

پیشینه دریانوردی و تجارت در بندر تیس

عبداله صفرزایی^۱، عبدالودود سپاهی^۱
 ۱. عضو هیأت علمی (مربی) گروه تاریخ دانشگاه ولایت

چکیده

بندر «تیس» که در منابع بصورت «تیز» و «طیس» از آن یاد شده، بعنوان مرز میان دریای پارس و اقیانوس هند، از زمانهای بسیار کهن حلقه ارتباط بازرگانان و دریانوردانی بوده که از خلیج فارس به سواحل اقیانوس هند و بالعکس رفت و آمد می کردند. به گفته جغرافی دانان سده های نخستین اسلامی این بندر مهمترین لنگرگاه تجاری دریای عمان از تنگه هرمز تا بندر «ذیبیل» در دهانه رود سند بشمار می رفت. در حال حاضر تیس بصورت روستایی با آثار تاریخی فراوانش در فاصله حدود پنج کیلومتری شمال غربی شهر چابهار بر سر راه چابهار به کنارک و نیکشهر قرار دارد. بندر تیس علاوه بر ارتباط دریایی با بنادر دور و نزدیک در خلیج فارس و اقیانوس هند، از مسیر خشکی نیز از طریق راههایی با شهرهای متعدد ارتباط داشته است. نزدیکترین مراودات تجاری را با شهرهای پیرامونی اش در مکران داشته و علاوه بر آن از دو مسیر عمده امتداد راههای منشعب از آن به شهرهای داخلی و شرقی فلات ایران می پیوست. یکی از این راهها از مسیر شهرها و آبادی های قدیمی «کیچ»، «پنجگور» و «قصدار» به سیستان و قندهار می رفت. مسیر عمده تجاری دیگر از طریق قصرقند، بمپور و بم به کرمان و از آنجا به شهرهای دیگر ایران متصل می شد. در مواقع بحرانی و ناامنی در جزیره هرمز، بیشتر قوافل بازرگانی از مسیر کرمان و بم خودشان را به بندر تیس و راههای دریایی می رساندند. در مقاله حاضر تلاش شده جایگاه این بندر از زمانهای کهن تاریخی در زمینه تجارت و دریانوردی مشخص شود و تأثیرات عمده آن بر تجارت منطقه، کشور و جهان مورد بررسی قرار گیرد.

واژه های کلیدی: دریای عمان، مکران، بندر تیس، تجارت، دریانوردی

۱- دیباچه

ساکنان جنوبی فلات ایران در سواحل خلیج فارس و دریای عمان از دیرباز به فرصتهای ساحل نشینی و زیستن در کنار دریا و آبهای آزاد توجه داشتند. شواهد حاکی از آن است که ساحل نشینان مکران از زمان های بسیار کهن علاوه بر ماهیگیری و غیره، به تجارت و دریانوردی نیز می پرداختند. از نخستین اسنادی که از زمان های بسیار دور سابقه دریانوردی در این سواحل را مشخص می سازد، سفرنامه «نثارخوس» دریاسالار اسکندر می باشد. در سفرنامه مذکور چنین یاد شده که در قرن چهارم قبل از میلاد اهالی ساحلی دریای پارس و اقیانوس هند، زمان و چگونگی وزش بادهای موسمی را می شناختند. همچنین در این سفرنامه عنوان شده که از راهنمایان بومی در سواحل مکران برای ادامه مسیر استفاده شده است. البته قبل از «نثارخوس» در جریان تحقیقات دریایی داریوش هخامنشی به دریاسالاری «اسکیلاس» نیز احتمالاً دریانوردان بومی سواحل مکران، در شناسایی مسیرهای دریایی به آنها کمک کرده اند. چنین مسایلی نشان دهنده آن است که دریانوردی و به تبع آن تجارت دریایی در سواحل مکران سابقه ای دیرینه دارد. در این مقاله سعی شده، مساله دریانوردی و تجارت دریایی در بندر تیس از زمانهای کهن تا دورانی که این بندر رونق داشته، مورد بررسی قرار گیرد. جالب اینکه بعد از افول بندر تیس بلافاصله در کنار آن بندر چابهار شکل می گیرد. چنین مساله ای حاکی از آن است که جایگاه جغرافیایی بندر تیس در خارج از تنگه حساس هرمز در طول سواحل مکران اهمیت بسزایی داشته و در آینده نیز روز به روز بر اهمیت این سواحل افزوده می شود. لذا تحقیق در مورد جایگاه این بندر و نقش آن در ادوار گذشته تاریخی اهمیت فراوانی دارد. چنین تحقیقاتی می تواند باعث جلب توجه سرمایه گذاری های کلان آتی در این منطقه باشد. خوشبختانه در سالهای اخیر به خصوص بعد از پیروزی انقلاب اسلامی به این مساله توجه ویژه ای شده است. نظر به اهمیت موضوع باز هم پژوهشهای جدید می تواند اهمیت این سواحل را بیشتر آشکار سازد.

از لحاظ پیشینه تحقیق و پژوهش، در آثاری که راجع به بلوچستان، دریای عمان و خلیج فارس نوشته شده، درباره بندر تیس اشاراتی مختصر آمده است. همچنین مقالاتی بسیار اندک جداگانه در مورد تیس نوشته شده که موضوع آنها کلی می باشد. در این مقاله تلاش شده به جایگاه این بندر از لحاظ دریانوردی و نقش آن در تجارت منطقه ای و جهانی پرداخته شود. مهمترین مساله ای که در مقاله حاضر پیرامون آن بحث خواهد شد این است که:

اساسی ترین عامل شکل گیری و رونق بندر تیس خصوصا در سده های میانه چه چیزی بوده است؟

بامطالعاتی که در منابع پراکنده به خصوص آثار جغرافی نویسان و سفرنامه های متعدد شده، چنین استنباط می شود که علاوه بر عوامل دیگر، تجارت و بازرگانی مهمترین عامل شکل گیری و رونق یافتن بندر تیس بوده و این بندر حلقه ارتباط راههای تجاری هم از مسیر دریا و هم از مسیر خشکی بوده است.

۲- موقعیت جغرافیایی بندر تیس

بندر تیس بصورت دره ای عریض میان دو رشته کوه کم ارتفاع در سمت شرقی خلیج چابهار در فاصله حدود پنج کیلومتری شمال غرب شهرستان چابهار قرار دارد. در حال حاضر چابهار نقش تاریخی این بندر قدیمی را ایفا می کند. بیشتر گردشگرانی که امروزه به چابهار می آیند از ساحل تیس دیدن می کنند و در آن به تفریحاتی چون شنا کردن، قایقرانی و غیره می پردازند. وجود قلعه ها، گورستانها و آثار تاریخی و باستانی فراوان در محدوده ی بندر تاریخی تیس، نشانگر آن است که روزگاری این بندر، شهری بزرگ در سواحل مکران بوده است. از مهمترین بناها و آثار باستانی این آبادی، قلعه ای مخروطی و تاریخی باقی مانده که ساکنان منطقه آنرا به پرتغالی ها نسبت می دهند. این قلعه در سمت ساحلی دریای عمان قرار دارد و آثاری از دو برج بزرگ در طرفین قلعه دیده می شود که علاوه بر دیده بانی در مواقع طوفان به عنوان چراغ دریایی عمل می نموده اند. (اقتداری، ۱۳۴۸: ۶۱۷-۶۲۲) همچنین آثاری از قلعه های «پیروز گت»، «بلوچ گت» و باروی «فیل بند» در نقاط متعدد تیس قابل مشاهده است که روزگاری دارای برج ها، آب انبارها و تاسیسات بازرگانی و ساختمانی بوده اند. (افشار سیستانی، ۱۳۷۲: ۱۸۴-۱۸۷)

به گفته اغلب جغرافی نویسان، تیس مرز طبیعی دریای پارس و اقیانوس هند بوده است. در زمانهای گذشته به مجموعه خلیج فارس و دریای عمان، دریای پارس گفته می شد. در واقع اگر خطی فرضی از تیس تا رأس الجمجمه (الجمحه) در ساحل عمان در نظر بگیریم، این خط می تواند مرز میان دریای پارس و اقیانوس هند در نظر گرفته شود. زیرا از جایگاه تیس و این خط فرضی در دو جانب شرقی و غربی آن، زمان وزش بادهای شرقی و غربی در این ترتیب که معمولا در فصول پاییز و زمستان اقیانوس هند آرام است و دریای پارس موج و تلاطم می شود. بر عکس در فصل بهار و تابستان دریای پارس آرام و اقیانوس هند به شدت دچار طوفان و تلاطم می شود. (ابن رسته، ۱۳۸۰: ۹۸) احتمالا اراضی عمان و رأس «کوه لعب» در این جریان تاثیر گزارند؛ چون مانع از وزش بادهای موسمی به خلیج چابهار می شوند. علاوه بر چنین موقعیت اقلیمی مناسبی، قرار گرفتن یک موج شکن طبیعی به شکل تخته سنگی بزرگ در جنوب شرق خلیج چابهار باعث شده لنگر انداختن در این محدوده خالی از خطر باشد. بنابراین خلیج چابهار در طی قرون متمادی لنگرگاه کشتی هایی بوده که به تیس رفت و آمد می کردند. (سایکس، ۱۳۳۶: ۱۲۳)

برای دریانوردان قرون گذشته که از خلیج فارس به هند و دریاهای آنسوی آن رفت و آمد می کردند این نکته واجد اهمیت بود که زمان مسافرت خود را طوری تنظیم می کردند که در اعتدالین خودشان را به تیس برسانند و از آنجا در اعتدال ربیعی به جانب غرب و خلیج فارس و در اعتدال پاییزی به جانب شرق و اقیانوس هند دریایی کنند. با وجود آنکه مواضع ساحلی دیگری در مکران مانند «کیز»، «زیرباد» و غیره در محدوده این مرز طبیعی (از لحاظ زمان و جهت وزش بادهای) وجود داشته، به خاطر لنگرگاه طبیعی تیس، این بندر برای استراحت کردن، تامین آذوقه، تامین آب شیرین و تنظیم زمان سفر دریایی انتخاب شده بود. بنابراین بی جهت نیست که در منابع سده های میانه از آن به عنوان ثغر «تیز» یاد می شود. «ثغر» در اصل به معنی مرز، خصوصا مرز قلمرو اسلام و کفر بوده، اما اینجا احتمالا کاربرد جغرافیایی داشته، چون مرز اسلام در آن دوران تا بخشهایی از ایالت سند گسترش یافته بود. البته بعضی منابع حد شرقی دریای پارس را تا بندر «دیبُل» در ناحیه سند امتداد می دهند. (ادریسی، بی تا: ۱۶۷) احتمالا در این منابع مرزهای طبیعی مد نظر نبوده، بلکه مرزهای سیاسی و وسعت سرزمینی حکومت های ایرانی مورد توجه شان بوده است. از لحاظ سیاسی با آنکه تیس در چارچوب مرزهای مکران قرار داشته بعضی تاریخ نویسان آن را به ایالاتی همچون سند، کرمان و حتی فارس نسبت داده اند. نویسنده گمنام حدودالعالم و بعضی از جغرافی دانان سده های نخستین اسلامی تیس را از شهرهای سند یا نخستین شهر از حدود سند می دانند. (حدودالعالم، ۱۳۷۲: ۳۶۴) این در حالیست که افضل الدین کرمانی در سده هفتم از تیس بعنوان مرز مکران و کرمان نام برده و از مالیات های پرداختی تیس به حکمرانان کرمان سخن می گوید. (افضل الدین کرمانی، ۱۳۸۳: ۹۹-۱۰۹)

علاوه بر موقعیت ساحلی مناسب، از لحاظ خشکی نیز این بندر موقعیت مطلوبی داشته است. زیرا راههای عمده شهرهای مکران به بندر تیس ختم می شد؛ حتی امتداد این راههای خشکی، بندر تیس را با شهرهای داخلی و شرقی فلات ایران متصل می ساخت. به نظر می رسد شاهراه عمده ای که بندر تیس را با آبادیهای دیگر پیوند می داد، جاده ای بود که به شهرکیچ ختم می شد. در منابع فاصله این مسیر حدود پنج مرحله تقریبا برابر با ۴۲ فرسنگ ذکر شده است. (مارکوارت، ۱۳۸۳: ۸۶) از کیچ نیز سه جاده عمده به جانب شرق، شمال شرق و شمال غرب به ایالات مجاور امتداد می یافت که نهایتا به ترتیب اولی به بندر «دیبُل» در سند، دومی به سیستان و قندهار و سومی به کرمان می رسید. مسیری که از تیس به «کیچ» و پس از عبور از آبادیهای «ارمابیل» و «قنبلی» به بندر «دیبُل» ختم می شد حدود هفده مرحله ذکر شده است. (اصطخری، ۱۳۷۳: ۱۸۱) این جاده تقریبا به موازات سواحل مکران امتداد داشته و در ایامی که دریا دچار طوفانهای شدید بوده، احتمالا کاروانهای تجاری از این مسیر تردد می کردند.

میسر دوم به جانب شمال شرق در امتداد جاده تیس به کیچ، نهایتا به «پنجگور» می رسید و از آنجا به «قُصدار» که کرسی نشین سرزمین توران بود، وصل می شد. طبق گزارش مقدسی قُصدار با وجود کوچک بودن، شهری سودآور بوده و مورد توجه کاروانهای فارس، خراسان، کرمان و شهرهای هند بوده است. (مقدسی، ۱۳۸۵: ۷۰۴) با این وصف ادامه این مسیر به شهرهایی که امروزه در افغانستان، خراسان و آسیای مرکزی قرار دارند، می پیوست.

جاده تیس به کیچ و سپس پنجگور که شاید هم مستقیماً از تیس به پنجگور وصل می شده به حدی اهمیت داشته که مقدسی از دو دروازه بزرگ شهر پنجگور (دارالملک مکران) یاد کرده است. یکی از این دروازه ها تیس نام داشته که احتمالاً در جانب جنوبی شهر بوده و دیگری دروازه توران در سمت شمالی شهر قرار داشت. (مقدسی، ۱۳۸۵: ۷۰۳ - ۷۰۴) بطور حتم نام گذاری این چنین دروازه هایی نشانگر رفت و آمدهای گسترده ای بوده که اغلب به منظور تجارت و بازرگانی صورت می گرفتند.

در امتداد مسیر تیس به کیچ سومین جاده ای که از آن منشعب می شد راهی بود که به جانب شمال غربی به قصر قند می رسید و از آنجا به بمپور و سپس بم و کرمان می پیوست. با آنکه نویسندگان و مورخان کرمانی از رونق بسیار مطلوب این مسیر برای تجارت و بازرگانی در قرون ششم و هفتم هجری خبر می دهند (افضل الدین کرمانی، ۱۳۸۳: ۱۰۹) احتمالاً از دوره اشکانیان و خصوصاً اواخر دوره ساسانیان از این مسیر کاروانهای تجاری رفت و آمد می کردند.

۳- چگونگی شکل گیری بندر تیس و نخستین نشانه های دریانوردی در آن

میرزا مهدی خان مهندس در اواسط دوره قاجاریه از وجود یک دیوار دفاعی قدیمی در جانب شرقی تیس خبر داده است. مطابق برر سی های باستان شناسی سطحی «اشتین» این دیوار که به طول تقریبی ۱۰۳ تا ۱۰۴ میل بوده در برابر تهدیداتی ساخته شده که از شمال و شمال شرق متوجه تیس می شده اند. علاوه بر این دیوار دفاعی، وجود گورستان بسیار بزرگ دوره اسلامی و آثار تولید سفال در تیس به مقدار بسیار زیاد، نشانگر آنند که بندر تیس خصوصاً در سده های نخستین اسلامی منطقه ای مهم و نسبتاً پر جمعیت بوده است. (سید سجادی، ۱۳۷۴: ۲۲۷) با توجه به اینکه تیس در دهانه هیچ رودی بزرگ قرار نداشته و منطقه ای جلگه ای و مناسب برای کشاورزی نبوده و همچنین به علت عدم آب کافی، کشاورزی آن رونق چندانی نداشته، به نظر می رسد تنها راه زندگی و امرار معاش مردم این منطقه تجارت بوده باشد. علاوه بر این اگر به موقعیت جغرافیایی تیس نیز توجه شود، اظهارات جغرافی دانان و تاریخ نویسان دوره اسلامی دایر بر اهمیت شهر در تجارت منطقه ای و بین المللی قابل تایید است و هیچ تردیدی وجود ندارد که مهمترین عامل شکل گیری این بندر مساله تجارت، دریانوردی و رفت و آمد کاروانها بوده است.

با توجه به کمبود منابع، پیشینه دقیق شکل گیری این بندر بدرستی معلوم نیست. نخستین باری که منابع از تردد و رفت و آمد در سواحل مکران خبر می دهند مربوط به دوران هخامنشیان است. بر اساس تلاشهایی که داریوش هخامنشی در اواخر قرن ششم قبل از میلاد برای تحقیقات دریایی پیرامون دریای عمان و خلیج فارس انجام داد و حدود دو قرن بعد از آن، طبق گزارش «نثارخوس» فرمانده نیروی دریایی اسکندر در بازگشت از هند، احتمال می رود در دوران باستان در محدوده ی تیس امروزی بندری وجود داشته باشد. به روایت هرودوت به دستور داریوش هخامنشی (۵۲۲-۴۸۶ ق.م.) هیأتی دریایی به سرپرستی شخصی به نام «اسکیلاس» از دهانه رود سند تمام دریای عمان و خلیج فارس را تا دریای سرخ و مرز مصر مورد شناسایی قرار داد. در واقع داریوش قصد داشت با استفاده از این تحقیقات دریایی به پیشرفت هایی در زمینه های نظامی، سیاسی و خصوصاً تجارت دریایی نایل آید. (هرودوت، ۱۳۸۴: ج ۴، ۱۰۹-۱۱۰) عده ای معتقدند هخامنشیان در آبهای جنوبی سه پایگاه یا مرکز دائمی برای ناوگان خود داشتند. نخست در جزیره بحرین، دوم در محلی نزدیک هرمز کنونی و سوم بندری در ساحل مکران که احتمالاً تیس باشد. آنان از سومین پایگاه دریایی شان بر بنادر و مناطق تحت سلطه شان در سواحل اقیانوس هند نظارت می کردند. (سدیدالسلطنه، ۱۳۷۰: ۲۵۰) روایت نثارخوس نیز به نوبه خود در قرن چهارم قبل از میلاد از رونق دریانوردی در سواحل مکران خبر می دهد. از روایت وی چنین بر می آید که اهالی منطقه زمان وزش بادهای موسمی را بطور دقیق می شناختند. (کیان راد، ۱۳۹۰: ۲۵۶) شناسایی زمان و چگونگی وزش بادهای نشانگر آن است که آنان در امور دریانوردی تجارب خوبی داشته اند. وی همچنین تصریح می کند در مناطق ساحلی گدروزیا (سواحل شمالی دریای عمان امروزی و احتمالاً با توجه به مسافت هایی که ذکر کرده در محدوده تیس فعلی) از خدمات دریانوردی بومی به نام «هیدرکس» بهره مند می شود که در ازای گرفتن مبالغی ناوگانش را تا کرمانیه هدایت می کند. (بریان، ۱۳۸۲: ج ۲، ۱۵۷۶)

به گفته استرابو (جغرافی نویس معروف باستان در سده اول میلادی) اهالی ساحلی مکران در آن زمان به پیشرفتهای مناسبی در زمینه صنعت ماهیگیری و مصارف متعدد آن دست یافته بودند. وی چنین اذعان می کند که مردمان سواحل شمالی عمان که اهالی تیس نیز در شمار آنان می باشند با ماهی سد جوع می کردند. آنان علاوه بر تغذیه از ماهی ها، استخوان وال ها و پوسته های صدف را بعنوان مصالح در بناهای خود بکار می بردند. آسیاب سنگی داشتند که سنگ آنها از جایی دیگر می آوردند. برای ماهیگیری از تورهایی استفاده می کردند که با الیاف درخت خرما بافته بودند. (استرابو، ۱۳۸۲: ۳۰۷) از گفته های استرابو چنین برداشت می شود که ساحل نشینان تیس و دریای عمان در صنعت ماهیگیری مهارت کافی داشتند و دریانوردی برای مراودات تجاری در نزد آنان امری طبیعی بشمار می رفت.

در دوره ساسانی علاوه بر جاده معروف موسوم به ابریشم که از مسیر خشکی جهان شرق و غرب آن روز را به هم وصل می کرد ، شاهراه دریایی خلیج فارس نیز رونق خاصی داشت. این راه دریایی از خلیج فارس به شرق تا هند و چین و به طرف جنوب تا شرق قاره آفریقا امتداد می یافت و انشعابی از آن از مسیر دریای سرخ به امپراطوری روم می پیوست. (دریایی ، تاریخ و فرهنگ ساسانی ، ۱۳۸۴ : ۴۷) از مهمترین رویدادهای تاریخ ساسانی در ابتدای قرن ششم این بود که بطور قابل توجهی تجارت دریایی ایران از مسیر خلیج فارس با هند و چین گسترش یافت و بر عکس تجارت از راه خشکی تا حدودی اهمیت خود را از دست داد. سکه های ساسانی یافت شده در نزدیکی سواحل چین گواه و شهادی بر ارتباط تجارت دریایی بین ایران و چین در دوره مذکور هستند. نزدیکی این سکه ها با ساحل ، نشانگر آن است که با کشتی از خلیج فارس آورده شده اند. علایم ضرب این سکه ها نشان می دهد از استان پارس و مناطق همجوار آن بوده اند و از راه دریا بدانجا رسیده اند. (دریایی ، شاهنشاهی ساسانی ، ۱۳۸۴ : ۱۰۶) علاوه بر سکه ها ، گزارش مورخان آن دوره مانند پروکوپیوس رومی و «کوسماس» هندی نیز از رونق تجارت دریایی از مسیر خلیج فارس خبر داده اند.

به نظر می رسد رشد فوق العاده تجارت دریایی از مسیر خلیج فارس و دریای عمان در قرن ششم میلادی بیشتر به خاطر مداخلات قدرتها در آن دوره باشد. (وثوقی ، ۱۳۸۴ : ۷۲) جنگ های ایران و بیزانس در سالهای ۵۰۲ ، ۵۰۶ ، ۵۲۷ ، ۵۶۱ و ۶۰۲ میلادی احتمالاً حجم تجارت در شمال و بازرگانی از راه ابریشم را کاهش داده بود. (دریایی ، تاریخ و فرهنگ ساسانی ، ۱۳۸۴ : ۴۷) علاوه بر آن به علت پیدایش قدرتهای بزرگ نوظهور در آسیای مرکزی مانند هیاطله و ترکان جاده معروف ابریشم مورد تهدید قرار گرفت. بنابراین ساسانیان مجبور به توسعه تجارت دریایی با جنوب هند و سیلان شدند و از این طریق توانستند همچنان تجارت ابریشم چین و محصولات هند را در انحصار خود داشته باشند. (تشکری ، ۱۳۵۳ ش : ۳۶) بنا به اظهارات پروکوپیوس رومی ، رومیان که از حقوق گمرکی و ترانزیت تجاری به ایران دچار مضیقه شده بودند با نزدیک شدن به حبشی ها سعی کردند موقعیت تجاری ایران را در اقیانوس هند متزلزل کنند. رومیان اصرار داشتند حبشی ها مستقیماً ابریشم را از هند خریداری کرده به آنان بفروشند. البته آنها نتوانستند چنین خواسته ای را محقق کنند ؛ زیرا بازرگانان ایرانی همیشه در بنادر سیلان حضور داشتند و بطور معمول تمامی کالاها را خریداری یا پیش خرید می کردند. (پروکوپیوس ، ۱۳۸۲ : ۹۹) به نوشته کوسماس با آنکه کشتی های زیادی از نواحی مختلف هند و ایران و حبشه به جزیره سیلان رفت و آمد می کردند ، ساسانیان توجه خاصی به ثبات سیاسی این جزیره از خود نشان می دادند. (Cosmas , 1897. pp.365-366)

با توجه به رونق بسیار گسترده تجارت دریایی میان ایران ، هند و چین در زمان ساسانیان ، اهمیت تجاری بندر تیس در آن دوره بیشتر نمایان می شود. زیرا در آن دوره همچنانکه گفته شد دریانوردی بیشتر به صورت کرانه نوردی بوده و کاروانهای تجاری مجبور بودند از سواحل مکران عبور کنند. همچنین نظر به وزش بادهای و متلاطم بودن دریاهای هند و پارس در دو محدوده زمانی متفاوت ، بندر تیس می توانسته بهترین لنگرگاه برای آنان جهت استراحت و برداشتن آذوقه و آب شیرین و مهمتر از همه تنظیم زمان سفر چه به سمت غرب و چه به سمت شرق باشد. بنابراین اگرچه منابع از اهمیت بندری تیس در آن دوران مستقیماً چیزی نگفته اند ؛ از قرائن چنین بر می آید که این بندر علاوه بر آنکه از زمانهای بسیار کهن حلقه ارتباط کاروانهای تجاری در سواحل مکران بوده در دوره ساسانیان نیز چنین نقشی داشته است.

۴- اوضاع تجاری و بازرگانی بندر تیس در سده های میانه

در نوشته های مورخان و جغرافی نویسان سده های نخستین اسلامی جایگاه تجاری بندر تیس و راههای عمده منشعب از آن به خوبی تصریح شده است. طبق گزارش این منابع بندر تیس در قرون نخستین اسلامی یکی از مهمترین بنادر ایالت مکران در دریای عمان بشمار می رفته و بازرگانان از طریق این بندر با بنادر آفریقای شرقی و هندوستان در تماس بوده اند. (سید سجادی ، ۱۳۷۴ : ۳۲۵) هرچند اهمیت تیس و ارتباطات تجاری و بین المللی آن قابل مقایسه با بنادر و جزایر بسیار معروف ایرانی خلیج فارس چون سیراف و کیش و هرمز نبوده ، اما جغرافی نویسان مسلمان از این بندر کوچک به مثابه تنها بندر تجاری در طول یک مسیر نسبتاً طولانی بین هرمز در دهانه خلیج فارس و بندر «دیبیل» در نزدیکی دهانه رود سند نام برده اند. کهن ترین متن جغرافیایی شناخته شده یعنی حدود العالم در مورد تیس اشاره دارد که تیز نخستین شهر از حدود سند بر کران دریای اعظم است و در مورد اهمیت تجاری آن چیزی نمی گوید. همزمان با حدود العالم منابع دیگر در این باره اطلاعات بیشتری در اختیار می گذارند. مقدسی جغرافی دان مشهور قرن چهارم هجری در کتاب احسن التقاسیم این بندر را اینگونه توصیف می کند : « تیز در کرانه دریا ، پر نخلستان دارای چند رباط نیکو و جامعی زیبا است مردم میانه حالند ، نه دانشی ، نه خوشزبانی دارند ، ولی باراندازی معروف است .» (مقدسی ، ۱۳۸۵ : ۷۰۳ - ۷۰۴) اصطخری در ممالک و مسالک آورده است « تیز قرضه (محل داد و ستد) مکران است .» (اصطخری ، ۱۳۷۳ : ۱۸۰) وی همچنین گفته است « تیس اول عمل مکران است .» (همان ، ۱۸۲) از این جمله این طور استنباط می شود که راه ورود به مکران از مسیر دریا رونق زیادی داشته ، چون این بندر بعنوان اولین شهر از شهرهای متعدد مکران ذکر شده است.

اهمیتی که این بندر در سده های نخستین اسلامی داشته از این جهت بوده که اولاً: تنها بندر تجاری در طول یک مسیر نسبتاً طولانی بین هرمز در دهانه خلیج فارس و بندر ذیقل در نزدیکی دلتای رود سند بشمار می رفت. (بارتولد، ۱۳۸۶: ۱۶۸) ثانیاً: فاند یا پاند (نوعی شیرینی ساخته شده از شکر و روغن بادام) که یکی از مهمترین محصولات مکران در آن دوره بوده به همراه مواد خام و کالاهای تولیدی دیگری از این بندر به هندوستان و آفریقا صادر می شد. (سید سجادی، ۱۳۷۴: ۳۲۷-۳۲۸) اصطخری متذکر شده تمامی فاند که اندر جهان برند از مکران خیزد. (اصطخری، ۱۳۷۳: ۱۸۰) به گفته مولف حدودالعالم و بسیاری از مورخان و جغرافی نویسان دیگر در مناطقی مانند: «کیز {کیچ}، کوشک قند {قصرقند}، به {نیکشهر}، بند {بنت}، دزک {سراوان}، اسفک {اسپکه} بیشترین پانیده‌ها تولید می شده که به سایر بلاد می بردند» (حدودالعالم، ۱۳۷۲: ۳۶۴) ابن حوقل علاوه بر یادآوری این مناطق از خواش نیز بعنوان تولید کننده پانید نام برده و چنین می نویسد: «در خواش و نواحی آن زراعت نیشکر بسیار است و از این رو پانید فراوان بدست می آید و به سیستان و خراسان حمل می شود». (ابن حوقل، ۱۳۶۶: ۷۸) حمداله مستوفی در سال ۷۰۴ هجری قمری در مورد نیشکر و نخلستان و تولیدات خرما در مکران اشاراتی غیر مستقیم دارد. اظهارات این جغرافی دان و مورخ قزوینی احتمالاً آخرین نشانه‌ها مبنی بر کشت نیشکر و تولید پانید در منطقه است و پس از آن هیچ گونه اطلاعی در مورد تولیدات کشاورزی و اقتصادی منطقه تا پایان سده نوزده میلادی در دست نداریم. در سده نوزده میلادی احمد علی خان وزیری از کشت مقدار کمی نیشکر و تولید شکر در کرمان و به تبع آن در مکران خبر می دهد. (سید سجادی، ۱۳۷۴: ۳۳۰)

ثالثاً: در قرن ششم هجری این بندر بر تجارت هرمز که رو به خرابی می رفت تفوق و استیلا پیدا کرد. (سپاهی، ۱۳۸۷: ۲۶۸) در دوره سلجوقیان این بندر از رونق خوبی برخوردار بوده است. به نقل از لسترینج در خلال سده ششم هجری این بندر از حیث تجارت بر هرمز برتری یافت. (لسترینج، ۱۳۸۳: ۳۵۳) این اظهارنظر از متون و منابع سده های پنجم و ششم نیز تایید می شود. به گزارش این منابع در طول حکومت طغرل شاه (۵۵۱-۵۶۲) در حالی که مالیات ابریشم در کرمان ۳۰۰۰۰ دینار بوده است حقوق گمرکی حاصل از صادرات و واردات در تیس به ۱۵۰۰۰ دینار یعنی نیمی از مالیات کل کرمان می رسیده است. (سید سجادی، ۱۳۷۴: ۳۲۸) طبق نظر سایکس، در سال ۵۷۴ هجری تیس به صورت یکی از مهمترین و معروفترین بنادر جنوبی ایران درآمد بود. زیرا پس از ناامنی جاده هرمز قوافل تجارتي بدین سو متوجه شدند. خط سیر قافله‌ها گویا از عراق به کرمان و از آنجا به بمپور و قصرقند و بعد از آن تیس بوده است. (سایکس، ۱۳۳۶: ۱۴۷)

افضل الدین ابوحامد احمدبن حامد کرمانی اهمیت تجاری تیس در قرون ششم و هفتم هجری را اینگونه بیان می کند: «و از خصایص کرمان ثغر تیس است که از آنجا مالهای وافر از عشور تجار و اجرت سفاین به خزاین پادشاه رسد و اهل هند و سند و حبشه و زنج و مصر و دیار عرب از عمان و بحرین را فرضه آنجاست و هر مشک و عنبر و نیل و بقم و عقاقیر هندی و برده هند و حبشی و زنگی و مخملهای لطیف و ساده‌های پراگین و فوطهای دنبلی و امثال این طرایف که در جهان است از این ثغر برند و به جنب تیز ولایت مکران است که معدن فاند و قند است و از این دیار به جمله اقالیم کفر و اسلام برند. (افضل الدین کرمانی، ۱۳۸۳: ۱۰۹)

با توجه به نقش فرمانطقه ای تیس در طول تاریخ، کالاهای صادراتی و وارداتی این بندر فقط مربوط به تولیدات و مصارف مردم مکران نبوده، بلکه کالاهای زیادی به این بندر وارد و از آنجا به سایر نقاط ایران و جهان صادر می شد. به گزارش اکثر منابع بیشترین کالای صادراتی از این بندر فاند یا پانید بوده است. (اصطخری، ۱۳۷۳: ۱۸۰) علاوه بر آن خرما که در بلوچستان بسیار به عمل می آید از این بندر صادر می شد. همچنین با توجه به راههای ارتباطی متعدد کالاهایی از کرمان و سیستان نیز از این بندر به نقاط دیگر جهان جابجا می شد؛ به نوعی که احتمالاً بخشی از گندم صادراتی سیستان از طریق این بندر به فروش می رسید. (سایکس، ۱۳۳۶: ۱۴۷) با توجه به معدن بزرگ نمکی در فاصله حدود سیصد متری ساحل چابهار احتمالاً نمک و اقلامی دیگر مانند: گوگرد، زرنیخ، ماهی نمک سود، گوش ماهی و خاک سرخ که طرفداران زیادی در هندوستان دارد از این بندر صادر می شده است. مهمترین کالاهایی که از طریق این بندر وارد می شد، اجناس هندی شامل جواهرات، ادویه جات، عطریات و انواع پارچه‌ها بوده است. علاوه بر آن بردگان حبشی و آفریقایی نیز از این بندر وارد می شد و در شهرهای جنوبی و شرقی ایران به فروش می رسید. از دوره صفویه به بعد، خصوصاً در دوره قاجاریه اسلحه بسیار زیادی از طریق این بندر و سایر بنادر ساحلی مکران وارد می شد که استعمارگران اروپایی خصوصاً انگلیسی‌ها به بهانه آن مداخلات شان را در این سواحل افزایش می دادند. (سیدالسلطنه، ۱۳۷: ۴۷۰-۴۷۱) در مجموع در طول تاریخ واردات این بندر از صادرات آن بیشتر بوده است.

۵- علل و چگونگی از رونق افتادن بندر تیس

از اواخر دوره صفویه به تدریج از اهمیت بندر تاریخی تیس کاسته شد به نحوی که امروزه روستایی بیش نیست. مهمترین عاملی که منجر به از رونق افتادن بندر تیس شد، ورود اروپایی‌ها در آبهای گرم و آزاد جنوبی ایران بود. در واقع با ورود نخستین استعمارگران اروپایی یعنی پرتغالی‌ها شرایط

دریانوردی نیز تغییر کرد. زیرا آنان کشتی های اقیانوس پیما در اختیار داشتند و این کشتی ها با بادبانهای مخصوص شان با حداکثر بهره گیری از باد از سرعت بیشتری برخوردار بودند. بنابراین به راحتی از میانه دریاها و اقیانوس ها عبور می کردند و با اختراع ماشین بخار شرایط دریانوردی تسهیل تر شد ، لذا از کرانه نوردی و وابستگی به کرانه ها برای دریانوردی کاسته شد. از طرفی نیز پرتغالی ها سعی داشتند بر تمامی سواحل و بنادر خلیج فارس و دریای عمان تسلط داشته باشند. آنان بر بندر تیس نیز استیلا یافتند و قلعه ای در این شهر بنا کردند. تسلط استعمارگران پرتغالی بر بنادر ساحلی مکران و حملات آنان به کشتی های بومیان آن منطقه و همچنین دزدی دریایی توسط پرتغالی ها ، باعث بوجود آمدن تنش در منطقه شد. (سپاهی ، ۱۳۸۷: ۲۷۰) ساحل نشینان بلوچ که در برابر سلاح های گرم بیگانگان نمی توانستند آنان را از منطقه بیرون کنند ، حمله به منافع آنان را در دستور کار قرار دادند و مانع از تردد و تجارت آنان در این نواحی شدند. بر اثر قیام های مردم بلوچستان بر علیه پرتغالی ها و مسایلی دیگر، آنان این بندر را در سال ۹۸۹ ه ق . ویران کردند .(اسپونر ، ۱۳۷۷ : ۱۱۰) ویرانی این بندر توسط پرتغالی ها آن را از رونق انداخت. البته علاوه بر نقش عوامل بیرونی ، نامنی نواحی داخلی که راههای کاروانی تیس از آنجا می گذشت نیز بر رکود تجاری تیس دامن زد. سقوط کشت نیشکر و تولید پانید که از مهمترین اقلام صادراتی تیس محسوب می شد نیز در جریان رکود و افول بندر تیس بی تاثیر نبود. (سید سجادی ، ۱۳۷۴: ۳۳۰)

مجموعه عوامل ذکر شده ، شرایطی را بوجود آورد که به تدریج از دریانوردی و تجارت در تیس کاسته شد. از آنجایی که مهمترین عامل شکل گیری و رونق این بندر تجارت و بازرگانی بود ؛ با شرایط عنوان شده جمعیت آن نیز رو به کاهش رفت و این بندر تاریخی کاملا از رونق افتاد. ظاهرا از اواسط دوره قاجاریه به بعد دولت حتی از وجود چنین بندری قدیمی در سواحل جنوبی ایران بی خبر بود ؛ تا اینکه در سال ۱۲۸۲ هجری قمری چند تن از خوانین و بزرگان بلوچ در مکران وجود بندر متروکه تیس را به وکیل الملک حکمران کرمان اطلاع دادند. وی به میرزا مهدی خان سرتیپ و عبدالله خان حاکم مکران ماموریت داد که از این بندر بازدید بعمل آورند. این دو مامور دولتی در طی نخستین ماموریت خود قلعه کوچکی در تیس ساخته ، حدود بیست خانوار از اهالی دشت را به آنجا کوچ دادند. بعدها قلعه دیگری در تیس ساخته شد و مجددا تیس اندکی از آبادانی گذشته خود را باز یافت.(اعتمادالسلطنه ، ۱۲۹۴ ه.ق : ۲۷۹-۲۸۰)

به موازات از رونق افتادن بندر تیس ، با کشف راههای جدید دریایی از اروپا به آسیا ، گسترش بی سابقه تجارت بین المللی و همچنین اهمیت یافتن سواحل مکران به عنوان مدخل ورود شبه قاره هند ، به تدریج چابهار که موقعیت مناسب تری برای توقف کشتی های بزرگ داشت ، اهمیت پیدا کرد و روز بروز بر اهمیت چابهار و انزوای تیس افزوده شد. چنانکه منابع دوره قاجاریه از تیس اطلاع چندانی ندارند ، اما از چابهار به عنوان مهمترین بندر ساحلی مکران یاد می کنند. این امر نشان دهنده آن است که سواحل مکران در طول تاریخ در زمینه تجارت و دریانوردی منطقه ای و بین المللی اهمیت بسزایی داشته و اگر در روزگاران گذشته بندر تیس مرکز ثقل بازرگانی سواحل مکران محسوب می شد ، امروزه بندر چابهار چنین نقشی دارد.

۶- نتیجه

موقعیت طبیعی و اقلیمی خلیج چابهار به نحوی است که از کهنترین زمانهای شروع تجارت و دریانوردی در خلیج فارس و دریای عمان ، بندر تیس در این خلیج شکل گرفته است. رونق و رکود این بندر ، ارتباطی تنگاتنگ با اوضاع تجاری و دریانوردی در خلیج فارس و دریای عمان داشته است. علاوه بر آن هرگاه در مکران حاکمان قدرتمندی بر سر کار می آمدند و امنیت راهها را تامین می کردند، کاروانهای تجاری بیشتری از این بندر تردد می کردند. در سده های پنجم و ششم هجری به واسطه امنیتی که حاکمان کرمانی در منطقه برقرار کرده بودند ، داد و ستد در بندر تیس بطور قابل توجهی رشد کرده بود. ورود استعمارگران اروپایی به آبهای گرم جنوبی ایران ، نامنی راهها در مسیر خشکی و شاید کم آبی و تغییر در روند کشاورزی ، باعث افول تدریجی بندر تیس گردید. به موازات از رونق افتادن تیس با توجه به موقعیت جغرافیایی حساس سواحل مکران ، بندر چابهار در کنارش شکل گرفت و پویاتر از آنچه انتظار می رفت رشد و توسعه یافته است.

۷- فهرست منابع و مآخذ

- ۱- ابن حوقل، سفرنامه ابن حوقل *صوره الاض* ، ترجمه و توضیح جعفر شعار، تهران ، امیرکبیر ، ۱۳۶۶.
- ۲- ابن رسته ، احمد بن عمر ، *الاعلاق النفیسه* ، ترجمه حسین قره چانلو ، تهران ، امیرکبیر، ۱۳۸۰.
- ۳- ادریسی ، ابی عبدالله محمد بن محمد بن عبدالله بن ادريس، *نزهة المشتاق فی اختراق الافاق*، الجدل اول ، قاهره، مکتبه الثقافه الدینیة ، بی تا.
- ۴- اسپونر ، « *بلوچ و بلوچستان* »، *دایره المعارف بزرگ اسلامی* ، جلد ۴ ، صص ۹۶-۱۳۵ ، تهران ، ۱۳۷۷.
- ۵- استرابو ، *جغرافیای استرابو* ، ترجمه همایون صنعتی زاده ، تهران ، بنیاد موقوفات محمود افشار یزدی ، ۱۳۸۲.
- ۶- اصطخری، ابواسحق ابراهیم ، *ممالک و مسالک* ، ترجمه محمد بن اسعد بن عبدالله تستری ، تهران ، انتشارات موقوفات محمود افشار یزدی ، ۱۳۷۳.

- ۷- اعتمادالسلطنه، محمد حسن خان، *مرات البلدان*، تهران، چاپ سنگی، ۱۲۹۴ ه.ق.
- ۸- افشار (سیستانی)، ایرج، *چابهار و دریای پارس*، زاهدان، انتشارات صدیقی، ۱۳۷۲.
- ۹- اقتداری، احمد، *آثار شهرهای باستانی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان*، تهران، انجمن آثار ملی، ۱۳۴۸.
- ۱۰- بارتولد، واسیلی ولادیمیروویچ، تذکره جغرافیای تاریخی ایران، ترجمه حمزه سردادور، تهران، انتشارات توس، ۱۳۸۶.
- ۱۱- بریان، بی. یر، *تاریخ امپراتوری هخامنشیان*، ترجمه مهدی سمسار، ج ۲، تهران، انتشارات زریاب، ۱۳۸۲.
- ۱۲- پروکوپیوس، *جنگهای ایران و روم*، ترجمه محمد سعیدی، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۸۲.
- ۱۳- تشکری، عباس، *ایران بر روایت چین باستان* (نگاهی به روابط سیاسی، تجاری و فرهنگی ایران و چین تا اسلام)، بی جا، مؤسسه روابط بین المللی وابسته به وزارت امور خارجه، ۲۵۳۶ شاهنشاهی.
- ۱۴- *حدودالعالم من المشرق الی المغرب*، تصحیح و حواشی مریم میراحمدی و غلامرضا ورهرام، تهران، انتشارات دانشگاه الزهرا، ۱۳۷۲.
- ۱۵- دریایی، تورج، *تاریخ و فرهنگ ساسانی*، ترجمه مهرداد قدرت دیزجی، تهران، انتشارات ققنوس، ۱۳۸۴.
- ۱۶- دریایی، تورج، *شاهنشاهی ساسانی*، ترجمه مرتضی ثاقب فر، تهران، انتشارات ققنوس، ۱۳۸۴.
- ۱۷- سایکس، سرپرسی، *سفرنامه سایکس یا ده هزار میل در ایران*، ترجمه حسین سادات نوری، تهران، ابن سینا، ۱۳۳۶.
- ۱۸- سپاهی، عبدالودود، «*بررسی پیشینه تاریخی بلوچها در شرق آفریقا*»، مجموعه مقالات همایش گذری بر تاریخ بلوچستان، صص ۲۶۵-۲۸۰، زاهدان، ۱۳۸۷.
- ۱۹- سدیدالسلطنه، محمد علی خان، *تاریخ مسقط و عمان، بحرین و قطر و روابط آنها با ایران*، تصحیح احمد اقتداری، تهران، انتشارات دنیای کتاب، ۱۳۷۰.
- ۲۰- سید سجادی، سید منصور، *باستانشناسی و تاریخ بلوچستان*، تهران، سازمان میراث فرهنگی کشور، ۱۳۷۴.
- ۲۱- کرمانی، افضل الدین ابوحامد احمد بن حامد، *مجموعه آثار افضل الدین ابوحامد کرمانی*، به کوشش دکتر محمد صادق بصیری، کرمان، انتشارات دانشگاه شهید باهنر کرمان، ۱۳۸۳.
- ۲۲- کیان راد، حسین و علی علی بابایی درمنی، «*سفرنامه نثارخوس*»، پژوهشنامه خلیج فارس، شماره اول و دوم، صص ۲۵۵-۲۶۷، تهران، فروردین ۱۳۹۰.
- ۲۳- لسترنج، گای، *جغرافیای تاریخی سرزمینهای خلافت شرقی*، ترجمه محمود عرفان، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۸۳.
- ۲۴- مارکوارت، یوزف، *ایران شهر در جغرافیای بطلمیوس*، ترجمه مریم میراحمدی، تهران، انتشارات طهوری، ۱۳۸۳.
- ۲۵- مقدسی، ابو عبدالله محمد بن احمد، *احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم*، ترجمه علینقی منزوی، تهران، انتشارات کومش، ۱۳۸۵.
- ۲۶- وثوقی، محمدباقر، *خلیج فارس و ممالک همجوار*، تهران، انتشارات سمت، ۱۳۸۴.
- ۲۷- هرودوت، *تاریخ هرودوت*، ترجمه هادی هدایتی، ج ۴، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۸۴.

28- Cosmas, "THE CHRISTIAN TOPOGRAPHY", translated from Greek and edited with notes and Introduction by J.W.M'crindle. London. 1897