌نماییم:

عربی	ترجمه فارسی	هندی	تلفظ هندی
الصندل	چوب صندل	چندن	Chandan
المسک	مشک	موشکا	Moshka
الکافور	کافور	کپور	Kapur

تلفظ هندی	هندی	ترجمه فارسی	عربی
Tambol	تامبول	گیاه تنبول ^{۶۴}	التنبول
KankphaL	کنک پهل	گیاه نیلوفر	القرنفل
piIipIa	پیلی پیلا	لفل	اللفل
kobal	کوبل	فوفل ^{۶۵}	الفوفل
SunjaBera	زونجا بیرا	زنجبیل	الزنجبیل
Nilophal	نیلوپهل	گل نیلوفر	نیلوفر
Ael	ایل	دانه هل	الهیل

نام هندی ادویه‌هایی که وارد زبان عربی شد

تلفظ هندی	هندی	ترجمه فارسی	عربی
Jaiphal	جائی پهل	داروی جائفل	جائفل
Triphal	تری پهل	معجون هلیله ^{۶۶}	الاطریفل
shakhar	شکهر	شخیره ^{۶۷}	الشخیره
Bahera	بهیپترا	بلبله (داروی گری)	البلیج
Harh	هره	هلیله (داروی سردی)	الهلیج
Bhalataka	بهلاتکه	بلادر ^{۶۸}	البلادر

در مورد کلماتی چون عود هندی، قسط (نوعی دارو و بخور شبیه به عود) و ساذج و زردچوبه و تمر هندی احتیاجی به معرفی ریشه آن‌ها نیست. اعراب چون عود را از منطقه کارومندل تهیه می‌کردند، نام آن را به واژه «مندل» مخفف کردند.^{۶۹}

نام هندی پارچه‌هایی که وارد زبان عربی شد

تلفظ هندی	هندی	ترجمه فارسی	عربی
kirpas	کریاس	کریاس	قرفس
chint	چهینت	چیت	الشیت
pat	پتا	پارچه‌لنگ	الفوطه

نام هندی رنگ‌هایی که وارد زبان عربی شد

تلفظ هندی	هندی	ترجمه فارسی	عربی
Niel	نیل	نیلی	النیلج
Kirmich	کرمیج	قرمز	القرمز

نام هندی محصولات که وارد زبان عربی شد

تلفظ هندی	هندی	ترجمه فارسی	عربی
Mosha	موشه	موز	الموز
Nareal	ناریل	نارگیل	النارجیل
Am	آم	أنبه	الانبج
Lemu	لیمو	لیمو	اللیمون

سه کلمه هندی که در قرآن آمده است:

پیش‌تر، دانشمندان در مورد وجود کلماتی غیر عربی در قرآن با یکدیگر اختلاف نظر داشتند. اما امروزه نظریه وجود کلمات غیرعربی در آن ثابت شده است. این واژه‌ها که «عربی شده» می‌باشند را حافظان قرآنی چون ابن حجر عسقلانی و سیوطی جمع‌آوری کرده‌اند. ما هندیان باید افتخار کنیم که واژه‌هایی هندی در این کتاب مقدس پاک جای دارد. البته برخی کلمات در قرآن وجود دارند که به اشتباه به هندی نسبت داده شده‌اند، مانند واژه «إبلعی» [به معنای فروبهر] که آن را واژه‌ای هندی و به معنای بنوش آورده‌اند یا واژه طوبی که سعیدبن جبیر آن را هندی پنداشته است.^{۷۰} اما می‌دانیم که این سخنی بی‌اساس است. اما بی‌شک سه واژه «المسک» [مشک]، الزنجبیل [زنجبیل] و الکافور [کافور] که در قرآن آمده‌اند، ریشه هندی دارد.

گواهی تورات درباره قدمت تجارت اعراب با هندیان

تورات از بازرگانان عربی [سامی] یاد می‌کند که حدود ۲۰۰۰ سال قبل از میلاد کالاهایی، چون چوب بلسان و صنوبر را از هند به مصر منتقل می‌کردند.^{۷۱} در همین تورات آمده است که ملکه یمن هدیه‌ای برای حضرت سلیمان فرستاد که شامل انواع عطرها، مقدار زیادی طلا و سنگ‌های گران‌بها بود.^{۷۲}

در زمان حزقیال نبی (۵۲۸ ق م) تاجران عرب [سامی]، فولاد، گیاه ساذج هندی و ادویه را از اوزال (=یمن) به شام می‌بردند. چنان‌که حزقیال می‌گوید: «از اوزال به سوی بازار تو حرکت می‌کنند تا در آن‌جا فولادی درخشان، ساذج هندی و ادویه را بفروشند».^{۷۳} و درست است که مواد و گیاهان خوشبو در یمن یافت می‌شد، اما زادگاه فولاد درخشان (شمشیر) و مواد معدنی و ادویه از گذشته تا به حال، سرزمین هند بوده است. این مطلب آشکارا نشان می‌دهد که سابقه روابط تجاری اعراب و هند، دست‌کم به دوهزار سال پیش از میلاد مسیح باز می‌گردد.

محصولات و تجارت هند از نگاه جهان گردان مسلمان

اولین محصولی که مسلمانان را به خود جلب کرد، نارگیل بود. /بوزید سیرافی در قرن ۳ ق/م۹ می‌نویسد: «بازرگانان عمان به نقاطی از هند می‌روند که در آن نارگیل بسیار است. ایشان ابزارهای نجاری به همراه می‌برند، درختان نارگیل را خریداری و قطع می‌کنند و رها می‌کنند تا خشک شوند، سپس آن را به تخته‌هایی تقسیم می‌کنند و از پوست این درختان [و الیاف آن] طناب‌هایی می‌سازند. و با آن طناب‌ها، الوارها را درهم می‌بندند و از آن، یک کرجی می‌سازند و نیز از جنس همان نیز بادبانی بر فرازش می‌افزاند، سپس نارگیل را بر آن بار می‌زنند و به عمان برده، سود سرشاری به دست می‌آورند».^{۷۴}

علاوه بر نارگیل، انبه و لیمو موجب اعجاب و شگفتی بازرگانان مسلمان شد. /ابن حوقل (۳۵۰ق) در هنگام توصیف سند می‌نویسد: «در این سرزمین میوه‌ای به اندازه سیب و بسیار ترش‌مزه یافت می‌شود که آن را لیمو نامند. میوه دیگری نیز شبیه به هلو و با طعمی نزدیک به آن وجود دارد که آن را انبه گویند».^{۷۵}

هم‌چنین مسعودی می‌نویسد: «نارنج و لیمو از میوه‌های خاص هند هستند که در قرن سوم هجری ابتدا به عمان و سپس به عراق و شام رفت. و کشت درخت آن، چنان رایج شد که تمام شهرهای ساحل شام و سرزمین مصر را در بر گرفت. با وجود این، طعم این میوه‌ها در هندوستان چیز دیگری بود».^{۷۶}

/ابن حوقل محصولات و کالای تجاری سند و گجرات را این گونه ذکر کرده است: «در منصوره که در گذشته برهمن‌آباد نامیده می‌شد، لیمو، انبه و نیشکر یافت می‌شود. در آن جا قیمت‌ها ارزان و طلا و نقره بسیار است».

«آلور که از لحاظ وسعت با مولتان برابری می‌کند، حصاری دارد و بر کران رود سند است. آلور سرزمینی سرسبز، حاصل‌خیز و بازاری تجاری است».

«دیبل: که در شرق رود سند و بر ساحل دریا قرار دارد، بازار بزرگی با انواع تجارت‌خانه‌هاست. این‌جا بندر سند محسوب می‌شود و تمامی رونق آن وابسته به تجارت است».

«کامهل: از کامهل تا مکران که مسکن بودائیان و میدیان^{۷۷} است، شترهایی دوکوهانه یافت می‌شود که مردم فارس و خراسان به دلیل نجابت و نژاد برتر آن‌ها، در قیمت‌گذاری بر آن‌ها غلو می‌کنند».

«قدابیل (قندابیل): شهر تجاری بودائیان است و خانه‌های آن‌جا کلبه‌هایی بیش نیست».

«صیمور و کهنبات (گجرات و کاتهیوار) برنج و عسل فراوانی دارد».

در کلوان بذره‌های مختلف، حیوانات و دام بسیاری وجود دارد، اما میوه اندک است.»
 «در کیزکانان [جوز جانان؟]^{۷۸} (پایتخت قصدار) ارزانی فراگیر و انگور و انار و محصولات سردسیری فراوان است، اما محصولاتی چون خرما در آن جا پرورش نمی‌یابد.»
 «قنچبور: بزرگ‌ترین شهر مکران است که در آن، نیشکر، خرما و نوعی شیرینی به نام فانید به دست می‌آید که به تمام عالم صادر می‌شود.»

مقدسی (۳۷۵) بیش از این حوقل شهرهای هند را توصیف کرده است، چنان که می‌نویسد:
 «ویهند شهری است بسیار پاکیزه و وسیع‌تر از منصوره، در آن جا میوه‌های خوشمزه و درختان بلند، بسیار است. و قیمت‌ها چنان ارزان است که سه من عسل [من عربی، وزنی اندک است] به درهمی فروشد. شیر و نان از این ارزان‌تر است. در ویهند درختان هلو و گردوی بسیاری [نیز] می‌روید.»

«قنوج: در نزدیکی مولتان، شهری بزرگ با حصار است. در این جا باغ‌های پرمیوه و بازاری پررونق وجود دارد. گوشت و موز بسیار ارزان است، اما گندم در این زمین اندک می‌روید. از این رو غذای اصلی مردمان، برنج است.»

«مولتان: از نظر وسعت با منصوره برابری می‌کند، میوه‌هایش کمتر از منصوره، ولی نرخ‌هایش ارزان‌تر است، چنان که سی من نان به یک درهم و سه من شیرینی فانید را به درهمی فروشد. تاجران همه راست‌گوی و تجارتش پررونق و پرسود است.»

«شیرینی فانید از منطقه طوران و برنج و پارچه از سند به خارج صادر می‌گردد. در سراسر سند فرش‌های زیبا بافته می‌شود و پارچه‌های نازک و [همچنین] نارگیل کفش‌های کهنبات از شهر منصوره، فیل و عاج و جواهرات و ادویه مرغوب از سند به خارج صادر می‌شود، اما دو محصول، ویژه سند می‌باشد: یکی لیمو و دیگری انبه که بسیار خوش طعم‌اند. علاوه بر این، هر چه شتر بختی در شرق ایران و فارس یافت می‌شود، اصل آن از سند است. این شتران دوکوهانه سندی، الفالج نامیده می‌شوند و بسیار گران‌بهایند و در کشورهای دیگر [غیر از هند] فقط پادشاهان قدرت خرید آن را دارند و همچنین است درباره کفش‌های گران‌قیمت کهنبات».^{۷۹}

مسعودی طاووس هندوستان را بسیار ستوده و نوشته است: «ابتدا طاووس را از هند به عراق و دیگر مناطق بردند و از آن، جوجه‌کشی کردند، اما طاووس هندی از نظر قامت و ظاهر از این نوع طاووس‌ها بسیار زیباتر است».^{۸۰}

پارچه‌های نرم و نازک هندی از دیرباز، بسیار مورد علاقه خارجی‌ان بود. چنان که همه ملل اتفاق نظر داشتند که تنها هندیان پارچه‌های لطیف می‌بافند. گفته‌اند که پارچه‌های به کار رفته در

مومیایی اجساد مصریان باستان بافت هند بوده است، اما این سخن ادعایی بی دلیل است، ولی جهان گردی عرب در قرن هشتم میلادی (دوم هجری) در مورد هند و چین می نویسد:

«پارچه های بافت هند در دنیا بی نظیر است. این پارچه چنان نازک است که اگر یک لباس کامل از آن به خوبی به هم پیچانده شود، می توان آن را از حلقه یک انگشتر عبور داد! این نوع پارچه پنبه ای است و من [= جهان گرد عرب] به چشم دیده ام».^{۸۱}

بازرگانان مسلمان، شاخ کرگدن را از هند به چین می بردند. و در آن جا با ایجاد تصاویری برجسته از این شاخ ها کمربندهایی گران بها ساخته می شد که قیمت هر یک به دو یا سه هزار دینار می رسید.^{۸۲}

در هند از تعرق بدن نوعی حیوان، عطری به دست می آید که بازرگانان مسلمان آن را به مراکش می بردند.^{۸۳} ماده ای به نام نمک سیاه نیز از هند صادر می شد.^{۸۴}

از میان مورخان مسلمان مسعودی مفصلاً گیاه تنبول را در نُه قرن پیش توصیف نموده است: «در خاک هندوستان گیاهی به نام تنبول می روید که اگر به آن فوفل و آهک [یا گچ] افزوده و بچونند، رنگ دندان ها مانند دانه های انار به سرخی می گراید و دهان خوشبو و دل انسان شاد می شود. هندیان دندان های سفیدی که با رنگ سرخ گیاه تنبول رنگین نشده بود، را نمی پسندیدند».

در روزگاران گذشته، تنبول به سرزمین های اسلامی نمی رسید. با وجود این در ۳۰۵ ق مسعودی می نویسد: «در این زمان مردمان یمن و حجاز و مکه فوفل بسیاری در غذای خود به کار می برند».^{۸۵} عودی که از دماغه کماری [در جنوب هندوستان] وارد می شد، نزد عرب شهرت بسیار داشت^{۸۶} و چون این دماغه را «قماری» می نامیدند، این عود نیز «العود القماری» شهرت یافته بود. اعراب مشک را از تبت^{۸۷} و الماس را از کوه های کشمیر تهیه می کردند.^{۸۸ و ۸۹}

واردات هندوستان

صادرات هندوستان در بالا ذکر گردید، اما بازرگانان مسلمان چه کالاهایی را به هند وارد می نمودند؟

بومیان جزایر اقیانوس هند کالاهای مورد نیاز خود، از جمله پارچه را از بازرگانان مسلمان می خریدند، اما [برخی] مورخان مسلمان نوشته اند که مردم بعضی از جزایر آن جا برهنه می زیستند و احتیاجی به پارچه نداشتند در حالی که به خرید آهن علاقه بسیاری نشان می دادند!^{۹۰}

در قرن سوم هجری (نهم میلادی) سکه های طلای سند خواهان زیادی داشت، چنان که هر دینار سندی با سه دینار هندی مبادله می شد. انگشترهای زبرجد در صندوقچه های زیبا نیز به هندوستان

وارد می‌شد. علاوه بر این، هندیان به مرجان و نوعی سنگ ارزان قیمت معمولی به نام «دهنج» علاقه وافری داشتند.^{۹۱، ۹۲} شراب از مصر،^{۹۳} پارچه‌های ابریشمی، پوست سمور، انواع پوستین‌ها و شمشیر از بیزانس^{۹۴} و آسیای صغیر، گلاب از فارس [= ایران] (که در هندوستان بسیار شهرت داشت)^{۹۵} به هندوستان و خرما^{۹۶} به دیبل در سند و اسب عربی به کارومندل صادر می‌شد.^{۹۷، ۹۸}

هندیان و دریانوردی

در هیچ یک از کتاب‌های تاریخ، جغرافیا و سفرنامه‌ها، از یونان باستان گرفته تا روزگار دریانوردی مسلمانان، در آن‌جا که از تجارت دریایی و زمینی یاد می‌شود، نامی از دریانوردان و بازرگانان هندوستان نیامده است و تنها به نام یونانیان، رومیان و مسلمانان (عرب) بسنده شده است. حتی سفرنامه مارکوپولو در این مورد مطلبی ندارد.^{۹۹} از این رو به نظر *الفستون* و نویسندگان دیگر انگلیسی [که درباره تاریخ هند پژوهش نموده‌اند] کشتی‌های هندیان تنها در حوزه رودهای سند و گنگ و در سواحل هندوستان، آن هم از بندری تا بندری دیگر حرکت می‌کرده‌اند و هندیان جرأت پیمودن دریاها^{۱۰۰} بزرگ را نداشته‌اند. اینان می‌نویسند حتی اسکندر مقدونی در لشکرکشی به هندوستان، در رودخانه سند کشتی‌های بزرگ و دریانوردان باتجربه نیافت و تنها به قایق‌های کوچک ماهی‌گیری و مانند آن برخورد کرد. اهالی کارومندل دریانورد بوده و بی‌شک تا جزایر جاوه نیز دریانوردی کرده‌اند.^{۱۰۰}

ما با گفته این نویسندگان مخالفیم، بلکه معتقدیم که اگرچه همه هندیان با دریانوردی آشنا نبوده‌اند، ولی دست‌کم ساکنان سند و گجرات با دریانوردی آشنا بوده و در آن تجربه داشته‌اند، [چنانکه] *مانو*^{۱۰۱} که نویسنده یکی از قدیم‌ترین کتب سنسکریت است، اشاره‌ای به دریانوردی هندیان نموده است. او می‌نویسد: «دریانوردانی که سلامتی خود را به خطر انداخته‌اند، عمر خود را در دریا مصرف کرده، به دوردست‌ها رفته و به دنبال هدفی بوده‌اند، هر مقدار کالای وارداتی را قیمت‌گذاری کنند، مشروع و شایسته است».^{۱۰۲}

آرین (Arrian) [نیکومدی] مورخ یونانی در کتاب *اسکندر کبیر* می‌نویسد: «اسکندر [در هند] مجبور بود برای خود کشتی‌هایی بسازد»، اما همو تصریح می‌نماید که طبقه چهارم [در نظام کاستی هندوستان] کسانی بوده‌اند که کشتی‌ساز و دریانورد بوده‌اند.^{۱۰۳} از نوشته‌های *آرین* برمی‌آید که «در دهانه دریای سرخ جزیره‌ای وجود داشت که شاید همان جزیره سکوترای امروز باشد، در آن‌جا در کنار مهاجرت‌نشین‌های یونانی و عرب سامی یک مهاجرنشین هندی نیز وجود داشت»^{۱۰۴}

بی‌شک، بسیاری از ساکنان مالدیو، سیلان و جزایر مالایا را هندیان تشکیل می‌دادند، به طوری که حتی عادات، آداب و رسوم، ادیان و زبان‌های مردم این جزایر ریشه هندی دارد. و از این روست که جهان‌گردان و بازرگانان مسلمان، این جزایر را بخشی از خاک هندوستان و تابع آن‌جا دانسته‌اند. /بوزید، از جهان‌گردان قرن سوم هجری (نهم میلادی) می‌نویسد: «دماغه کماری را پادشاه جاوه تصرف کرده است».^{۱۰۵} و جالب این است که اعراب همواره از پادشاه جاوه با لقب «مهرج» [مهاراجا] که [لقبی هندی است] و قلمرواش را «مملکت مهرج» می‌نامیدند.

/بوزید در ادامه می‌نویسد: «هندیان طبق عادتی همگانی، همه در یک ظرف غذا نمی‌خورند». وی می‌افزاید: «آنان، گاه در دسته‌های صد نفری یا بیشتر به سیراف (مرز عراق)^{۱۰۶} [برای کار] می‌آمدند و هنگامی که تاجران عرب آنان را برای غذا فرامی‌خواندند، در پیش هر کدام طبق غذا می‌نهادند».^{۱۰۷} از این مطالب، آشکار می‌شود که هندیان، دست کم از عهد سلطه مسلمانان، به طور وسیعی تا حدود عراق سفر می‌کردند. مسلمانان نوشته‌اند که هندیان از کشمیر جنوبی (پنجاب) تا سند را با کشتی سفر می‌کردند.^{۱۰۸}

دلیل مهم‌تر بر [رونق] دریانوردی هندیان، نوشته‌های [ناخدا] بزرگ‌بن شه‌ریار [رامهرمزی]، ناخدای [ایرانی] در کتاب «عجایب الهند» است. وی در این کتاب، کلمه «بانانیه» را که به معنای تاجران دریانورد هندی است، بسیار به کار برده تا میان آنان تفاوت قائل شود. وی در همان کتاب، بازرگانان عرب را با کلمه «التاجر» یاد کرده است و از این طریق، میان دریانوردان عرب و هندی تمیز قائل شده است. امروزه نیز در کشورهای عربی بازرگانان هندی را «بانیه» و جمع آنرا «بانانیه» می‌گویند.^{۱۰۹} و هم اکنون نیز (زمان نگارش مقاله در ۱۹۵۰م) با عراق، بحرین، عمان، سودان، مصوع،^{۱۱۰} پورت سعید و قاهره به تجارت مشغول‌اند. معلوم نیست که از چه زمانی این بازرگانان از سند و گجرات و مولتان به این‌جا در رفت و آمد بوده‌اند، زیرا بر اساس نوشته‌های مورخان در سال ۳۰۰ق هندیان در کشتی‌های اعراب در نزدیکی عدن دیده شده‌اند.^{۱۱۱}

کشتی‌های دریای هند

ناوگان دریایی هند با ناوگان دریایی مدیترانه متفاوت بود. در کشتی‌های دریای مدیترانه چوب‌ها با میخ آهنی، و در کشتی‌های دریای هند، چوب‌ها با طناب‌های نازکی از جنس الیاف، به هم متصل می‌گردید.^{۱۱۲} و^{۱۱۳} این کشتی‌ها بسیار بزرگ، دو طبقه، مجهز به اتاق مسافران، خدمه و انبار کالا و مخازن آب شیرین بود. تعداد کارگران و ملوانان و گارد محافظ مسلح به تیر و کمان، به هزار نفر می‌رسید.^{۱۱۴}

حال ادامه حکایت را از زبان ناخدا بزرگ در ۳۰۶ ق بشنویم:

« با یک کشتی به سوی هند حرکت کردم و دو کشتی عبدالله بن جنید و السیاح ما را همراهی می کردند. این سه کشتی بزرگ و وسیع، دریانوردان و ناخدایانی مشهور داشتند. تعداد بازرگانان، ملوانان، غلامان و دیگران به ۱۲۰۰ نفر می رسید. کشتی علاوه بر این، بارهای بسیاری را در خود جای داده بود، چندان که تعیین مقدار آن مشکل بود. این کشتی های تندرو پس از یازده روز به بندر بمبئی رسیدند.^{۱۱۵}»

با توجه به مطالب یاد شده می توان به عظمت این کشتی ها پی برد. این کشتی ها می توانست افزون بر بار، ملوانان و سربازان یاد شده، چهارصد مسافر و وسایل راحتی آنان را در خود جای دهد. اما کشتی هایی که به مقصد چین می رفت، بزرگ تر و حجیم تر بود تا جایی که تنها تعداد خدمه آن به هزار نفر می رسید. از این میان ۶۰۰ تن ملوان و ۴۰۰ نفر گارد محافظ تیرانداز و نفت انداز بودند.^{۱۱۶} هر کدام از این کشتی ها مجهز به سه قایق نجات برای حوادث ناگهانی بود. و از آن چه گذشت، می توان حدس زد که تعداد مسافران هر کشتی چند نفر بوده است.^{۱۱۷}

سود تجارت دریایی

سود حاصل از تجارت دریایی را می توان از نوشته های برخی جهان گردان ارزیابی کرد، چنان که شهر ولبهه رائی (در هندوستان) به دلیل ثروت فراوان، به شهر طلا معروف بود. تعداد دکان ها در پایتخت مهراج (جزیره جاوه) خارج از حد و حصر بود تا آن جا که حجره های صرافان به تنهایی به ۸۰۰ می رسید.^{۱۱۸}

در عمان یک بازرگان مروارید بود که به طور تصادفی بر دو مروارید کمیاب دست یافت که خلیفه بغداد آن ها را به صد هزار درهم از او خرید.^{۱۱۹}

یکی از ناخدایان نوشته است: « در سال ۳۱۷ ق کالاهای تجاری را از «کله» (در هندوستان) به عمان بردم که حاکم عمان ۶۰۰ هزار دینار^(۱) به عنوان مکوس [مالیات راهداری] بر آن مقرر کرد و این به جز صد هزار دیناری بود که یا حاکم از روی مروت بر من بخشید و یا مالیات کالاهایی بود که خدمه [کشتی] از او مخفی کرده بودند و او از وجود آن بی اطلاع بود». ^{۱۲۰}

در همان سال، یک کشتی از سرانندیب رسید و بیش از ۶۰۰ هزار دینار مکوس پرداخت کرد.^{۱۲۱}

(۱). در حال حاضر (آبان ۱۳۸۳) ارزش یک مثقال طلای ۱۸ عیار ۴۱۹۴۰۰ ریال است. در گذشته، هر دینار یک مثقال وزن داشته است.

در عمان یک دلال (سمسار) یهودی به نام اسحاق می‌زیست که با یهودی دیگری اختلاف پیدا کرد، از این رو به هند و سپس به چین [رفت]. وی در آن جا چنان ثروتی اندوخت که یکی از کشتی داران شد. وی پس از سی سال، در سال ۳۰۰ق به عمان بازگشت و به حاکم آن جا ۱۰۰ هزار درهم رشوه داد تا کالای درون کشتی‌اش را بازرسی نکند. او مقدار زیادی مشک به همراه آورده بود، چندان که ۱۰۰ هزار مثقال از آن را به یک تاجر فروخت و ارزش مقدار مشکی که به دیگران فروخت، به ۶۰ هزار دینار می‌رسید.^{۱۲۲}

در حکایت دیگری آمده است که مردی عمانی به سبب فقر شدید، ترک وطن کرد و در هنگام بازگشت آن قدر ثروت مند شده بود که کشتی بزرگی سرمایه او را حمل می‌کرد. این اموال، شامل محموله مشک به ارزش یک میلیون دینار و به همین مبلغ پارچه حریر و سنگ‌های گران بها بود. وی بابت این کالاها نیم میلیون دینار مکوس پرداخت کرد.^{۱۲۳}

پادشاهان سواحل هند نیز از تجارت دریایی مسلمانان، درآمد زیادی به دست می‌آوردند، از این رو مسلمانان را بسیار احترام می‌کردند.^{۱۲۴} به گفته ابن بطوطه که مرزهای (بندرهای) جنوبی هند را دیده بود، شاهان هند بازرگانان مسلمان را بسیار گرمی می‌داشتند، زیرا رونق سرزمین آنان به این تجارت بستگی داشت. شاهان «کالی کُت» [کالیکوت] و «کارومندل» نیز از قبال این تجارت دریایی به ثروت‌های فراوانی رسیده بودند، چنان که یکی از شاهان کارومندل هنگام مرگ، آن قدر ثروت داشت که کارگزار مسلمان او برای جابه‌جا کردن طلا و جواهرات ارباب خود، به هفت هزار گاو نر ارباب‌کش نیازمند شد.^{۱۲۵}

هنگامی که «ملک کافور» (از سرداران سلطان علاءالدین خلجی) کارومندل را فتح کرد، در خزانه شاهی آن جا غیر از دیگر اشیا ۹۶ هزار من طلا^{۱۲۶} پانصد من مروارید^{۱۲۷} و سنگ‌های گران بها یافت و اگر از ارزش مروارید و جواهرات صرف نظر کنیم، تنها ۹۶ هزار من طلایی که او در آن جا یافت [با توجه به این که] هر من در زمان علاءالدین ۲۸ رطل^{۱۲۸} بود، ۲۶۸۸۰۰۰ هزار رطل طلا بود.

شایان ذکر است که بیشترین حجم تجارت کارومندل با سواحل کشورهای مسلمان، عراق و ایران بود.

راه‌یابی مسلمانان از دریای مدیترانه به هندوستان

چنان که می‌دانیم پرتغالیان از طریق دور زدن آفریقا به راه هند دست یافتند و بیشتر مردم می‌پندارند که کشف این راه دریایی، نتیجه تلاش دریانوردان پرتغالی است اما مردم شگفت‌زده خواهند شد اگر بدانند که قرن‌ها پیش از پرتغالیان، دریانوردان مسلمان که در اقیانوس هند تردد

می‌کردند، کاشفان این راه بودند. ما تفاوت میان ساخت کشتی‌های اقیانوس هند و کشتی‌های مدیترانه را پیش از این گفتیم و نوشتیم که در کشتی‌های مدیترانه، چوب‌ها به وسیله میخ آهنی، و در کشتی‌های اقیانوس هند، به وسیله طناب‌هایی ظریف از الیاف نخ یا درخت نارگیل متصل می‌شد. از سوی دیگر سلیمان تاجر که در سال ۲۳۷ق می‌زیست و در این مقاله ما از او بسیار سخن گفتیم، در سفرنامه خود نوشته است:

«از جمله چیزهایی که در روزگار ما مردم از آن اطلاع یافتند و پیشینیان بدان آگاه نبودند و حتی تصور آن را هم نمی‌کردند، این است که دریایی که چین و هند در آن قرار دارند، راهی به دریای شام (مدیترانه) دارد. در روزگار ما این اتفاق افتاد که چند کشتی ساخت اعراب در اقیانوس هند، شکسته و غرق شدند، اما چوب این کشتی‌ها از طریق بحرالاکضر به دریای مدیترانه رسید و این امر مشخص شد که اقیانوس هند پس از این که چین را دور بزند، به بحرالروم (= مدیترانه) می‌رسد، زیرا کشتی‌هایی که چوب آن‌ها با طناب به هم دوخته شده باشند، تنها [در هندوستان] و سیراف ساخته می‌شد و این‌گونه کشتی در مدیترانه مرسوم نبود.^{۱۳۹}»

چگونگی دست‌یابی واسکودوگاما به راه هند

از قرار معلوم، دریانوردان پرتغالی پس از این که آفریقا را دور زدند، به اقیانوس هند رسیدند. با وجود این، راه هندوستان را نیافتند. چنان که پرتغالیان خود معترف‌اند و نیز به گفته مسلمانان کسی که پرتغالی‌ها را به هند رساند، دریانوردی به نام «ابن‌ماجد» ملقب به «أسدالبحر» (شیر دریا) بود. وی کتاب‌هایی در مورد اقیانوس هند نوشته بود که چند نسخه از کتاب‌های او امروزه در کتابخانه پاریس است و مسیو بال جاتر (ناشر کتاب‌های شرقی در پاریس) آن را در سه جلد منتشر کرده است. در جلد سوم این کتاب، توضیح مفصلی در مورد فن دریانوردی اعراب و ابزارها و کشتی‌های آن‌ها وجود دارد. در همین جلد، به نقل از کتاب *البرق الیمانی فی الفتح العثمانی*^{۱۴۰} که از کتاب‌های تاریخی معاصر با *ابن‌ماجد* بوده، شرح چگونگی رسیدن دریانوردان پرتغالی به اقیانوس هند، حکایت سرگردانی آن‌ها در جست‌وجوی راه هند و چگونگی فریب دادن *ابن‌ماجد* و اینکه در هنگام مستی از وی اطلاعاتی در مورد راه هند گرفتند، آمده است.

فلفل سیاه و اروپا

اولین بازرگانان اروپایی که در قرن ۱۷م به اقیانوس هند می‌آمدند، به خرید فلفل سیاه علاقه‌مند بودند و آن‌را به کشورشان می‌بردند. *زکریای قزوینی* [نویسنده ایرانی کتاب آثار البلاد و اخبار العباد]

جغرافی‌دان عربی‌نویس قرن ۱۳م (هفتم هجری) از قول نویسنده‌ای قدیمی‌تر در مورد اوضاع ملیبار می‌نویسد:

«فلفل سیاه از دورترین نقاط شرقی به غربی‌ترین نقاط صادر می‌شد. و بیشترین علاقه‌مندان آن فرنگیان بودند که آن‌را از ساحل شام به غربی‌ترین نقاط می‌بردند».^{۱۳۱}

ظاهراً ترکان عثمانی با استیلا بر قسطنطنیه و دریای مدیترانه، اروپاییان را از فلفل سیاه هندی محروم کردند، اما علاقه آنان به این نوع ادویه، موجب شد تا خود را به خطر انداخته و از راهی دیگر به هند دست یابند تا این کالا را به کشور خود ببرند.

سرود ملی هند به زبان عربی

برای حسن ختام، شعری عربی را که یک هندی در مدح سرزمین خود و محصولات آن سروده است، در ادامه می‌آوریم. این شعر در پاسخ شاعری سروده شده که به هند رفته و از آن‌جا عیب‌جویی کرده بود. [شایان ذکر است که] این شاعر هندی که *ابوالصلح سندی* نام دارد در ۶۸۶ ق و شاید در زمانی بسیار دورتر (قرن ۳ یا ۴ هجری) می‌زیست، زیرا سیطره عرب بر سند در همان زمان برقرار گردید.

[ترجمه فارسی شعر چنین است:]

« - دوستان من، برتری ما را انکار کرده‌اند و این کاری نیکو نیست که هند و سرنیزه‌های برآن هندی را که در همه جنگ‌ها دیده می‌شوند، نکوهش کنی.

- به جانم سوگند که هند سرزمینی است که وقتی باران در آن‌جا می‌بارد، قطرات آب به مروارید و یاقوت تبدیل می‌شود تا تهیدستان به نوا برسند.

- مشک و کافور و عنبر و عود و انواع عطرها از هند است. این عطرهایی است که برای خوشبو کردن تن به کار آید.

- همه گونه دارو [ادویه] و گردوی خوب و گیاه ناردین، از سرزمین هند است و هم‌چنین عاج و آبنوس و عود و صندل.

- کوه‌های هند از جنس توتیاست و حیواناتی چون ببر و پلنگ و فیل و بچه فیل‌های زیبا در آن می‌خرامند.

- کبک و طوطی و طاووس و کبوتربچه و گیاهانی چون درخت رابخ و آبنوس سیاه و فلفل از هندوستان است.

- شمشیرهای بی‌نظیری که نیازمند صیقل و سوهان نیست و نیزه‌هایی که ارتش‌های انبوه را به لرزه درمی‌آورد، از هند است».

آیا این همه برتری را جز عیب‌جویان انکار توانند کرد؟!

پی نوشت‌ها

۱. مقاله حاضر ترجمه‌ای است از: سلیمان ندوی «العلاقات التجارية بين العرب و الهند» ثقافة الهند، یونیو ۱۹۵۰، ص ۱۰۱-۱۳۵. لازم به توضیح است که ماهنامهٔ ثقافة الهند از سوی مجلس روابط فرهنگی هندوستان منتشر می‌شد. دربارهٔ عنوان مقاله نیز ترجمهٔ دقیق آن چنین است: «روابط تجاری اعراب و هندوستان»، اما از آن‌جا که مؤلف محترم حتی ساکنان جزایری چون کیش و هرمز را عرب دانسته است، بهتر آن دیدیم که عنوان جامع‌تر و صحیح‌تر «مسلمانان» را به جای «اعراب» به کار گیریم و در هر جای متن کلمهٔ مسلمانان به جای اعراب ترجمه شود، با ستاره‌ای در بالای آن یادآوری می‌شود. (مترجم)
 ۲. کتاب التخلیق (۲۵:۳۷). (مترجم)
 ۳. الفستون، تاریخ الهند، باب ۱۰، تجارت. (مترجم)
 ۴. بطلمیوس نام یکی از افسران ارتش اسکندر مقدونی بود که پس از مرگ وی، سال‌ها بر مصر حکومت نمود و جانشینان او در مصر، به نام بطالسه یا بطلمیوسیان مشهورند. (مترجم)
 ۵. الفستون، تاریخ الهند، ج ۲، ص ۲۶۴. (مترجم)
 ۶. جزیرهٔ سکوترا در آب‌های جنوب یمن و در مجاورت اتیوپی (حیشه) در اقیانوس قرار دارد. اطلس کامل گیتاشناسی/چاپ دهم: تهران، گیتاشناسی، ۱۳۶۹، ص ۸-۲۷. (مترجم)
 ۷. رحلة ابی زید، چاپ پاریس، ص ۱۳۴. (مترجم)
 ۸. الفستون، تاریخ الهند، ج ۱، ص ۱۸۲. (مترجم)
9. Dunckers History of Antiquities, vol.I.p.310_312
۱۰. الفستون، تاریخ الهند، ج ۱، ص ۱۸۲. (مترجم)
 ۱۱. دربارهٔ اوضاع بندر ابله رک: ابی حنیفه دینوری، اخبار الطوال (لیدن) ص ۱۳۳ (سال ۲۲۸ق) و یاقوت حموی، معجم البلدان، ج ۱، ص ۸۸ و ج ۲، ص ۱۹۶. ونعمان اظمی، تاریخ البصره، ص ۱۱ (حاشیه قسمت بغداد). (مترجم)
 ۱۲. دینوری، اخبار الطوال، ص ۲۲۶. (مترجم)
 ۱۳. یاقوت حموی، همان، ج ۲ (چاپ مصر) ص ۱۹۶. (مترجم)
 ۱۴. العظمی، تاریخ البصره، حاشیهٔ صفحهٔ ۱۱. (مترجم)
 ۱۵. یاقوت حموی، همان، ج ۵، ص ۱۹۳. (مترجم)
 ۱۶. بشاری، احسن التقاسیم، ص ۴۲۶. (مترجم)
 ۱۷. یاقوت حموی، همان، ج ۵، ص ۱۹۳. (مترجم)
 ۱۸. احسن التقاسیم، ص ۴۶۴. (مترجم)
 ۱۹. شاخه‌ای از خاندان ملوک هرمز پس از خاندان ایرانی بنی‌قیصر که در کیش حکومت می‌کردند، در آن‌جا به قدرت رسیدند، چنان که یکی از ملوک هرمز به نام میرشهاب‌الدین، معاصر با اوایل حملهٔ مغول برادرزادهٔ خود به نام سیف‌الدین را در کیش به حکومت رسانید. در آن روزگار، بحرین و بخش‌هایی از عمان نیز تحت نظارت ملوک هرمز اداره می‌شد.

- برتولد اشیولر، تاریخ مغول در ایران، ترجمه محمود میرآفتاب، (چاپ ششم: تهران، علمی و فرهنگی، ۱۳۷۶) ص ۱۵۳. (مترجم)
۲۰. یاقوت، حموی، همان، ج ۷، ص ۱۲۶ و ج ۵، ص ۱۹۳. (مترجم)
۲۱. قزوینی، آثار البلاد، چاپ اروپا، ص ۱۶۱. (مترجم)
۲۲. البته باید یادآوری کرد بندر تیس همواره تحت حاکمیت ملوک نيمروز (سیستان) و دولت‌های ایرانی بوده است. (مترجم)
۲۳. رأس کماری دماغه‌ای است در شبه‌قاره و مجاورت اقیانوس هند. اصولاً اعراب دماغه را در جغرافیا «رأس» می‌نامند. (مترجم)
۲۴. رحله ابن حوقل، چاپ اروپا، ص ۲۳۰. (مترجم)
۲۵. رحله سلیمان التاجر، (چاپ پاریس ۱۸۱۱م)، ص ۱۵. (مترجم)
۲۶. سلیمان سیرافی از تاجران دریانورد ایرانی در سده‌های میانی و نویسنده کتاب‌هایی در زمینه دریانوردی است. بندر جار در ساحل شرقی دریای سرخ، نزدیک مدینه در شبه‌جزیره عربی است و با شام (سوریه) ارتباطی ندارد. (مترجم)
۲۷. رحله ابی‌زید، ص ۱۳۶. (مترجم)
۲۸. ابن خرداد به، کتاب المسالك و الممالک (لیدن)، ص ۶۱. (مترجم)
۲۹. رودخانه گودآوری از رودهای شبه‌قاره هند است که در شرق هند به اقیانوس هند می‌ریزد. (مترجم)
۳۰. ابن خرداد به، کتاب المسالك، ص ۶۱-۶۶. (مترجم)
۳۱. صوفی دمشقی، نخبه الدهر فی عجایب البر و البحر، ص ۱۴۶. (مترجم)
۳۲. ابن خرداد به، ص ۱۵۳ - ۱۵۴.
۳۳. حمدالله مستوفی قزوینی در کتاب نزهة القلوب، بحرالاحضر را همان بحر هند می‌داند البته در متن عربی مقاله حاضر، دریای اخضر را همان دریای گرگان (دریای خزر) نامیده است. بنابراین، بحرالاحضر شاید تصحیفی از دریای خزر باشد. از سوی دیگر، سفر بازرگانان روس، همانند سایر بازرگانان به آن همه نقاط پراکنده، مشکلی از سیاحت را داشته است و نه رفت و آمد مکرر میان دو نقطه معین به عنوان شاهد رجوع شود به حکایت سعدی و بازرگان اهل کیش در کلیات سعدی. (مترجم)
۳۴. ابن خرداد به، ص ۱۵۳ - ۱۵۴. (مترجم)
۳۵. باید یادآوری کرد که زابلستان (زادگاه رستم) بخشی از استان نیم‌روز (سیستان) در ایران بوده و از روزگار ناصرالدین شاه قاجار بخش‌هایی از آن جدا شده است. (مترجم)
۳۶. مسعودی مروج الذهب. (مترجم)
۳۷. ابن حوقل، همان، ص ۳۲۸. (مترجم)
۳۸. بلاذری، فتوح البلدان (چاپ لیون) ص ۴۴۶. (مترجم)
۳۹. منظور، کتاب مروج الذهب و معادن الجواهر است. (مترجم)

۴۰. مسعودی، مروج الذهب. (مترجم)
۴۱. بیرونی، کتاب الهند، (لیدن) ص ۱۰۲. و برزک، عجایب البحر (پاریس)، ص ۱۱۴. احتمالاً منظور بزرگ شهریار رامهرمزی، عجایب الهند، بوده است. (مترجم)
۴۲. یاقوت حموی، معجم البلدان، ج ۷، کلمه قیس. و برزک، عجایب البحر (بریل - لیدن) ص ۶۹. (مترجم)
۴۳. رک: آرندل، سواء السبیل فی المولد و الدخیل. (مترجم)
۴۴. البته زبان هندی با فارسی از یک ریشه‌اند و مصطلح شدن واژه ناو در زبان هندی و فارسی به معنای آن است که این واژه‌های قدیمی است که در روزگاری پیش از مهاجرت و جدانشدن آریاها به کار می‌رفته است. آنتونی آرلایتو، درآمدی بر زبان‌شناسی تاریخی، ترجمه یحیی مدرسی (تهران، پژوهشگاه، ۱۳۷۳، ص ۱۴۸). (مترجم)
۴۵. در متن عربی «البقم» آمده است: محمودبن عمر زمخشری خوارزمی، مقدمه الادب (پیشرو ادب)، تصحیح سیدمحمدکاظم امام (تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۴۲) ماده البقم. (مترجم).
۴۶. زیاد ماده‌ای خوشبو است که از تعرق بدن نوعی حیوان به دست می‌آید. ابوزید سیرافی، (پاریس، ۱۸۱۱م) ص ۱۳۵. (مترجم)
۴۷. کبابه چینی که اعراب آن را حب العروس نیز می‌نامند، دارویی است گرم و خشک که در جاوه و چین به دست می‌آید. ابن حلف تبریزی، برهان قاطع ج ۳، به اهتمام محمدمعین (تهران، امیرکبیر، ۱۳۵۷) ماده کبابه چینی. (مترجم)
۴۸. دانه تلخی است، از جو کوچک‌تر و باریک‌تر، برای درمان بواسیر، مفید بوده است. تبریزی، برهان قاطع، ج ۲، ماده «دازی».
۴۹. ابن خردادبه، کتاب المسالک و الممالک (لیدن) ص ۷۱. (مترجم)
۵۰. مسعودی، مروج الذهب، ج ۱، ص ۳۵۳، و بشاری، احسن التقاسیم (لیدن) ص ۴۸۲. (مترجم)
۵۱. ابی الفداء، تقویم البلدان، ص ۳۰۹. (مترجم)
۵۲. مفردش غضاره به معنی گلی خوشبو است، رک: یاقوت حموی، معجم البلدان، ج ۸، ص ۳۴۸، کلمه نهروان. (مترجم)
۵۳. در متن عربی مقاله حاضر، «راوند» آمده است که ریشه ریواس تلخ مزه است. برخی انواع آن در کشمیر می‌روید. ابوریحان بیرونی، کتاب الصیدنة فی الطب، تصحیح دکتر عباس زریاب خوئی (تهران، مرکز نشر دانشگاهی، ۱۳۷۰) ص ۲۹۹-۳۰۰. (مترجم)
۵۴. قزوینی، آثار البلاد، ص ۷۰. (مترجم)
۵۵. همان. (مترجم)
۵۶. منطقه میلیار یا مالابار سراسر ساحل غربی شبه قاره هند را در برمی‌گرفت و بندر کالیکوت (کلکته) مرکز مهم تجاری آن به شمار می‌رفت. کارومندل نیز ناحیه‌ای در جنوب ساحل شرقی شبه قاره هند بوده است. (مترجم)
- Stephan f.Dale Hadrami sayyids: the diaspora ofsacred merchants Cambridge uIllustrated History of the Islamic world Cambrige: Cambridge university press,1996.p.85.

۵۷. ابن بطوطه، ج ۲ و ابی الفداء تقویم البلدان، ص ۳۵۴. (مترجم)
۵۸. قزوینی، آثار البلاد، ص ۸۶. (مترجم)
۵۹. مسعودی، مروج الذهب، باب ۱۶. (مترجم)
۶۰. همان. (مترجم)
۶۱. سلیمان التاجر، ص ۱۸. (مترجم)
۶۲. خولان، دوائی است که عربی آن را حضض نیز می نامند و آن عصاره گیاهی است، تبریزی، برهان قاطع، ج ۲، ماده خولان. (مترجم)
۶۳. ابن فقیه همدانی، کتاب البلدان، (لیدن)، ص ۲۵۱. (مترجم)
۶۴. تنبول برگ گیاهی است که در هندوستان آن را با آهک و فوفل می خورند، تبریزی، برهان قاطع، ج ۱، ماده تنبول. (مترجم)
۶۵. فوفل گیاهی بود که میوه اش برای خوشبو کردن غذا به کار می رفت و نوعی ادویه بود. (مترجم)
۶۶. داروی شکم ران، نیرودهنده شکم، زمخشری، مقدمه الادب (پیشرو ادب)، ص ۲۳۷. (مترجم)
۶۷. شخیره یا قلیا که صابون پزان برای شستن صابون از آن استفاده می کردند. تبریزی، برهان قاطع، ج ۳، ماده شخیره. (مترجم)
۶۸. میوه درخت دارویی که نام یونانی آن انگردیا بود و برای معالجه سالک خوب است. تبریزی، برهان قاطع، ج ۱، ماده بلادر. (مترجم)
۶۹. قزوینی، آثار البلاد، ص ۸۲. (مترجم)
۷۰. ر. ک: الاتقان فی علوم القرآن، (نوع ۳۸). (مترجم)
۷۱. کتاب التخلیق، ۳۷: ۲۶. منظور سفر پیدایش از اسفار تورات است. (مترجم)
۷۲. تورات، الأيام، ۹: ۹. (مترجم)
۷۳. حزقیال، ۲۷: ۱۹. (مترجم)
۷۴. ابوزید، همان، ص ۱۳۱. (مترجم)
۷۵. ابن حوقل، همان، ص ۲۲۸. (مترجم)
۷۶. مسعودی، مروج الذهب، ج ۲، ص ۴۳۸. (مترجم)
۷۷. به نظر می رسد که میدیان فرقه ای بت پرستان هندی باشد که متأسفانه اطلاعات بیشتری از آن ها در منابع یافت نشده است. (مترجم)
۷۸. نقشه شماره چهار در جلد چهارم کمبریج، جوزجانان را پایتخت قصدار نشان می دهد، رن. فرای، تاریخ ایران، کمبریج، ج ۴، ترجمه حسن انوشه (چاپ سوم: تهران، امیرکبیر، ۱۳۷۹) نقشه شماره چهار. (مترجم)
۷۹. بشاری مقدسی، احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم، ص ۴۷۴-۴۸۲. از کتاب الورع اثر امام احمد بن حنبل (متوفای ۵۴۱ق) که به تازگی در مصر چاپ شده است، کفش های سندی در نهایت در کیفیت و زیبایی بوده است. از این رو

- پرهیزگاران این کفش‌ها را برای خود نمی‌پسندیدند. (و چنین پنداشته می‌شده که) این کفش‌ها شایسته شاهزادگان و امیران است (باب البس السندیة: باب لباس‌های سندی، ص ۱۰۱). (مترجم)
۸۰. مسعودی، مروج الذهب، ج ۲، ص ۴۳۸. (مترجم)
۸۱. رحلة سليمان التاجر، ص ۳۰. (مترجم)
۸۲. همان. (مترجم)
۸۳. ابی حامد غرناطی، تحفه الاحباب، ص ۴۹. (مترجم)
۸۴. خوارزمی، مفاتیح العلوم (چاپ لیدن) ص ۷۱. (مترجم)
۸۵. مسعودی، مروج الذهب، ج ۲، ص ۸۴. (مترجم)
۸۶. رحلة سليمان و ابی زید، ص ۱۳۵. (مترجم)
۸۷. همان، ص ۱۱. (مترجم)
۸۸. بزرگ عجایب الهند، ص ۱۲۸.
۸۹. روی گزاله کلاویخو، سفرنامه کلاویخو، ترجمه مسعودرجب‌نیا (چاپ اول: تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۴۴) ص ۱۶۸. درباره محصولات که از هندوستان به قلمرو امیر تیمور گورکانی وارد می‌شده، اطلاعات جالبی دارد. (مترجم)
۹۰. رحلة سليمان و ابی زید، ص ۹. (مترجم)
۹۱. همان.
۹۲. موارد استفاده این سنگ در متن عربی ذکر نشده است. (مترجم)
۹۳. ابن حوقل، همان، ص ۳۳۱. (مترجم)
۹۴. ابن خردادبه، همان، ص ۱۵۳. (مترجم)
۹۵. ابن حوقل، همان، ص ۲۱۳. (مترجم)
۹۶. ابی الفداء، تقویم البلدان، ص ۳۴۹. (مترجم)
۹۷. همان، ص ۳۵۵.
۹۸. ابن بطوطه در سفرنامه خود، توجه خاصی به تجارت اسب در هندوستان مبذول داشته است. وی علاوه بر اسب‌های ترکی که از آسیای صغیر به هندوستان صادر می‌شد تا در رده سواره نظام در پوششی از زره به جنگ برده شوند، از اسب‌های گران‌بهای یمنی، عمانی و ایرانی که برای مسابقه و تند تاختن به کار می‌رفت، نام برده است. ابن بطوطه، سفرنامه ابن بطوطه (رحلة ابن بطوطه)، ج ۱، ترجمه دکتر محمدعلی موحد (تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۴۸) ص ۳۶۶-۳۶۸. (مترجم)
۹۹. البته مورخان رومی، همچون مگاستنوس درباره تشکیل نیروی دریایی هند در روزگار چاندرگوپتا (در زمان سلسله مائوری) اطلاعاتی دارند. (مترجم)

- ۱۰۰ . الفستون، تاریخ الهند، باب ۱۰ (التجاره). (مترجم)
- ۱۰۱ . کتاب شریعت مانو Manou شامل تعلیمات برهمنیان و اطلاعاتی درباره شهرنشینان آریایی بود که به تازگی وارد جلگه گنگ شده بودند، المنجد فی الادب و العلوم، فردیناند توتل (چاپ پنجم: بیروت، دارالمشرق، ۱۹۲۷) ماده مانو. (مترجم)
- ۱۰۲ . کتاب مانو شاستر. (مترجم)
- ۱۰۳ . الفستون، ج ۱، ص ۱۸۲. (مترجم)
- ۱۰۴ . همان. (مترجم)
- ۱۰۵ . ابوزید، همان، ص ۹۷. (مترجم)
- ۱۰۶ . ناگفته پیداست که بندر شیلانو (تلفظ پهلوی ساسانی)، سیراف که همان بندر طاهری کنونی است، همواره در مرکز سواحل جنوبی ایران بوده و ارتباطی به عراق ندارد. (مترجم)
- ۱۰۷ . ابوزید، همان، ص ۱۴۶. (مترجم)
- ۱۰۸ . عجایب الهند، ص ۱۰۴. (مترجم)
- ۱۰۹ . همان، ص ۱۶۵. (مترجم)
- ۱۱۰ . مصوع بندری است در سواحل حبشه در دریای سرخ، المنجد فی الاعلام، نقشه خاورمیانه ص ۱۹ و نیز نقشه عربستان، ص ۱۱.
- ۱۱۱ . عجایب الهند، ص ۱۴۷. (مترجم)
- ۱۱۲ . در کلاویخو، سفرنامه کلاویخو، ص ۱۶۹. نیز شیوه ساخت و اتصالات این کشتی‌ها آمده است.
- ۱۱۳ . رحله سلیمان، ص ۸۸. (مترجم)
- ۱۱۴ . رحله ابن بطوطه، ج ۲، السیاحه فی الصین. (مترجم)
- ۱۱۵ . عجایب الهند، ص ۱۳۷. (مترجم)
- ۱۱۶ . گلوله‌ای پارچه‌ای که با نفت می‌آغشته‌اند و آتش می‌زدند و به سوی کشتی دشمن پرتاب می‌کردند. (مترجم)
- ۱۱۷ . رحله ابن بطوطه، ج ۲ (فی بیان کالی کت). (مترجم)
- ۱۱۸ . عجایب الهند، ص ۱۳۷. (مترجم)
- ۱۱۹ . همان، ص ۱۳۶. (مترجم)
- ۱۲۰ . همان، ص ۱۳۰. (مترجم)
- ۱۲۱ . همان، ص ۱۵۸. (مترجم)
- ۱۲۲ . عجایب الهند، ص ۱۰۸. (مترجم)
- ۱۲۳ . یاقوت حموی، معجم البلدان، کلمه قیس. (مترجم)

- ۱۲۴ . همان. (مترجم)
- ۱۲۵ . این سخن در جامع التواریخ و تاریخ وصاف آمده است: جامع التواریخ، ج ۱، ص ۷۰۶ و تاریخ الوصاف، ج ۲، ص ۵۳ و ۳۲. (مترجم)
- ۱۲۶ . تاریخ ضیاء برنی، ص ۳۳۳. (مترجم)
- ۱۲۷ . امیر خسرو، خزائن الفتوح، ص ۱۷۸. (مترجم)
- ۱۲۸ . هر رطل طلا ۲۵۶۴ گرم است. المنجد فی اللغة (چاپ سی و سوم: بیروت، دارالمشرق، ۱۹۹۲م) ماده رطل. (مترجم)
- ۱۲۹ . رحلة سلیمان، ص ۸۸. (مترجم)
- ۱۳۰ . این کتاب تألیف قطب‌الدین محمد بن احمد نهروالی هندی است (شهر نهرواله در ایالت گجرات است). قطب‌الدین از مهاجران هندی مکه بود. وی در مکه ناظر مدرسه‌ای بود که سلاطین گجرات در آنجا ساخته بودند. قطب‌الدین در ۹۸۸ق در مکه وفات یافت. وی کتاب مذکور را به سلطان سلیمان قانونی عثمانی هدیه کرده بود. متنی که در این کتاب در مورد مطالب بالاست، چنین است: «در اوایل قرن دهم هجری یکی از حوادث نادر رخ داد و آن ورود پرتغالیان... از فرنگ... به دیار هند بود. گروهی از آنان از زقاق سبه حرکت می‌کردند و از وسط دریای ظلمات می‌گذشتند و از پشت جبال القمر و... می‌گذشتند و به شرق می‌رسیدند. و در تنگه‌ای به ساحل، نزدیک می‌شدند که در یک طرف آن کوهی وجود داشت و در سوی دیگر بحرالظلمات (اقیانوس اطلس) بود. در این‌جا همیشه امواجی سهمگین بود که کشتی‌ها را درهم می‌شکست. پرتغالیان بارها آمدند و در این تنگه، نابود شدند تا این‌که کسی از آنان به اقیانوس هند راه یافت. پرتغالیان همواره تلاش می‌کردند تا راه هند را باز شناسند تا این‌که دریانوردی ماهر به نام ابن‌ماجد راه هند را به آنان نشان داد. رئیس فرنگیان دریانورد که «هلندی» نام داشت، با ابن‌ماجد دوستی برقرار کرد و هنگام مستی اطلاعات راه هند را از زبان ابن‌ماجد بیرون کشید. ابن‌ماجد حین مستی به آن‌ها گفته بود که از آن‌جا (شرق آفریقا) راه ساحل را در پیش گیرند و مدت‌ها ادامه دهند تا به هند برسند. راه بازگشت از هند نیز همین راه بود. به این ترتیب آنان و کشتی‌هایشان اسیر موج و طوفان نمی‌شدند و از این رو پرتغالیان در اقیانوس هند بسیار شدند و چنان‌که ابن‌ماجد در کتاب‌های خود نسب خود را ذکر کرده است؛ شهاب‌الدین احمد بن ماجد بن محمد بن عمر بن الفضل بن دریک بن یوسف بن حسن بن حسین بن معلق السعدی بن ابی‌رکائب نجدی است و همان‌طور که از کتاب‌هایش برمی‌آید، در جلفار عمان تقریباً در سال ۸۴۵ ق به دنیا آمده و به احتمال زیاد در ۹۰۱ ق وفات یافته است. (مترجم)
- ۱۳۱ . قزوینی، آثار البلاد، ج ۳، ص ۸۲. (مترجم)