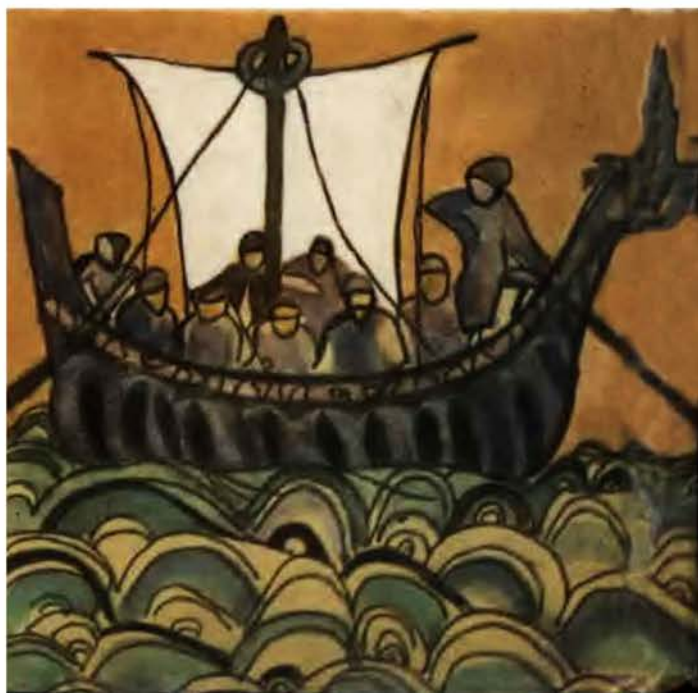


از دورانهای افسانه‌ای تا ظهور اسلام

نوشته: اسماعیل رامین

دنیای نوردک ایرانیان



نوشته :

اسماعیل رائین

دریا نوردی ایرانیان

جلد اول

آنچه که در این کتاب میخوانید :

۸		پیشگفتار
۵۰-۹	دورانهای افسانه‌ای	بخش اول
۱۲۶- ۵۱	خلیج فارس ، زادگاه تاریخ	بخش دوم
۲۳۰-۱۲۷	دریانوردی هخامنشیان	بخش سوم
۲۴۲-۲۳۱	شرایط تجاری شرق قبل از طلوع ایران ساسانی	بخش چهارم
۲۸۰-۲۴۳	ساسانیان در دریا	بخش پنجم
۳۲۴-۲۸۱	دریانوردی ایرانیان در دوران اسلامی	بخش ششم
۳۴۶-۳۲۵	کشتیرانی ایران از قرن دهم تا شانزدهم میلادی	بخش هفتم
۴۱۲-۳۴۷	رهنامه - رهبانان - دریا پیمایان	بخش هشتم
۵۲۰-۴۱۳	دانستنی‌ها و فنون دریائی	بخش نهم



دریانوردی ایرانیان (جلد اول)

نوشته : اسماعیل رائین

چاپ دوم : بهار ۲۵۳۶

چاپ : چاپخانه زیبا

حق چاپ برای نویسنده محفوظ است

استفاده از متن کتاب - عکس‌ها - اسناد و ترجمه‌ها بدون اجازه کتبی نگارنده

ممنوع است

نشانی : تهران - صندوق پستی ۱۶۱۲ - ۱۱

پیشگفتار

همانطور که هنوز نمیدانیم برای نخستین بار چه کسی از برخورد دو قطعه سنگ آتش را کشف کرد، یا بادرکنار هم قرار دادن چند علامت، خط را بوجود آورد، از هویت اولین کسی نیز که با بهم پیوستن چند تکه چوب برپهنه دریاها روان شد، آگاه نیستیم. اما این نکته را خوب می‌دانیم که «دریا» هم چنانکه زادگاه انسان و هم جانداران دیگر بوده است، خود، قرنهای متمادی، به صورت سدی نفوذ ناپذیر، بین گروههای مختلف انسانهای نخستین فاصله افکنده و آنان را از یکدیگر دورنگاه می‌داشته است. و این جدائی تا آثر زمان ادامه داشت که سرانجام چند انسان جسور، وسیله عبور از دریا و پیروزی بر امواج متلاطم آنرا کشف کردند، و از آن به بعد، اگر دریا حداقل میان آدمیان بود، «کشتی» - بصورت نخستین وسیله ارتباط اقوام و جوامع مختلف و مبادله تمدن و فرهنگهای گوناگون این فاصله را از میان برد. بدینسان آدمی خیلی زود دریافت که چه وسیله ارزنده‌ای بدست آورده است و این قطعات چوب چگونه ممکن است زندگی، فرهنگ و تمدن او را دیگرگون کند ...

از روزیکه «نوح» - طبق روایات و احادیث مذهبی - نخستین کشتی را ساخت و بوسیله آن نژاد بشر و نسل سایر جانداران را از نابودی و انهدام نجات داد. تا قرنهای بعد، که کشتی بصورت تنها ابزار جهانگردی و اکتشاف سرزمینهای ناشناخته درآمد، پس از آن تا قرون اخیر که از این وسیله برای تصرف سرزمینهای دور دست و تثبیت قدرت استعماری مغرب زمین استفاده می‌شد، و سرانجام تا قرن بیستم و جریان دو جنگ جهانی که نیروی دریائی ضامن پیروزی نیروهای متخاصم بود، این وسیله دریائی همچنان ارزش و اعتبار خود را حفظ کرده است.

امروز نیز با وجود توسعه شگفت‌انگیز وسایل ارتباطی و ابداع و اختراع وسایل مدرن زمینی و هوائی - چه در کار تجارت و چه در جریان جنگها و پاسداری از مرزهای آبی - کشتیها و نیروی دریائی، ارزش و اعتباری کمتر از گذشته ندارد. اما در اینجا ما را با دریانوری بطور اعم کاری نیست، سخن تنها از دریانوردی ایرانیان است: قومی که از دورانهای افسانه‌ای و اعصار بسیار دور بر دریاها فرمانروائی می‌کرد و بکمک دریانوردان جسور و سفاین اقیانوس‌پیمای تمدن و فرهنگ خود را به اقطار جهان کشانیده، و در هر گوشه عالم آثار و شواهدی از زبان فارسی، فرهنگ، سنتها و آداب قوم ایرانی بجای نهاد.

متأسفانه پارهای علل و عوامل تاریخی باعث شدند که تداوم این رشته و این فن و حرفه آنچنان گسسته شود، و تاریخچه دریانوردی ایرانیان آنچنان از یادها برود که همه مورخان و صاحب نظران، ایرانی را با دریا و دریانوردی بیگانه بدانند. حتی

۱ - نجات نیروهای محاصره شده فرانسه و انگلیسی از دو نکرک بوسیله کشتی و قایق و پیاده شدن قوای متفقین در سواحل نورماندی که به شکست نهائی آلمان هیتلری انجامید، دو نمونه زنده از اهمیت و نقش نیروی دریائی در جنگ جهانی دوم است.

اعراب که خودکار دریانوردی را از ایرانیان آموخته بودند ، در این زمینه ادعای «پیش کسوتی» داشته باشند .

از میان رفتن فرهنگ غنی و سرشار دریانوردی ایران و مستحیل شدن لغات و اصطلاحات آن در فرهنگ و زبانهای دیگر، باین انحراف تاریخی کمک بسیار کرد، تا آنجا که بنا بر گفته پروفیسور هادی حسن، استاد دانشگاه علیگر «ایران بهمان نسبت که از یک تاریخ غنی و کهنسال دریانوردی برخوردار است ، فاقد حتی یک فرهنگ کوچک دریائی است ...»

یک مطلب اساسی دیگر که باین ابهام تاریخی کمک می کند، وحشتی است که در آثار ادبی ایران، از دریا و دریانوردی بیچشم می خورد . اگر قبول کنیم که در کار کشتی رانی، ایرانیان پیشگامان بوده اند و عربها پیروان ... اگر بپذیریم که فعالیت بحری ایرانیان از زمان هخامنشیان آغاز شده و طبق شواهد تاریخی لااقل تا سال ۸۷۸ میلادی (۲۶۴ هـ) در دریای چین و تا سال ۹۸۵ میلادی (۳۷۴ هـ) در خلیج فارس و دریاهای همجوار آن رونقی کامل داشته ... پس چگونه است که حکیم رازی ، راضی نمی شود حتی از پهنای رود جیحون بگذرد :

«محمد بن زکریای رازی، چون بکنار جیحون رسید و جیحون را بدید گفت: من در کشتی نشینم . خدای تعالی میگوید که خویشتن را بدست خویشتن در مهلکه می اندازد ، و نیز همانا که از حکمت نباشد در چنین مهلکه نشستن ... چون خواهش باو در نگرفت، دست و پای او بستند و در کشتی نشانندند و بگذارنیدند و آنکه دست و پای او باز کردند ...» .

و چرا انوری بمحض دیدن جیحون همچو برگ خزان زده بر خویش می لرزد :

«چون به جیحون برسیدیم ز من هوش برفت
گفت لاجو و لاقوة الی بالله

رفت و بربست آزاری و به جیحون در جست
واندر آن جست بیکدم بگنشت او بشناه
باز ، باز آمد و گفتا که بدیدی سهل است
در نشین ، خیز و مکن وقت گنشتن بیگانه
کشتی آورد و نشستیم درو هر دو بهم
چون دویار ، او همه یاری ده و من یاری خواه
او چو شیری بیکی گوشه کشتی به نشست
من سراندر زن و بیرون زن همچون روباه»

یا عبدالرحمن جامی از بوی کشتی بیهوش می افتد :

«چون بوی کشتی بمشام این ضعیف رسید و وحشت دریا بدید ، بنوعی بیهوش گردید که تا دو روز غیر از آمد شد نفس ، از هیچ مرامید حیات نداشت ...» .
و مهمتر از همه آثار سعدی و حافظ ، خداوندان سخن پارسی است ، که گفته آنها برای ایرانی زبان، وحی منزل است و آنان نیز از هر فرصتی برای بر حذر داشتن خواننده از دریا و ترساندن او استفاده کرده اند :

بدریا از منافع بسی شمار است
اگر خواهی سلامت در کنار است»

سعدی

«شب تاریک و بیم موج و گردابی چنین هایل
کجا دانند حال ما سبکباران ساحل‌ها»
«کشتی شکستگانیم ای باد شرطه برخیز
باشد که باز بینیم دیدار آشنا را»
حافظ

در ادبیات فارسی «برجین هیچ کشتی نور رستگاری نیست» افسانه‌های دریائی از گولها، هیولاها، جانوران عجیب و غریب لبریز است. سفر دریا، سفری است بی‌بازگشت و دریا پهنه‌ای است مرموز، بی‌پایان و ناشناخته که دهان برای بلعیدن انسانها گشوده است.

در کلیه متون ادبی ایران ما تقریباً هیچ کجا، نام دریا و کشتی را نمی‌توان دید، بدون این‌که بلافاصله حادثه‌ای بدنبال نداشته باشد. در داستان معروف «مشت‌زنی را حکایت کنند...» که بعقیده اغلب صاحب‌نظران، شاهکار مسلم گلستان سعدی است، حتی عبور از پهنای یک رودخانه، متضمن فرو شدن به گرداب است و در مثنوی مولانا نیز همین‌که نامی از کشتی می‌آید:

آن یکی نحوی بکشتی در نشست رو بکشتی بان نهاد آن خود پرست
گفت: هیچ از نحو خواندی؟ گفت: لا گفت: نیم عمر تو شد برفنا ...»

بلافاصله همانطور که انتظار می‌رود، بادی وحشتناک در می‌گیرد و کشتی را به «گرداب بلا» می‌افکند، غرق سرنشینان حتمی است، ملاح از مرد نحوی می‌پرسد:

«هیچ دانی آشنا کردن...؟ بگو گفت: نی، از من تو ملاحی مجو!
گفت: کل عمرت‌ای نحوی فناست زانکه کشتی غرق گرداب بلاست!»

حال پایان ماجرا چیست و آیا برسر مرد نحوی و ملاح و دیگر سرنشینان کشتی چه می‌آید، نکته‌ایست که مبهم می‌ماند، چون می‌دانیم نظر مولانا چیزی دیگری است، و از داستان خود نتیجه‌ای دیگر را در نظر دارد، اما آنچه در پایان تراژدی در ذهن خواننده بجای می‌ماند، وحشت از دریا و کشتی و مترادف بودن نام کشتی با گرداب، توفان و مرگ و نیستی است، مخصوصاً هنگامیکه در آخرین سطور داستان می‌گوید:

«آب دریا مرده را بر سر نهد و ربود زنده زدربا کی رهد؟!»

هیچکس را یارای آن نیست که زنده از دریا درگذرد و این تنها مردگان خوشبختند که آب دریا اجسادشان را بالا می‌آورد...

شاید بسیاری از هموطنان نیز که چون نگارنده در سواحل لاجوردین جنوب یا شمال ایران بدنیا آمده و در این سامانها زندگی کرده‌اند، بارها با این پرسش روبرو شده باشند که: چگونه این دریای زندگی ساز و زندگی بخش ممکن است تا بدین حد هراس‌انگیز و دهشت‌خیز باشد...؟ این پهنه نیلی رنگ بی‌نهایت، که هر روز دهها هزار انسان و هزاران خانواده از آن تغذیه می‌کنند، این سفره گسترده که فرزندان جنوب یا شمال ایران را همواره به میهمانی می‌خواند، و ماهیها، میگوها، صدف‌ها و حتی مرواریدهای خویش را نثار آنان می‌کند، چرا باید تا بدین پایه زشت، آدم‌خوار و پلید جلوه کند...؟ آیا باید گفته‌های خداوندان شعر و ادب پارسی را پذیرفت، یا واقعیت زندگی و سیمای راستین طبیعت را..؟

براستی، چرا چنین تضاد حیرت‌آوری بین تاریخ دریانوردی ایران و شهادت‌های ادبی وجود دارد...؟ انگیزه و علت این تناقض چیست...؟ چرا ایرانی از یکسو

(طبق شواهد تاریخی) اقیانوسهای پهناور را تا دریای چین پشت سر می گذارد و از سوی دیگر (بنابر شهادتهای ادبی) تا بدین پایه از دریا و دریانودی وحشت دارد...؟ نگارنده که خود زاده و پرورش یافته کرانه‌های هستی بخش جنوب است ، از زمانی که خواندن و نوشتن آموخت ، با این علامت سؤال بزرگ مواجه بود ، و سرانجام نیز نخستین پاسخ قانع کننده را از زبان يك هندی ایران پرست شنید که گفته بود :

«... مقابله شهادت با شهادت تاریخی ادبی، این ضعیف را مستحضر ساخت که ایرانیان اصلا دو نوع بوده‌اند ، یکی دریایمیان و ساکنین خلیج فارس و دیگر ، شهرنشینان و ساکنین اندرون مملکت . زمره اول «ملاح» بود وزمره دوم «ملا» ... نه «ملا» ملاح بود و نه «ملاح» ملا اما جمعی از مورخین که بدین نکته پی نبرده‌اند، اشتباه کرده و ایرانیان را دریانورد ندانسته‌اند...» شاید این گفته پروفیسور هادی حسن، تنها قسمتی از واقعیت باشد، اما هنگامی که می‌بینیم ، حتی همین گفته او با مخالفت جمع کثیری از مورخان غربی (که همه چیز را از آن خود می‌خواهند : از دشت‌های بارور و دریا‌های زندگی بخش ، تا فرهنگ و آداب و سنن مردم مشرق زمین) روبرو می‌شود . بیشتر به صحت نظر او مؤمن می‌شویم . وقتی همین محقق صاحب نظر کتابی درباره دریا-نوردی ایرانیان نوشت ، با این که اکثر ماخذ و منابع او، از اسناد خود غربی‌ها استنتاج شده بود ، تنها ناقدین اروپائی بروی خرده گرفتند و برای این که تحقیقات چندین و چند ساله او را در این اثر ارزنده نفی کرده باشند ، نوشتند : «... ما می‌دانیم که ایرانی همواره از دریا بی‌می‌عظیم داشته ، اما هادی حسن از بس ایران را دوست دارد ، یک قوه بحریه نیز برای ایران خلق کرده است . البته در آتیه يك همچو قوه بحریه برای مملکت سويس هم (می‌دانیم که کشور سويس از هیچ طرف راه به دریا ندارد) خلق خواهد کرد...!» .

اما آفتاب برای همیشه زیر ابر باقی نمی‌ماند . تحقیقات پروفیسور هادی حسن ، خواه ناخواه مورد توجه قرار گرفت . صاحب نظران ، محققان و ایران شناسانی چون پروفیسور اوپهام پوپ و دکتر لکه‌هارت و دیگران بارها و بارها به تحقیقات و نوشته‌های او استناد کردند، اما اگرچه او در نهایت حسنیت پاسخی قانع کننده به تناقض ادبی و تاریخی دریانوردی ایرانیان داده بود ، ولی این مطلب هم چنان در پرده‌ای از ابهام و حتی بی‌توجهی قرار داشت .

وقتی صاحب نظری چون لرد کرزن می‌گوید : «... تحقیق درباره دریانوردی ایرانیان ، کاری است چون مطالعه پیرامون زندگی انواع مارماهی در جزیره ایسلند» با توجه به اینکه اصولا در جزیره ایسلند مارماهی وجود ندارد !! ، عدم آگاهی جهانیان از تاریخ دریانوردی ایرانیان و نحوه قضاوت محققان و مورخان غرب در این زمینه بیشتر روشن می‌شود. (البته اگر نخواستیم عناوینی چون غرض‌ورزی، کینه‌توزی و تعصب را در این مورد بکار ببریم) .

از این سخن در گذریم ، که «شرح این هجران و این خون جگر» هر نکته در جای خود خواهد آمد . و پیردازیم بدنباله بحث و مقدماتی درباره دریا و دریانوردی

۱ - پروفیسور هادی حسن - مجموعه مقالات - شورای روابط فرهنگی هندوستان - ۱۹۵۶ دہلی .

۲ - تاریخ دریانوردی ایران - اثر پروفیسور هادی حسن - ۱۹۲۸ - انگلیسی - که در کتاب حاضر بکرات مورد استناد قرار گرفته است .

ایرانیان ... این احتمال نزدیک به یقین وجود دارد که ایرانیان خود دریانوردی را از اقوام فنیقی آموخته باشند ، و حتی - چنانکه شواهد تاریخی^۱ نشان می‌دهند در آغاز کشتی‌ها و دریانوردان فنیقی را بکار گرفته باشند ، ولی این نکته نیز مسلم است که همین ایرانیان خیلی زود بیک قوم دریانورد - جسور ، جستجوگر و موفق - مبدل شدند ، تا آنجا که در جریان تصرف مصر ، ساختمان راه بزرگ آبی سوئز و بالاخره جنگهای معروف تروموبیل و سالامین ، صاحب ناوگان نیرومندی بودند که همه کشتی‌های آن توسط خود ایرانی‌ها هدایت می‌شد . (هرودوت نام یک یک این فرماندهان را در تاریخ خود آورده است) . اما درباره این قوم نخستین ... چون در فصول آینده ، چندین بار با نام آنها (فنیقیه و فنیقی‌ها) برخورد می‌کنیم و بسیاری از شواهد و مأخذ تاریخی ، این قوم را پدر دریانوردی جهان می‌دانند ، بی‌مناسبت نیست که در این پیشگفتار ، درباره قوم یا اقوام ساحل‌نشین فنیقی ، توضیحاتی کوتاه بدهیم . بخصوص که جمعی صاحب‌نظران را عقیده بر آنست که فنیقی‌ها ، ابتدا در ناحیه خلیج فارس می‌زیستند و سپس از آنجا بسواحل مدیترانه کوچ کردند و کشتیرانی و خط و تمدن را ب مردم آن نواحی آموختند آنان از دریای مدیترانه ، تا اقیانوس اطلس و حتی دریای بالتیک رفت و آمد می‌کردند .

خانم ملکزاده بیانی ، مهاجرت این اقوام را - از خلیج فارس به مدیترانه - مربوط به دوهزار و پانصد سال قبل از میلاد مسیح می‌داند^۲ . اما « برتامورس پارکر » عقیده دارد که پنج‌هزار سال پیش فنیقی‌های چادر نشین و بیابان گرد ، در سرزمین‌های شرقی دریای مدیترانه ساکن شدند . هم او می‌گوید :

« ... زمانی بود که مردمانی دیگر به آن منطقه وارد شدند . در نتیجه برای اخلاف آن چادر نشین‌ها جاتنگ شد و جز یک باریکه زمین بطول ۳۲۰ کیلومتر درکنار ساحل ، چیزی برای آنان باقی نماند . اینان ناچار چشم امید به دریا دوختند . پیش از این تاریخ قایق‌های کوچک ماهیگیری داشتند ، ولی این زمان که جا برایشان تنگ شده بود ، قایق‌های بزرگتری ساختند . چندی نگذشت که دریاها ، که روزی جولانگاه اجداد چادر نشین آنها بود ، جولانگاه کشتی‌های آنان شد . به تدریج با کشورهای ساحل دریای مدیترانه شروع به داد و ستد کردند . نام این مردمان « فنیقیان » بود . به عقیده بعضی ، فنیقی از ریشه یک لفظ یونانی به معنای « قرمز رنگ » بوده است .

یکی از محصولات که فنیقیان می‌فروختند ، ماده رنگ‌کننده قرمزی بود ، خوش‌رنگ که از نوعی صدف ماهی فراهم می‌آوردند . با آنکه این ماده قرمز رنگ بود ، به نام ازغوان صوری مشهور شد . این ماده گرانبه‌تر بود ، و فقط پادشاهان و ثروتمندان می‌توانستند از آن بخرند . این فکر که رنگ ارغوانی رنگ شاهانه و درباری است از استعمال همان ماده رنگ‌کننده پیدا شد .

فنیقیان ، بتدریج دریانوردانی زبردست شدند . کشتی‌های بهتر ساختند هم کشتی‌بادبانی می‌ساختند و هم کشتی پارویی . بزرگترین کشتی‌های آنان ۲۱ متر طول داشت . فنیقیان با این کشتیها از یک سردریای مدیترانه به سردیگر آن می‌رفتند . حتی وارد اقیانوس اطلس می‌شدند و برای فراهم آوردن قلع تا جزائر بریتانیا پیش می‌رفتند . در ساحل شمالی قاره آفریقا دور از وطن خود : شهر کارتاژ را ساختند و شهر کارتاژ رقیب شهر رم شد .

۱- آثار هرودوت و بلوتارک درباره جنگهای دریائی ایرانیان باستان با رجوع قضاوت های یک

خانه ، این واقعت را تأیید می‌کند .

۲ - تاریخ سکه - ص ۳۶ .

در سواحل سرزمین آنان ، سه بندر پدید آمد و توسعه یافت : سور ، صیدا ، بیلوس . بندر بیلوس امروز جبیل نام یافته است . ماده رنگ کننده ارغوان صوری سبب شهرت شهر صور شد ، این شهر بر جزایری ساخته شد که از ساحل چندان فاصله‌ای نداشتند . یکی از نخستین آبراهه‌های جهان ، آبراهه‌ای بود که برای آوردن آب به همین شهر ساخته شد . شیشه شهر صیدون شهرت پیدا کرد . در شهر بیلوس پاپیروس دادوستد می‌کردند . در آن زمان هنوز کاغذ اختراع نشده بود از پاپیروس کتاب درست می‌کردند . کلمه «ببیل» که در زبانهای انگلیسی و فرانسه به معنی کتاب مقدس است . از نام همین شهر گرفته شده است .

فینیقیان درباره حکومت ، علم ، و هنر افکار نازهای نداشتند . کتابهای مهمی هم نوشتند . آنان فقط دریانورد و کاسب کار بودند ، با این حال ، خدمتی بزرگ به پیشرفت تمدن کردند . در طی مسافرتهاى بازرگانی ، الفبای خود را به یونانیان منتقل کردند . به همین علت گاهی فینیقیان را مرسلین تمدن می‌نامند^۱

حال به بینیم شکل کشتی‌های فینیقی ، که بعدها - باتکامل تدریجی - بصورت کشتی‌های عهد هخامنشی درآمد چگونه بود ؟.. برای پاسخ گفتن باین پرسش ، گذشته از طرحها و نقوش اولیه‌ای که بر پاره‌ای مسکوکات والواح بجای مانده ، روایات احادیث و شواهد تاریخی و افسانه‌ای دیگری نیز در دست ماست .

در دائرةالمعارف اسلامی^۲ از قول ابن ماجه می‌خوانیم «... نخستین کسی که کشتی ساخت نوح بود و آنرا بتوصیه جبرئیل علیه السلام ساخت ، که توسط خالق متعال برای هدایت او اعزام شده بود . کشتی نوح بشکل نقشی که توسط پنج ستاره «دب اکبر» تشکیل می‌شود ، ساخته شد . سکان کشتی با سومین ستاره منطبق است و بدنه کشتی با چهارمین ، پنجمین و ششمین ستارگان ، و دنباله کشتی با هفتمین ستاره ... حتی هم اکنون (سال ۱۴۸۹) نیز مردم زنگبار (کرانه شرقی افریقای استوایی) قمر (ماداگاسکار) مریمه (کرانه افریقائی مقابل زنگبار) و سرزمین سوفاله ، پنجمین و ششمین ستارگان دب اکبر را «الهیات» - یا بدنه کشتی - می‌نامند .

این دو ستاره برای تعیین عرض جغرافیائی بکار برده می‌شوند ، در لحظه اوج - الصرفه («بتنا» ی‌اسد) ، در غیبت فراقیه («بتا» و «گاما» ی دب اصغر) زیرا آنها شکل بدنه کشتی نوح را دارند .

ناقلان احادیث درباره طول و عرض کشتی نوح اختلاف نظر دارند . گفته می‌شود این کشتی دارای ۴۰۰ ذراع طول ۱۰۰ ذراع عرض و ۱۰۰ ذراع عمق - بدون احتساب ارتفاع دکله‌ها - و دارای دو پارو - در دنباله کشتی برای انجام دادن عمل سکان - بوده است .

هنگامیکه ساختن کشتی نوح پایان رسید و سیل جاری شد ، نوح با آنهائیکه قرار بود در معیت وی باشند ، سوار کشتی شد . کشتی آنان را حمل کرد و برد و همگی را از سیل و طوفان و کشتی شکستگی و غرق شدن نجات داد . کشتی نوح ، گفته می‌شود ، هفت بار اطراف محلی که مقرر بود بعداً خانه کعبه در آنجا مستقر گردد ، طواف کرد . این مکان در آن زمان منطقه‌ای از شن سرخ بود که در آنجا هیچ چیزی ساخته نبود . سیل و طوفان به آنجا نرسید . هنگامیکه کشتی نوح ساخته شد و مردم هنر کشتیرانی را در امتداد سواحل دریا ، در همه اقالیم روی زمین که خداوند بین فرزندان نوح : یافت ، سام و حام تقسیم کرد ، فرا گرفتند ، هر يك از آنان شروع کرد به ساختن کشتی‌هایی در کشور -

۱ - فرهنگنامه - مورس پارکر جلد یازدهم - ص ۱۰۵۵

۲ - نسخه انگلیسی - ص ۳۶۵

های دریائی در خلیج‌ها و سواحل دریای محیط بر زمین ...» .

پس از این ، روایات و افسانه‌های باستانی ایران است ، که متأسفانه در هیچیک اشاره‌ای بشکل و نحوه ساختمان کشتی‌ها نشده است ، اما بلافاصله ، با مستندات تاریخی یونان باستان روبرو هستیم که شکل و ساختمان انواع سفاین ایرانی ناوگان خشایارشا را - از کوچک و بزرگ ، جنگنده و سربازیر ، یا بارکش - بدقت تشریح می‌کند .

دریانوردی ایران ، تاهجوم اعراب و پایان عصر ساسانی با قدرت و ضعف ادامه می‌یابد ، اما از آن پس ، با پذیرفتن اسلام از طرف ایرانیان و نفوذ زبان عربی ، ایرانیان دریانورد ، به مسلمانان دریانورد مبدل می‌شوند و از همین جاست که يك انحراف تاریخی بزرگ دیگر آغاز می‌گردد . از همین جاست که پاره‌ای مورخین متعصب عرب ادعا می‌کنند ، در صحاری شترزاری که نه چوب برای ساختمان کشتی داشته است و نه آهن برای تهنه میخ ! از سالها «قبل از تاریخ» دریانورد بوده‌اند ..!

با از میان رفتن اسناد و مدارک ایرانی - که هم اکنون درباره آن توضیحات بیشتری خواهد آمد - بتدریج تاریخ دریانوردی ایرانیان بدست فراموشی سپرده می‌شود و پس از نفوذ اولین پیشگامان استعمار غرب (پرتغالیها) نیروی دریائی ایران رو بزوال می‌رود و پس از آن ، با تسلط استعمارگران نیرومندتر ، حتی نیروی دریائی بازرگانی ایرانی نیز بنابودی می‌گراید .

مجموع این عوامل باعث می‌شوند که تاریخچه دریانوردی ایرانیان آنچنان از یادها برود که تعبیراتی - چون اظهار نظر لرد کرزن و ادعاهای جورج حورانی - که در آغاز بدانها اشاره شد و در متن کتاب نیز به تفصیل خواهد آمد ، چندان غیرعادی بنظر نرسد ، متأسفانه در طول این قرن‌ها ر سالیان دراز ، از طرف محققان و صاحب نظران ایرانی نیز هیچ کوششی برای شناساندن این بخش حیاتی - اما فراموش شده - از تاریخ بعمل نیامد ، و در نتیجه ، نه فقط این مهم در محاق فراموشی ماند ، بلکه تدوین هر اثر تحقیقی دیگر را نیز با مشکلاتی بزرگ مواجه ساخت که نمونه زنده آن تدوین همین اثر است که اینک در دست شماست .

بدون اینکه قصد خودخواهی و فضل فروشی (که در همه‌ی نوشته‌هایم کوشیده‌ام از این دو اتهام مبرا بمانم) در کار باشد ناچارم اذعان کنم : مشکلات فراوانی که در راه تدوین و نگارش «دریانوردی ایرانیان» وجود داشت ، آن چنان سنگین و طاقت فرسا بود ، که اگر تشویق یاران ایران پرستم نمی‌بود ، شاید هیچ‌گاه موفق بجمع‌آوری ، تدوین و سرانجام تقدیم این هدیه ناقابل بخوانندگان صاحب نظر نمی‌شدم .

می‌دانیم که سه‌حادثه بزرگ و سه تهاجم تاریخی به سرزمین ما (حملات: اسکندر ، اعراب و مغول) که سبب نابودی کتابها و کتابخانه‌های ایران شد ، عوامل اصلی از بین رفتن مدارک ، اسناد ، دانش‌ها ، رویدادها و تاریخ حقیقی کشور ما بوده‌اند . اگر دوگانگی تمدن دشت و ساحل و تبلیغ عوامل استعمار در قرون اخیر ، ما را از دریا «وحشت‌زده» و «فراری» معرفی می‌کند ، بدان جهت است که آن‌ها بهتر از هر کس دیگر می‌دانند که با از بین رفتن ماخذ و اسناد ملی ایران و یا برگرداندن آن‌ها بزبان های دیگر ، مدارک و ضوابط کافی برای اثبات برتری و پیشگامی مردم ایران زمین و ساکنان خلیج فارس در کار دریانوردی وجود ندارد . آن‌ها نیک می‌دانند که ما در گذشته‌های بسیار دور ، حتی ادوار قبل از تاریخ و مدتها پیش از این که حکومت‌های متمرکز بر سرزمین‌های پهناور و پراکنده اقوام آریائی آغاز شود ، ایرانیان دریانورد

بوده‌اند. ولی با تهاجمات سه‌گانه‌ای که بدانها اشاره شد و با از بین رفتن کتب و اسناد و مدارک و مخصوصاً پس از همجوار شدن - و هم ملک شدن - با اعراب و معرب شدن اسناد و مدارک و کتب، این دانش و تخصص مردم میهن نیز چون بسیاری فنون دیگر، بنام دیگران ثبت شد، و در نتیجه برای شناسائی و شناساندن چگونگی دریانوردی ایرانیان در «دوران باستان» بیش از سایر ادوار با فقدان کتب، اسناد و مأخذ مورد اعتماد مواجه هستیم. و بناچار می‌بایستی به کتب و آثارى که دشمنان ایران در دوران باستان و مورخان متعصبی چون هرودوت، پلوتارک و دیگران بجای نهاده‌اند، استناد کنیم. نویسندگان یونانی و رومی و پس از آنها نویسندگان عرب و در پایان کار استعمارگران غربی، برای اینکه گذشته پرافتخار مردم میهن ما را پایمال کنند و بدست فراموشی سپارند، چاره را در این دیده‌اند که در قبال همه حرف و فنون ایرانیان سکوت کنند، حقایق را وارونه جلوه دهند و یا بی‌اهمیت انگارند. و با کوچک شمردن دانش دریا نوردی ایران و خلق افسانه‌های بیگانگی و هراس ایرانیان از دریا، این خصیصه ذاتی و ملی ایران را نیز بخود اختصاص دهند. با این حال بطوری که می‌بینیم، در توصیف بسیاری از رویدادها ناچارند از عظمت دریانوردی و لشکرکشی‌های دریائی ایرانیان یاد کنند. اینان نمی‌توانند بازرگانی دریائی ایران باستان را تا پایان دوره ساسانیان نادیده بیانگارند و از آن بگذرند، چرا که در این صورت، حتی تاریخ خودشان نیز مخدوش می‌شد. با استفاده از همین نکات بود، که با وجود مشکلات بسیار و با آنکه موانع موجود و مقتضی مفقود بود، در نتیجه یک ربع قرن تلاش مداوم موفق شدیم که با استناد به اسناد، مدارک، مأخذ و ضوابط تاریخی - اعم از آثار نویسندگان شرق و غرب - گوشه‌هایی از تاریخ دریانوردی ایرانیان را از دورترین زمانها تا طلوع اسلام بدست آوریم و در این کتاب بدان استناد جوئیم.

اما، این تازه آغاز کار بود. دریانوردی ایرانیان در دوران اسلامی، با مشکلات دیگر و سرکشتگی‌های بیشتری همراه بود، زیرا چون اعراب خود دریانورد نبودند، برای این که بعد از ورود به بحرا حمر، مدیترانه و خلیج فارس، «کمبودها» و «عقده‌های بی‌اطلاعی از فنون دریائی» خود را جبران کنند، به کاری دست زدند که زیان آن برای ایران و تاریخ ایران بیش از «جعل تاریخی یونانیان و فرنگی‌ها» بود. اینان با برگردانیدن آثار باقیمانده بزبان عربی و معرب کردن کلمات فارسی و سپس محو و احیانا آتش زدن کتب ایرانی، یکباره این فن و دانش مردم میهن ما را بکلی منکر شدند، و خود را دریانورد از «دوران توحش تا دوران درخشان اسلامی» معرفی کردند. اما با وجود همه این‌ها، بسیاری از نویسندگان عرب، وقتی در قرون اولیه بعد از اسلام نامی از دریانوردی و کشتی‌های اعراب در آبهای گرم شرق و افریقا نمی‌بینند، بی‌اختیار از خود می‌پرسند:

«پس در این مدت بر سر عرب‌ها چه آمده است و چرا از آنان در سطح پهناور دریاها نامی نیست...؟ چرا هنگامی که سخن از نفوذ دریانوردان تا سواحل چین است، از اعراب نشانی نمی‌یابیم...؟»^۱ در این بخش برای نشان دادن فنون دریائی ایرانیان و سفرهای جسورانه آن‌ها به شرق دور، بحرا حمر، اقیانوس هند و تسلطی که اینان در دو سوی خلیج فارس و بحر عمان داشتند، ناچار شدیم از آثار باقیمانده، اسامی «معرب شده» و «فراموش شده» زبان فارسی و بالاخره آثار تمدنی که ایرانیان باستان دوران صدر اسلام در سواحل شرق دور و افریقا بجای نهاده‌اند (انواع ساختمان‌ها، کلیساها، عادات و رسوم، البسه، کارگاههای کشتی‌سازی، اسامی فارسی بر روی

شهرها، بنادر و جزایر، اصطلاحات دریائی و مانند اینها...) استفاده کنیم، و این واقعیتی است که حتی نویسندگان و مورخان متعصب عربی و غربی نیز بدان اعتراف می‌کنند و می‌پذیرند که آنچه از فن دریانوردی و اصطلاحات آن بجای مانده است از آن «پوستی»ها یا پارسیان است.

در عصر تسلط استعمار، استثمارگران پرتغالی، اسپانیولی، هلندی و انگلیسی آخرین تلاش را برای محو همه آثار دریانوردی و باقیمانده کشتیرانی ایران و کشتی‌هایی که البته عظمتی چون دوران‌های پیشین نداشتند، بکار بردند. ضربتی که اینان در مدت دو بیست و پنجاه سال تسلط خود، در خلیج فارس بر کشتیرانی ایرانیان و حتی اعراب وارد آوردند، کمتر از زیان‌های تهاجمات سه‌گانه نبود، با این حال می‌بینیم که در این دوران، جنبش‌هایی برای تجدید عظمت دریانوردی در خلیج فارس بوجود می‌آید، اما متأسفانه در زیر فشار قدرتهای استعماری خیلی زود منکوب و فراموش می‌شود.

در همین دوران است که استعمارگران، و سردهسته آنان انگلیسی‌ها (و مظهر استعمار انگلستان لرد کرزن) بمنظور تمسخر ایرانیان، حتی به‌اشعار، شعرای دریانانیده (بگفته هادی حسن «ملایانی» که هرگز «ملاح» نبودند) نیز متوسل می‌شدند.

تهمت‌ها و شامت‌ها و حتی ناسزاگوئی‌هایی که استعمارگران در نوشته‌های یکصد ساله اخیر خود علیه ما بکار برده‌اند، اگر بر سرسختترین و قوی‌ترین مردم روی زمین وارد می‌شد، آنان را برای همیشه از پای درمی‌آورد و یالاقل ناچار بنسکوتشان می‌کرد، و ما برای اولین بار در این کتاب خواهیم دید که چگونه با وجود همه این اتهامات، تهاجمات و تمسخرها، ایرانیان موفق شدند خود را از یوغ آنان برهانند و ترهات آنان را برفق خودشان بکوبند. و اگر انتشار این کتاب افتخاری بیار آورد، تنها از همین نظر و بخاطر همین ضربتی است که برپوزه استثمارگران فرود می‌آورد.

اکنون که می‌خواهیم مباحث اساسی کتاب خود را آغاز کنیم، تذکر چند نکته را ضروری و لازم می‌دانیم:

نخست وظیفه خود می‌دانیم که از شادروان پرفسور هادی حسن نویسنده کتاب **«A History of Persian Navigation»** یاد کنیم. این دانشمند

هندی آن قدر به ایران و ایرانیان عشق می‌ورزیده، که سالهای گرانبهای عمرش را صرف تحقیق درباره دریانوردی ایرانیان کرد و به حق باید گفت نه قبل از او - و شاید تا امروز - هیچکس چون او نتوانسته است رویدادهای دریائی ایرانیان، فنون دریائی و سفرهای دریانوردان جسور ایرانی را از میان اسناد و مدارک پراکنده کشف کند و برشته تحریر درآورد.

متأسفانه اثر ارزنده او - که فقط در دو بیست و پنجاه نسخه چاپ شده - تاکنون ترجمه نشده است، امید آنکه در آینده یکی از زنان و یا مردان پرشوری که به سرزمین آباء و اجدادی خویش عشق می‌ورزند، موفق به ترجمه این نوشته گرانقدر بشوند. ما در تدوین چهار فصل این کتاب، از این اثر با ارزش استفاده فراوان بردیم و تنها سپاس طلبشادی برای روح مردی آزاده است که چون خود طعم تلخ استعمار را چشیده بود، بدفاع از ملتی مظلوم همت گماشت. باز هم متأسفانه مقامات، کتابخانه موزه بریتانیا، حاضر نشدند اجازه تهیه میکروفیلم از نسخه چاپی این کتاب را - که در اختیار داشتند - بنگارنده بدهند و در جواب نامه‌ای که بهمین منظور فرستاده شده بود، نوشتند: «تا پایان دوران پنجاه ساله حق تجدید طبع و با ترجمه آن ممنوع است!!» گوئی اثر تاریخی نویسنده‌ای از سرزمینی دوردست نیز در زمره اسناد محرمانه وزارت خارجه انگلیس است که فقط هر پنجاه سال یکبار بایستی منتشر شود؟! و سرانجام نیز با همی

اصرار و پافشاری نتوانستیم این معما را حل کنیم که چرا مسئولان کتابخانه چنین نظری دارند...؟ عقیده نگارنده بر این است که اگر این اثر گرانها ترجمه شود، یقیناً نیروی دریائی ایران یکی از ناوها، ناوچه‌ها و یا یکی از تأسیسات خود را بنام پرفسور هادی حسن، ایران دوست هندی نامگذاری خواهد کرد. و این بزرگداشتی شایسته و بسزا خواهد بود.

پس از پرفسور هادی حسن، در این کتاب از تحقیقات بسیار جامع و ارزنده «گابریل فران» مستشرق نامی فرانسه نیز بهره فراوان بردیم. او که سالها درباره آثار «ابن ماجه» و ترجمه آن‌ها بفرانسه زحمت کشیده است، اگرچه موفق به تهیه اصل رهنامه‌های پهلوی یا فارسی رهنامه نویسان ایرانی (لیث بن کهلان - سهل بن پورابان - محمد بن شاذان) نشده، با این حال تحقیقات او بسیاری از نکات تاریک دریانوردی ایرانیان را روشن می‌کند. گرچه ما یک نسخه قدیمی را که شاید قسمتی از رهنامه اصیل ایرانیان باشد، بدست آوردیم، ولی چون استناد به این اثر نیاز به تحقیقات بسیار وسیع و حتی سفر بکشورهای اروپائی و تحقیق در آن ممالک دارد، فعلاً از بحث درباره آن و یا نقل مندرجاتش - تازمانی که این بررسی‌ها پایان نیافته - خودداری می‌کنیم.

از «مارتین هارتمن» نیز که در دائره المعارف اسلامی تحقیقات باارزشی در زمینه دریانوردی ایرانیان کرده است، قسمت‌هایی را نقل کردیم و خوشبختانه این تحقیق، ما را در تاریخ دوران اسلامی یاری فراوان کرد.

دو نکته‌ای که یادآوری آنها ضروری بنظر می‌رسد، یکی برگرداندن کلمات از زبان‌های خارجی بفارسی است. بدین معنی که تعدادی از اصطلاحات و لغاتی که در اصل عربی بوده، در چندین کتاب به انگلیسی و یا فرانسه و یا بالعکس ترجمه شده است و چون دسترسی به متن اصلی میسر نبود، آن‌ها را از زبان دوم بفارسی برگردانیدیم و ممکن است در این کار دچار اشتباهاتی شده باشیم، که از صاحب نظران امید غفوا و انتظار راهنمایی داریم.

نکته دیگر - که باز لازم بیادآوری است - شیوه ساده نویسی است، که بعقیده‌ی چند تن از دوستان، یک اثر تحقیقی، یا یک کتاب را، بیشتر به گزارش نویسی، یا روزنامه‌نگاری نزدیک می‌کند. در پاسخ ایراد آن گروه از دوستان صاحب نظر باید گفت که این شیوه را در کتاب حاضر و همه نوشته‌های پیشین از آن جهت دنبال کرده‌ام، که عقیده دارم: کتاب فارسی را برای همه مردم فارسی زبان، و برای همه طبقات باید نوشت. اگر هر سطر کتاب حاوی تعدادی کلمات خارجی باشد و یا - چنانکه شیوه‌ی نویسندگان مفلق نویسی یک قرن پیش بود - کلمات فارسی و عربی و معرب، یک در میان پشت سرهم قرار گیرند (روشی که تا چند سال پیش نیز کمابیش متداول بود و شاید هنوز هم بین بعضی‌ها رایج باشد) فقط یک طبقه خاص قادر بمطالعه و استفاده از چنین کتبی خواهند بود. اما وقتی هدف تفاضل و تظاهر نباشد، چرا کتاب راطوری ننویسیم تا همه طبقات بتوانند از آن استفاده کنند. در شرایطی که متأسفانه تعداد افراد کتابخوان بسیار کم، و تعداد کتب مورد استفاده همگان از این حداقل نیز کمتر است، اگر برای نویسنده رسالت و مسئولیتی قائل باشیم، این وظیفه قبل از هر چیز دیگر حکم می‌کند که نویسنده، همه طبقات مردم را بخواندن کتاب علاقمند سازد و آنان را به «مطالعه» عادت دهد. آنوقت است که اگر کتابی بزبان چینی و زنگباری هم نوشته شد، باز طبعاً تعدادی خواننده خواهد داشت...

در نگارش جلد دوم کتاب (که بلافاصله پس از جلد اول منتشر خواهد شد)

باید از دو دانشمند معاصر که بهره فراوانی از نوشته‌های آنان بردیم، نام ببریم

نخست از شادروان عباس اقبال که در نوشتن بخش عصر استعمار و هجوم پرتغالی‌ها به خلیج فارس و اخراج آن‌ها از تحقیقات فاضلانه ایشان بهره گرفتیم، که در برخی قسمت‌ها خود مآخذ را نقل و مخصوصاً در زیر نویسی‌ها بدان اشاره کرده‌ایم.

هم‌چنین برای نوشتن قسمتی از ماجرای «انهدام کشتی‌های تجاری ایران در خلیج فارس» به بهانه «منع برده فروشی» از تحقیقات دکتر فریدون آدمیت محقق معاصر و یادداشت‌ها و اسناد سیاسی دیگر منتخباتی نقل کرده‌ایم که در این مورد نیز لازم است از ایشان تشکر کنم.

از دبیر قسمت شرق بایگانی عمومی انگلستان مسترباگالی نیز که سال گذشته کمک و یاری فراوانی بنگارنده کردند، تشکر می‌کنیم. در آخرین سفر به انگلستان هر جا که نگارنده برای تهیه اسناد وزارت خارجه انگلیس درباره وقایع (سوم شهریور، تشکیل نیروی دریائی ایران و تصرف پایگاه باسعید و) وسایر ماجراها به اشکالی برمی‌خوردیم او وسایر همکارانش با محبتی صادقانه راقم این سطور را راهنمایی و کمک می‌کردند. حتی بعد از مراجعت بایران نیز در کارفتو کپی اسناد و یا تجدید اوراق ناخوانا از هیچ‌گونه مساعدتی دریغ نوزیدند.

برای نوشتن بخش قاجاریه از دستور صریح و قاطعی که آقای مهندس اردشیر زاهدی وزیر امور خارجه برای مطالعه اسناد باقیمانده قاجاریه دادند باید تشکر فراوان کنیم. گرچه موفق نشدیم از چهارصد و پنجاه سند و مدرک باقی مانده از اسناد دوره پنجاه ساله سلطنت ناصرالدین‌شاه، فتوکپی بدست آوریم ولی با دستور خاصی که وزیر امور خارجه دادند، تا اندازه‌ای از این اسناد گرانها یادداشت برداشتیم.

متأسفانه در جلد دوم نتوانستیم و بعللی موفق نشدیم، اسناد سوم شهریور ۱۳۲۰ را چاپ کنیم که امید است در فرصت مناسب به انتشار آنها مبادرت ورزیم.

درخاتمه می‌بایستی از سه دوست و همکاران عزیزم نیز صمیمانه سپاسگزاری کنم. نخست از علی‌اصغر افراسیابی دوست و همکار خوبم که بدون شك اگر راهنماییها و کمک‌های او نبود، در بسیاری موارد دچار لغزش و اشتباه می‌شدم. و هم‌چنین از هوشنگ نظام مترجم انگلیسی و فرانسه که در ترجمه قسمتی از متون و اسناد نگارنده را یاری کردند. از محسن باقرزاده که سرپرستی و نظارت در چاپ راهنمایی‌های زیادی به نگارنده کردند، نیز صمیمانه تشکر می‌کنم.

... و سرانجام از پدرم سپاسگزارم — مردی که از دریا برخاسته و در کنار دریا زیسته و بازندگی دریانوردان و دریانشینان آشنائی کامل دارد — که مرا تشویق و یاری کرد، تازندگی مردم ساحل نشین، کتابشناسی خلیج فارس و برخی از قسمت‌های مشکل اسناد وزارت خارجه انگلیس را با صحت و قاطعیت عرضه بدارم، و در شرح تمام مطالب همه جا از حافظه، خاطرات و راهنمایی‌های وی یاری جستهم.

در پایان سخن، آنچه که یادآوریش ضروری است، اینست که بابت بهره‌برداری از کتب، اسناد، راهنماییها و مآخذ سعی شده است کتابی بی‌نقص فراهم آید (کاری که در ایران اگر غیر ممکن نباشد، لاقلاً بسیار دشوار است)، پس طبعاً هرگونه لغزشی یا ناروایی در مطالب پیش آمده باشد، گناه از نگارنده و تدوین کننده است، یا بخاطر کم توجهی و یا لاقلاً بعلت عدم دسترسی با اسناد و مدارک بیشتر... بدین ترتیب هر کجا لغزش یا خطائی در نوشته‌ها بنظر تان رسید گناه را از نگارنده بدانید، نه از مآخذ و نویسندگان و یارانی که نامشان در این کتاب آمده است، چرا که همه تحقیقات و پژوهش‌های ارزنده از آنان است و همه گناهان و لغزش‌ها از من ...

خردادماه ۱۳۵۰ اسماعیل راین

بخش اول

دوران افسانه‌ای

در بیشتر افسانه‌های ملی که سینه به سینه از زمانهای بسیار دور نقل شده و به زمان ما رسیده است و همچنین در داستانهای مدرن و آثار نظم و نثر، ادوار مختلف، به عناوین گوناگون به دریا و دریانوردی اشاره شده است. حتی نویسندگان، شاعران و داستان‌سرایانی که در حاشیه فلات مرکزی ایران می‌زیستند و خود از دریا، حتی رودخانه‌های بزرگ و در نتیجه کشتی و کشتیرانی، فرسنگها به دور بودند، خوانندگان نسلهای بعد آثار خود را در حوادث دریائی و نبردهای بحری بی‌نصیب نگذاشته‌اند.

بزرگترین کتابی که در این زمینه می‌تواند مورد استناد قرار گیرد، شاهنامه فردوسی است، که در همین فصل به آن می‌پردازیم و اشارات فردوسی را به دریانوردی ایرانیان باستان، در میان شصت هزار بیت جستجو می‌کنیم.

اما این نکته که چگونه داستان‌سرایان و شاعران و نویسندگان کهن، با وجود دوری از دریا، به شرح ماجراهای دریائی پرداخته‌اند، خود مسئله‌ای است که تنها بایک پاسخ قابل توجیه است.

می‌دانیم که در طول تاریخ بارها سرزمین ما مورد تاخت و تاز و هجوم اقوام و قبایل مختلف قرار گرفته و در این یورشها گنجینه‌های فرهنگ ایران نیز، چون آثار و ابنیه و خود مردم دستخوش نابودی و انهدام شده است. همانطور که تاریخ مدون و مصور ایران در حمله اعراب طعمه آتش شد، به احتمال قوی ممکن است منابع و مأخذی نیز که دال بر دریانوردی ایرانیان در دورانهای افسانه‌ای بوده و حتی مورد استناد فردوسی نیز قرار گرفته، از میان رفته باشد... و شاید این منابع نیز خود از دورانی بسیار دور ریشه گرفته باشند که قسمت اعظم فلات ایران را دریای بزرگی تشکیل می‌داد. دریائی که بحر خزر و خلیج فارس، تنها دو کرانه آن بوده‌اند.

در این زمینه تنها تحقیق مدونی که در دست ماست، کتاب بزرگ شادروان پرفسور «هادی حسن» رئیس دانشگاه «علی‌گهر» هندوستان است که تحقیقات و تتبعات بسیاری در زبان و ادبیات فارسی داشته و چندین سال نیز، بعنوان استاد، در همین رشته‌ها تدریس می‌کرده است.

رساله «دریانوردی ایرانیان در زمانهای افسانه‌ای» فصل اول از کتاب بزرگ اوست که به زبان انگلیسی نوشته شده و به سال ۱۹۲۸ در لندن به طبع رسیده است.

در این کتاب پس از مقدمه ، طی هفت فصل ، دریانوردی ایرانیان در ادوار مختلف ، از زمانهای افسانه‌ای ، تادوران هخامنشیان ، ساسانیان ، دورانهای اولیه اسلامی و بالاخره از قرن دهم تا شانزدهم منعکس شده‌است ، که درنخستین بخش آن دریانوردی ایرانیان با استفاده از روایات گرشاسب‌نامه و شاهنامه بیان شده است .

بنابرافسانه‌های پارسی ، نخستین ایرانی که به کار کشتی‌سازی پرداخت جمشید پادشاه سلسله پیشدادی بود که با کشتی خود برآبها گذر کرد و از کشوری به کشور دیگر رفت .

شاهنامه فردوسی در این باره می‌گوید :

گذر کرد از آن پس کشتی در آب
ز کشور به کشور بر آمد شتاب^۱

پس از جمشید پیشدادی ، در زمان سلطنت ضحاک ، نیروی دریائی عظیمی از ایران برای تنبیه و سرکوبی «بهو» پادشاه سرانندیب سیلان که از دست نشانندگان مهراج پادشاه هند بود ، اعزام شد . ماجرا چنین بود که مهراج غفلتاً باشورش «بهو» مواجه شده و از ضحاک پادشاه بزرگ که او را تحت حمایت خود داشت و از آن زمان در بیت المقدس بسر می‌برد ، کمک خواسته بود . سلطان ماردوش این درخواست رامورد توجه قرار داد و فرمانی برای گرشاسب سپهسالار ایرانی فرستاد ، تا به هند برود «بهو» را دستگیر سازد و بدادگاه اورشلیم تحویل دهد، تا دربارگاه مهراج به دار مجازات آویخته شود .

در گرشاسب‌نامه علی‌بن‌احمد اسدی ، مربوط به سال ۴۵۸ هجری (۱۰۶۶م) فرمان ضحاک به گرشاسب چنین آمده است :

سوی کشور هند پرواز کن
سرانندیب شه را ز کین ساز کن
بهو را به بند واز آنجا بیار
بدرگاه مهراج برکش بدار
بفرموده‌ام تا ز دریا کنار
بیارند کشتی هزاران هزار

بدین سان ناوگان عظیم سلطنتی مرکب از چند هزار کشتی بادبانی ، شراع بر می‌کشند و بندر اورشلیم را ترك می‌گویند . این نیروی کثیر، راه یکساله را در مدت ششماه طی می‌کند، تا سرانجام در منطقه دریائی کالده که در جنوب خاڪ اصلی هندوستان بود، مستقر می‌شود (این نام بابندر «کراه» در «مالاکا» واقع در سواحل غربی هند، قابل تطبیق است) . در این جا نیروهای ایران در ساحل پیاده شده ، عازم سیلان می‌شود. «بهو» که شانزده هزار فیل جنگی و دومیلیون سپاه برای مقابله با ارتش ایران گرد آورده بود، به مقابله گرشاسب می‌شتابد ... که طبعاً در اینجا جزئیات نبرد، مورد نظر ما نیست ... خلاصه اینکه «بهو» ویست فرزند کشتی که «مهراج» با امتنان فراوان به آنان

داد، به سوی وطن باز می‌گردند :

به ایرانیان داد کشتی دو شصت
به دو کشتی او با سپه برنشت

پروفسور هادی حسن درباره مسیر حرکت و بازگشت ناوگان ایران اشاره‌ای نمی‌کند و در نتیجه ، این واقعه بصورت يك معما باقی می‌ماند که چگونه هنگام حرکت ناوگان ایران به سلامت بمقصد رسید، اما در بازگشت باانهدام روبرو شد ... اما يك نگاه به نقشه‌های دریائی امروز ، حدود مسیر ناوگان را تا اندازه‌ای مشخص می‌سازد .^۱

بهر حال هادی حسن اضافه می‌کند :

«... آیا مرگ جنگجویان موجب تحلیل رفتن ناوگان ایران شده ، یا امواج کوه‌بیکر دریا این نیروی دریائی عظیم را بلعیده است...؟»^۲

صحنه‌های توصیف شده در گرشاسب‌نامه^۳ امکانی برای تجزیه ، تحلیل بیشتر در اختیار ما نمی‌نهند و اختلاف نظر در این باره همچنان باقی می‌ماند . اما استدلال «سرویلیام اوزلی» درین باره شایان توجه است . او می‌گوید : مدت سه سالی که خدمتگزاران سلیمان برای رفتن و بازگشتن به سفر «اوفیری» صرف کردند، درست دوبرابر یکسال و نیمی است که گرشاسب برای لشکرکشی به سیلان صرف کرده است ... و اگر توجه داشته باشیم که در زمانهای باستان، دریانوردی و ناوبری — بانبودن وسایل و آذوقه ، بیماری افراد و مانند اینها — و باوجود کشتی‌های کوچک و ابتدائی ، صورتی بسیار ناقص داشته است و کشتیهای کوچک وضعیف برای سفرهای دریائی مناسب نبودند، این زمان چندان هم بی‌تناسب نیست . زیرا کشتی‌ها ناگزیر بودند از نزدیکی سواحل و خشکی‌ها و با کمک بادبان و احیاناً پارو حرکت کنند و بدین طریق طی کردن فاصله بین خلیج الاتیک و تاپرومان سیلان ناچار وقت زیادی لازم داشت . صرفنظر از آنکه لازم بود در جاهای مختلف برای تهیه آب و خوراک توقف شود و با تأخیرهای اتفاقی که ممکن بود بر اثر خرابی کشتیها یا وجود دریانوردان ، بازرگان پیش‌آید .

در اینجا اشاره بیک نکته دیگر ضروری است و آن اینکه در متن فوق احتمالاً اشتباهی رویداده و مدت سفر گرشاسب یکسال ونیم ذکر شده است . یاشاید آن نسخه گرشاسب‌نامه که در اختیار سرویلیام اوزلی بوده ، نادرست باشد . زیرا در نسخه خطی گرشاسب‌نامه موجود در موزه بریتانیا آمده است :

بشش ماه یکساله ره برنوشت

بی‌آزار و خرم بخشگی گذشت

چنین است :
و در نسخه خطی دیگر متعلق به شعبه انجمن آسیائی در بمبئی نیز با اندکی اختلاف

بشش ماه یکساله ره برنوشت

بی‌آزار و خرم ز دریا گذشت

۱ — کشتیرانی ایرانیان ، نسخه انگلیسی ، ص ۲

۲ — ایضاً ص ۴

۳ — گرشاسب‌نامه شادروان خان ملک ساسانی که گویا قدیمی‌ترین و نفیس‌ترین نسخ موجود

در جهان است .

وقتی سلطنت ایران از پیشدادیان به سلسله کیان منتقل شد، منطقه عملیات جنگی نیز تغییر کرد و از سرانندیب به هاماوران کشیده شد
کیکاوس هنگام سفری در قلمرو خویش از نیمروز عبور کرد و به سواحل مکران رسید و تصمیم گرفت یورشی ناگهانی به هاماوران ببرد. فردوسی در این باره می‌گوید:

بزد کوس و برداشت از نیمروز
شده شاد دل شاه گیتی فروز
از ایران بشد تا بتوران و چین
گذر کرد از آن پس به مکران زمین

پس دستور ساختن کشتیها و قایقهای بشمار را داد.

بی‌اندازه کشتی و زورق بساخت
بیاراست لشکر بدو در نشاخت

وبعد شاه و لشکریان خود به کشتیها درآمدند و آبهای زره را پشت سر نهادند و پس از طی يك هزار فرسنگ مسافت، سرانجام به منطقه‌ای رسید که بربر در سمت راست و مصر در سمت چپ و هاماوران درست روبرویش بود... فردوسی گوید:

خبر شد برایشان که کاوس شاه
برآمد ز آب زره با سپاه
همانا که فرسنگ بودی هزار
اگر راه را پای کردی شمار
بدمت چپش مصر و بربر بر راست
زره برمیانه بر آنسو که خواست
به پیش اندرون شهر هاماوران
بهر کشوری در، سپاهی گران^۱

در اینجا قبل از پرداختن به دنباله نبرد هاماوران نخست بتذکر چند نکته که وقوف بر آنها ضروری است، می‌پردازیم و آنگاه ماجرای نبرد هاماوران را دنبال می‌کنیم: شادروان احمد بهارمست در کتاب «نه نبرد» که استخراج از شاهنامه فردوسی است، در آخرین فصل که به «ارتش‌کشی به هاماوران» اختصاص یافته، به مطالب تازه‌ای در زمینه دریانوردی ایرانیان اشاره کرده و از جمله استنتاج ثئودور نولدکه، مستشرق و ایران‌شناس معروف آلمانی را آورده و در مقام پاسخ‌گوئی برآمده است.^۲

نولدکه در بند ۳۸ صفحه ۱۰۵ کتاب خود بنام «حماسه ملی ایران» درباره بیت دوم از فراز فوق می‌نویسد: «شاعر و شاید تمام روایاتی که او از آنها اقتباس کرده است، بکلی عاری از اطلاعات دریائی — و شاید هم بتوان گفت، اطلاعات کشتی‌رانی — هستند.

۱ - شاهنامه فردوسی، چاپ ژولمول، جلد دوم، ص ۵

۲ - نه نبرد ص از ۱۶۵ تا ۲۵۰

چند مورد راجع به مسافرت دریائی به کلی غیرقابل تصور بوده و در آن مطلب به خطا، بیان می‌شود. از جمله يك سپاه هزار فرسنگ راه (هزار ساعت راه) در دریا با کشتی و قایق طی می‌کند^۱

مرحوم بهارمست به این استنتاج چنین پاسخ می‌دهد:

۱ - اولاً گذشتن کیکاوس از آب دریا برای رفتن بهاماوران يك تاخت جنگی بوده است نه يك مسافرت (چنانکه نولدکه پنداشته است).

۲ - اگر از راه خشکی می‌خواست برود، ناگزیر بود که هزار فرسنگ راه به پیماید و از این رو راه دریا را که کوتاه‌تر بود برگزید این نکته که برگزیدن کوتاه‌ترین راه برای رسیدن به هدف باشد، از بزرگترین پایه‌های لشکرکشی بوده و امروزه هم فرماندهان بزرگ آنرا در ارتش‌کشی‌ها از نظر دور نمی‌دارند.

۳ - در مورد بیت «به‌دست چپش مصر و بربر...» نیز نولدکه با زهم گمراه گشته و با آنکه به شیوه نگارش واژه تاچند سده پیش آگاهی داشته، «چپش» را «جیش» خوانده و هاماوران را سرزمین حبشه پنداشته است^۲.

حال آنکه به آسانی پیداست که از ایران آن زمان یا امروز، هرکس شمال آفریقا را بنگرد، هنگامیکه به آشکارا نوشته شده باشد که بربر (همان تونس کنونی) به دست راست و مصر به چپ بوده است، هاماوران جز دشت لیبی، نمی‌تواند جای دیگری باشد و بهیچ گونه با حبشه که در جنوب مصر است، پیوستگی ندارد^۳.

اینک بدنباله تحقیق پرفسور هادی حسن و استنباط او از نام و موقعیت «هاماوران» می‌پردازیم که نوشته است:

پرفسور دارمستتر از روی اسامی و اشاراتی که فردوسی ذکر کرده، معتقد شده است که هاماوران شکلی خاص حمیر می‌باشد که مترادف یمن است، در صورتیکه منظور فردوسی از بربر، همان بربر است که تقریباً مقابل عدن قرار گرفته و در قسمت امروزی سومالی است و همین جاست که در نوشته‌های هیروگلیف مصر قدیم «پن-ت» نامیده شده است و در آثرمان یکی از پایگاههای عمده داد و ستد بازرگانی بوده و هنوز هم هست. وقتی بادهای موسمی جنوب به غرب (طوفان مانسون) جهت خود را به بادهای شمال و شرق تغییر می‌دهند، هزاران کشتی و قایق بادی به این منطقه می‌آیند و از ماه اکتبر تا آوریل (مهرماه تا فروردینماه) هر سال در این منطقه ازدحام و فعالیت زیادی به چشم می‌خورد.

در مورد سایر اسامی و اصطلاحات شاهنامه تردیدی وجود ندارد، چرا که نیمروز مسلماً سیستان است، مصر هنوز هم همین نام را دارد و مکران هم سواحل بلوچستان است، تنها بکاربردن کلمه «زره» از جانب فردوسی کمی مبهم بنظر می‌رسد... زیرا امروزه زره نام یکی از سه ناحیه اطراف سیستان است که معمولاً صحرائی نمکران است و در مواقع

۱- نه نبرد ص ۱۶۸

۲- نه نبرد ص ۱۶۸

۳- ایضاً ص ۱۹۴

طغیانهای آب به صورت باطلاق یا دریاچه درمی‌آید.^۱

طبق اظهار نظر ژنرال هوتوم شیندلر: احتمال دارد که در ازمنه قدیم، در این منطقه تعدادی دریاچه‌های مشخص وجود داشته که فعلاً به صحرای نمک تبدیل شده‌است... همانطور که در افسانه‌های کهن ایران آمده، در وسط فلات مرکزی ایران یک‌زمان دریای پهناوری وجود داشته که از قزوین در شمال تا کرمان و مکران در جنوب و از ساوه در شمال تا نواحی پست سیستان در شرق گسترده بوده است. این افسانه‌ها که من آنها را در مناطق مختلفی از اطراف کویر مرکزی ایران شنیده‌ام، نه فقط از چنین دریای بزرگی سخن می‌گویند، بلکه، در همه آنها اشاراتی به کشتیها، جزایر متعدد، بنادر، فانوسهای دریائی هم شده است. مثلاً گفته شده در شهر کهنه‌ای که برفراز تپه‌های شمال شرقی قزوین واقع است «فار دریائی» وجود داشته و در زبان عامیانه به همین نام خوانده می‌شود. همچنین دهکده برچین در شمال یزد، در محلی که از «مبید» چندان دور نیست، نام یک بندر و گمرکخانه قدیمی را دارد. پس زره نام دریای قدیم ایران است که قسمتی از فلات ایران امروز، کف آن بوده است.

بنابراین اگر نظر شیندلر و سایکس را پذیرفته باشیم و قبول کنیم که در محل کویر مرکزی ایران دریای بزرگ وجود داشته، نتیجه خواهیم گرفت که دگرگونیهای جغرافیائی، از ساخته‌های دنیای جدید نیست، بلکه نتیجه حفظ نام قدیمی «زره» که در مورد باطلاقهای اطراف سیستان بکار می‌رود، همان نام قدیمی دریای ماقبل تاریخ است. پس لغت «زره» که فردوسی به کار می‌برد، نام زمینهای پست ضلع شرقی کویر ایران نیست، بلکه یادآور دریای بزرگ مرکزی ایران است. این استنتاج از طرف دانشمندان و زبان‌شناسان نیز تأیید شده است که لغت «ذیره» یک لغت پهلوی است، به معنی دریا، دریاچه و رودخانه... و از این مفهوم، چنین نتیجه می‌گیرد که اصطلاح «دریای ذیره» نه فقط زائده‌ای بی‌معنی است، بلکه موجب گمراهی نیز می‌شود، زیرا اگر کلمه «ذیره» بطور ساده به «دریا» ترجمه شود، مفهوم صریحی بدست می‌آید و لشکرکشی دریائی کیکاوس بصورت کوششی برای تسلط بر راه بازرگانی باستانی بنظر می‌آید.

طبعاً آنچه گفتیم مربوط به افسانه‌هاست، اما این لشکرکشی اگر چه اعتبار تاریخی ندارد، با اینحال از طرف بعضی تاریخ‌نویسان مورد استناد قرار گرفته است. چنانکه طبری، مسعودی و ثعالبی، در تاریخهای خود به این رویداد اشاره کرده‌اند. بعنوان مثال ثعالبی می‌گوید:

کیکاوس پس از بازدید خراسان، جبل، فارس و عراق و رسیدگی به اوضاع آن ایالات و گماردن مامورانی در هر یک از این سرزمینها، برای فتح یمن حرکت کرد و هنگامیکه بدانجا رسید، پادشاه آندیار، ذوالاذعار پسر ذی‌المنار، پسر الراض الحمیری از قبيله هاماوران بود، همراه با سران حمیر، شاهدگان قحطان و روسای قبایل بربر و هاماورانها به مقابله با او پرداخت. جنگی شدید بین سپاهیان در گرفت و مرگ بر سر سپاهیان سایه افکند.

آنچه ثعالبی مورخ عرب نگاشته، گاه مختصر و گاه شرح و تفصیل بیشتر

برمطالب شاهنامه است، زیرا از يك سو جزئیات سفر کیکاوس حذف شده است و از سوی دیگر نام پادشاهان حمیری به تفصیل آمده . از سوی دیگر حمزه اصفهانی معتقد است العبدذوالاذعار حمیری برادر افریقائیها و پسر ابرهه ذوالمنار و پسر الحریث الرثی بوده است . بدین ترتیب گزارشهای این مورخان همه یکدیگر را تأیید می کنند ، اما از آنجا که واقعیت و تخیل به سادگی درهم می آمیزند، شاید بهتر آن باشد که بهیچوجه درصدد سازش افسانه و تاریخ برنیائیم .

اکنون باردیگر به شاهنامه باز می گردیم . بنا به گفته فردوسی کیکاوس پادشاه هاماوران را شکست می دهد و به عنوان غنائم جنگی سودابه ، دختر پادشاه هاماوران را که زیبایی او کیکاوس را اسیر خودساخته بود به همسری اختیار می کند . روایتی دیگر می گوید که در اثر خیانت عربها، کیکاوس دستگیر و در قلعه ای محبوس می شود ، وقتی این اخبار ناراحت کننده به گوش رستم می رسد، فوراً سپاهیان ایران را تجهیز می کند و از راه دریا عازم هاماوران می شود ، زیرا طریق خشکی بسیار دور و خسته کننده است .

بفرمود تا برنشیند سپاه
پی رزم هاماوران کینه خواه
سوی ژرف دریایامد بچنگ
چو بر خشک بر بود ره بادرنگ
بکشتی و زورق سپاهی گران
برفتند برسوی هاماوران
بتاراج و کشتن بیاراسته
از آزم دلها به پیراسته^۱

همینکه ناوگان ایران با سپهسالاری رستم به هاماوران رسید ، سپاهیان ایران آخرین ضربت قاطع را برفته ها و توطئه های هاماوران وارد ساخت . رستم شکست ناپذیر حیثیت لشکریان ایران را باوارد آوردن ضرباتی هولناک چندین برابر افزایش داد و بدینسان وظیفه لشکرکشی رستم برای کيفردادن حمیریها پایان پذیرفت، کیکاوس آزاد شد و فاتحانه به ایران بازگشت و بدینترتیب ، داستان لشکرکشی دریائی پایان رسید.

کمی پس از این زمان باردیگر شاهد لشکرکشی و برخورد بین ایران و توران هستیم که کینه ای دیرینه داشتند و این برخورد نیز فرصتی برای دریانوردی به ایرانیان می دهد. این ماجرا رانیز از زبان فردوسی و از شاهنامه نقل می کنیم :

کیخسرو نوه بزرگ کیکاوس و جانشین او برای گرفتن انتقام از افراسیاب قهرمان بزرگ توران زمین که برگ عمرش بزرگی گرائیده و بهار زندگیش به خزان رسیده بود ، تصمیم به نبرد با او گرفت . افراسیاب برای اینکه از مهلکه نبرد جان سالم به دربرد، به کوه اسپروز که ازسلسله جبال البرز درکنار دریای مازندران است، می گریزد و از دامنه این کوه که به دریا کشیده می شد ، به ساحل دریا می رسد . دریائی که طبعاً جز

بحر خزر ، دریای دیگری نمی‌تواند باشد .
 افراسیاب در کنار دریا مردد ماند ، از یکسو دریائی ژرف که نه میان‌ه‌اش
 هویداست و نه کرانه‌اش پیدا درپیش پای او گسترده بود ، از سوی دیگر سپاه کیخسرو
 از پشت سر فرامی‌رسید و هر لحظه نزدیکتر می‌شد . افراسیاب که در میان این دو مرگ
 مردد مانده بود ، سرانجام دل به دریا زد و تصمیم گرفت بر کشتی بنشیند و از دریا بگذرد.^۱
 از زبان فردوسی می‌شنویم که :

چون نزدیک آن ژرف دریا رسید
 مرآن و رامیان و کرانه ندید
 بفرمود تا مرد کشتی شمار
 بسازد بکشتی ز دریا گذار
 بدو گفت پرمایه افراسیاب
 که فرخ کسی کو بمیرد به آب

بفرمود تا مهتران هر کسی
 بآب اندر آرند کشتی بسی
 سوی گنگ دژ بادبان برکشید
 به نیک و به بدها سراندر کشید^۲

ولی نه دریای ژرف، نه دژ تسخیر ناپذیر خوارزم ، هیچکدام قادر به سد کردن
 راه و جلوگیری از پیشروی کیخسرو نبودند . کیخسرو گفت اگر خداوند یاری کند ،
 از دریا خواهیم گذشت و دشمن را در قعر دریا مدفون خواهیم ساخت .

برآب زره بگذرانم سپاه
 اگر چرخ گردان بود نیکخواه

کیخسرو در تعقیب افراسیاب لشکر تاخت تا به دریا رسید . این راه از مکران
 می‌گذشت و کیخسرو یکسال در انتظار ساختن کشتی و آمدن ملاحان ، در کنار دریاماند .

جهاندار سالی به مکران بماند
 زهرجای کشتی گران را بخواند
 چو آمد بنزدیک آب زره
 گشادند گردان میان از گره
 همه کارسازان دریا براه
 زچین و ز مکران همی برد شاه

۱ - شاهنامه فردوسی ، ژولمول ، جلد دوم ، ص ۳۱

۲ - شاهنامه فردوسی ، ژول مول ، جلد چهارم ، ص ۷۶

و هنگامیکه همه احتیاجات خود را تدارك دید و توشه یکساله را برکشتی‌ها نهاد، از خداوند خواست تا او وسپاهیانش را پیروز دارد و به سلامت از آب بگذرانند:

بخشکی بکرد آنچه بایست کرد
چو کشتی بآب اندر افکند مرد

بفرمود تا توشه برداشتند
ز یکساله تا آب بگذاشتند

همی خواست از کردگار بلند
که او را بخشکی برد، بی‌گزند

دریا طوفانی و سفر دریائی دشوار بود . همه سپاهیان بیمناک و مضطرب بودند . اما راه خود را تغییر ندادند، تا پس از ششماه بادشمال برخاست :

بششماه کشتی برفتن برآب
کز ساختی هر کسی جای خواب
بهفتم که نیمی گذشتی ز سال
شدی کز و براه باد شمال
سربادبان تیز بر کاشتی
خله پیش ملاح نگذاشتی
بجائی کشیدی ز راه خرد
که ملاح خواندیش فم‌الاسد

بخواست پروردگار باد و امواج دریا مسیر طبیعی خود را یافتند، ناوگان سلطنتی به سلامت براه خود ادامه داد :

چنان ساخت یزدان که باد و هوا
نشد تند با اختر پادشاه

و بدینسان پس از هفت ماه سفر خطرناک که موجوداتی شگفت‌انگیز در آب میدیدند و با انواع خطرها روبرو بودند، باد موافق وزیدن گرفت و کشتیها سلامت به ساحل رسیدند و نفرات و باروبنه با ارزش خود را دربندر تخلیه کردند :

گذشتند برآب در هفت ماه
که بادی نکرد اندر ایشان نگاه

شگفت اندر آن آب مانده سپاه
نمودی به انگشت هر یک بشاه
بآب اندرون شیر دیدند و گاو
همیداشتی گاو با شیر ناو

همان مردم و مویها چون کمند
 همه تن پر از پشم چون گوسفند
 گروهی سران چون سرگاومیش
 دودست از پس پشت بد، پای پیش
 یکی تن چوماهی و سرچون پلنگ
 یکی سرچو گوروتنش چون نهنگ
 یکی راسرخوک و تن چون بره
 همه آب از اینها بدی یکسره
 نمودی همی این بدان ، آن بدین
 همی خواندندی جهان آفرین

سرانجام کیخسرو با دلی روشن به ساحل رسید و سپاهیان خود را در سرزمینی ناشناس به پیش تاخت . سرزمینی که مردم آن با زبان مکران سخن می گفتند و شهرهایش به شهرهای چین مانده بود . کیخسرو مستقیماً پیش راند و گنگ دژ را تصرف کرد و مدت یکسال در آنجا اقامت گزید اما از افراسیاب فریبکار خبری نبود او را در هیچ کجانی - شد یافت . کیخسرو با خود اندیشید که ممکن است افراسیاب از راه دریای زره بازگشته باشد ، تا تاج سلطنتی ایران را در غیبت کیخسرو بی دفاع مانده بود بر سر نهد . این شك و تردید به تدریج در ذهن او مبدل به یقین شد ، لذا از فکر انتقامجویی دست برداشت و عزم خود را تغییر داد و تصمیم بیازگشت گرفت .

بدینسان کیخسرو که از دست یافتن به افراسیاب ناکام شده و کینهجویی او به ترس و دلهره مبدل شده بود ، ناراحت و عصبانی به بندرگاه بازگشت و تمام سپاهیان خود بر کشتی‌ها سوار کرد . کشتی‌های او هزار فروند بود که تماماً مجهز شده و افراد کاردان و ملاحان مجرب را در آنها بکارگمارده بود . شاه خود تنظیم بادبان تمام کشتیها را زیر نظر گرفت و با بهترین دریانوردان بحرکت درآمد . در ضمن دو قایق راهنما را پیشاپیش ناوگان اعزام داشت . ستارگان مهربان بودند و دریا آرام ، بادی مساعد برخاست و بادبانها را پر کرد ، بطوریکه راه یکساله ، در هفت ماه طی شد ، کیخسرو از دریا گذشت و به ایران بازگشت :

چو خسرو به نزدیک دریا رسید
 فرود آمد و بادبانها بدید
 دو هفته بر آن روی دریا بماند
 زدیدار با گویو چندی برانند
 بفرمود تا کار بساختند
 دو زورق به آب انداز انداختند
 پی زورق اندر ز کشتی هزار
 بآب اندرون راند پس شهریار
 شناسای کشتی هر آنکس که بود
 که بر ژرف دریا دلیری نمود

بفرمود تا بادبان برکشند
 بدریای بی پایه اندر کشند
 همان آب دریای یکسان راه
 چنان تیز شد باد در هفت ماه
 که آن شاه و لشکر بدینو گذشت
 که از باد کثر آستین تر نگشت

شرح داستان باجزئیات در شاهنامه بیان شده است، اما فردوسی در مورد دریا این جزئیات را نادیده گرفته است. و همین نکته است که پروفور «نولدکه» را بر آن می‌دارد تا مدعی شود که «شاعر وسنت‌هایی که در پشت سر او قرار داشته هیچگونه آشنائی و تجربه از دریا و دریانوردی نداشته‌اند. و فردوسی خود حتی بیک سفر دریائی هم نپرداخته است... زیرا بطوریکه در داستان می‌بینیم: وقتی افراسیاب از برابر کیخسرو می‌گریزد، از دریائی می‌گذرد که نمی‌تواند جز دریای خزر باشد، در حالیکه کیخسرو که او را دنبال می‌کند، از دریای مکران می‌رود و باز می‌گردد، که دریای بلوچستان است. طبعاً این توصیف حیرت‌انگیز و معنائی است...»^۱

اما باید دانست که خود فردوسی این معما را حل می‌کند، زیرا به عقیده وی ایران وفلات آن، اقلیم مرکزی است و هفت اقلیم دیگر که مجموع سطح زمین را تشکیل می‌دهند، در اطراف آنست و اطراف همه آنها را اقیانوس فرا گرفته است، رودهای سند، سیحون، جیحون، ارس، بسفر، دریای مرمره، تنگه داردانل، مدیترانه، رود نیل و اقیانوس هند، یک سلسله رود و دریاچه و خلیج و دریا هستند که همه با یکدیگر مربوطند.

اما با این همه، باز هم جای تردید باقی است، زیرا گردابی که فردوسی از آن نام می‌برد. یعنی فم‌الاسد، یا «گرداب دهان شیر» چنانکه فردوسی گفته است در دریای زره نیست، بلکه در دریای چین قرار دارد.

حمدالله مستوفی در کتاب *ترهت القلوب* می‌گوید: «... و در این بحر گردابهاست که آنرا فم‌الاسد خوانند و «در دور» نیز گویند که اگر کشتی در او افتد، جز به ماشاء الله خلاصش نباشد و دریاورزان آن مقامها را بشناسند و از آنان احتراز نمایند، تا در امان باشند»^۲

بدینگونه اعتقاد راجع به چگونگی آفرینش و شکل جهان، مانع شده است، تا فردوسی به دریاشناسی و اقیانوس‌شناسی هم به پردازد و برای پنهان داشتن این ناآشنائی، نام بندری را که می‌شناخته، هر جا که لازم می‌داشته بکار می‌برده است. تخیلات شگفت‌انگیز شاعر، موجب می‌شد که موجودات عجیب و غریبی در داستانش توصیف شوند، اما مگر ممکن است تنها با خیال‌کشتی نیز ساخته و رانده شود...؟ و فردوسی نیز در این زمینه اطلاعاتی نداشته، از شرح جزئیات گذشته است بهمین جهت در سراسر شاهنامه

۱ - حماسه ملی ایران، نولدکه، ص ۱۰۵

۲ - ترهت القلوب، به اهتمام دبیر سیاقی، کتابخانه طهوری

بهبود در باره کشتی‌ها و فنون دریائی مطلبی وجود ندارد تردید همین نقص شاهنامه که در ادبیات ایران بطور کلی مشترك است ، موجب تقویت این فکر شده که ایرانیان از دریا تنفر و وحشت داشته‌اند .

حقیقت اینست که هر چند ادبیات ایران از دریا دوری جسته و کمتر به آن پرداخته است ، اما ایران خود چنین نبوده و در این مورد شواهد ادبی ، با واقعیات تاریخی توافق ندارد و نباید ملاک قضاوت قرار گیرد . اگر توصیفات فردوسی از دریا نارسا یا نادرست است ، نمی‌توان نتیجه گرفت که آنچه را نیز درباره سفرهای دریائی کیخسرو و کیکاوس نقل کرده ، ضرورتاً نادرست می‌باشد .

آیا از آن جهت که اسدی دربار نامی شناخته ، باید سفر دریائی گرشاسب را هم مردود شمرد . . . ؟ اگر حرفی راست از دهان شیطان هم گفته شود ، دروغ نخواهد بود . گزارشهای اسدی و فردوسی هم از آنجهت که این دو نفر بادریا آشنائی شخصی نداشته‌اند ، نمی‌توانند مردود باشد و نادرست به شمار آید .

د گرشاسب‌نامه ، و شاهنامه ، لااقل ، ادعائی شنیدنی را مطرح می‌سازند . محیطی مه‌آلود و افسانه‌ای سفر گرشاسب و کیکاوس را در دریای جنوب درخود گرفته است و غبار طبیعت و کهنگی ماجرا ، سفر کیخسرو را در دریای شمال فروپوشانده است . اما از این میان آیا نمی‌توان تصویری مرموز و مبهم از وجود يك نیروی دریائی برای پادشاه ایران داشت که بانسان پرچمهای کاوه برپهنه نیلگون دریاها ، و بر روی امواج زمان به سوی سرانندیب و حمبروگنگ ، یعنی از يك سوی اقیانوس ، تا کرانه دیگر آن در حرکت بوده‌اند ... ؟

پروفسور هادی حسن نخستین فصل از کتاب خود را درباره دریا نوردی ایرانیان با همین علامت سؤال پایان می‌دهد ، سئوالی که جای بحث و گفتگو و اندیشه و نتیجه‌گیری بسیار دارد . . . می‌دانیم که سرایندگان ، گویندگان و افسانه‌سرایان کهن ایران ، عموماً در مناطقی می‌زیسته‌اند که از دسترس امواج دریابدور بوده است . مثلاً با در نظر گرفتن زادگاه ، محل زندگی و مرگ فردوسی ، نمی‌توان از وی توقع تشریح دقیق جزئیات کشتی ، یا به کار بردن اصطلاحات معمول ملاحان زمان را داشت . . . اما اگر وسعت امپراتوری بزرگ ایران باعث می‌شد تا ساکنان نواحی مرکزی آن ، شاید هرگز رنگ را نه بینند ، در مورد آن گروه که در کرانه‌های این امپراطوری پهناور می‌زیستند ، چنین قضاوتی نادرست خواهد بود . . . امپراتوری عظیمی که از يك سو اقیانوس هند را در برمی‌گرفت و از سوی دیگر تا مدیترانه و دریای اژه کشیده می‌شد . با همین دید می‌توان اطمینان داشت ، آن گروه از مردم که در کنار دریا می‌زیستند ، قوت خود را از دریا می‌گرفتند ، خطر هجوم از طریق دریا تهدیدشان می‌کرد و سرانجام برای توسعه سرزمین خویش ، راهی جز دریا درپیش نداشتند ، مسلماً با دریا و دریانوردی آشنائی کامل داشته‌اند و همچنین می‌توان نتیجه گرفت که برای حفظ و حراست این امپراتوری

وسیع ، وجود نیروی دریائی مقتدری نیز ضرورت داشته است .
 اما چنانکه در آغاز مقال اشاره شد ، ای بسا که اسناد و مدارك و کتب و رسالات
 مربوط به این سوابق ، حتی مدارکی که مورد استناد فردوسی واسدی بوده ، در هجوم
 و ایلغارهای گوناگون از میان رفته و در نتیجه چنین خلاء و کمبودی در آثار ادبی ،
 افسانه‌ها و روایات باستانی ایران ایجاد کرده است .

در شاهنامه فردوسی جز چند موردی که اشاره شد و پروفور هادی حسن هر
 چهار نمونه آنرا در کتاب خود آورده است ، دیگر کمتر به دریا و دریانوردی ، مخصوصاً
 لشکرکشی دریائی برخورد میکنیم . البته اشاره به دریا ، نام بردن از دریا ، گذشتن
 از دریا کم و بیش در سراسر شاهنامه به چشم می‌خورد ، ولی مشروحترین ماجراهای
 دریائی مربوط به همین مواردی است که در صفحات پیشین از نظر خوانندگان گذشت .
 اما در کلیات حکیم نظامی و در داستانها و افسانه‌های منظوم او ، به دریا و دریا
 نوردی به مراتب کمتر از شاهنامه اشاره شده است . قهرمانان افسانه‌ای نظامی به سادگی
 روم و هند و چین را در می‌نوردند ، بدون اینکه پایشان به آب برسد . تنها در ماجراهای
 شکفت‌انگیز اسکندر است که با دریا و دریانوردی ، آنهم در حدی بسیار سطحی برخورد
 می‌کنیم .

اسکندر وقتی تصمیم می‌گیرد که حدود عالم را اندازه‌گیرد صلیبی بزرگ
 رسم می‌کند که :

بقطب شمالی یکی میخ اوی
 بعرض جنوبی دگر بیخ اوی
 طنابی ازین سوی مشرق کشید
 طنابی دگر زوبمغرب کشید

اما طبیعی است که اندازه‌گیری دریاها و اقیانوسها بدین ترتیب میسر نیست ، اما
 اسکندر چاره اینکار را نیز اندیشیده است :

وگراه برروی دریاش بود
 طریق مساحت مهباش بود
 دوکشتی بهم باز پیوسته داشت
 میان دوکشتی رسن بسته داشت
 یکی را بلنگر گه خویش ماند
 دگر را بقدر رسن پیش راند
 دگر باره این بسته را پای داد
 شتابنده را درسکون جای داد
 بدین شیوه مساح منزل شناس
 ز ساحل بساحل گرفتنی قیاس

پس از این مقدمه که در آغاز شرح حال اسکندر آمده است ، همه ماجراها
 به زد و خوردها و عیش و نوشهای قهرمان داستان در خشکی می‌گذرد ، تنها هنگام

پایان کار اسکندر ، یعنی جهانگردی و دعوی پیغمبری اوست که باردیگر ، اسمی از دریا می‌شویم .

اسکندر پس از تسلط بر جهان ، و سرکوبی همه گردنکشان سرزمین روم و روس را به فرزندش اسکندروس می‌سپارد ، آنگاه مادر را بجای خود بر تخت سلطنت می‌نشانند و پس از توصیه و سفارشهای لازم به او ، صدهزار نفر از برگزیده‌ترین افراد لشکرش را با چهار هزار شتر و گروههای صد نفری پیشکاران که هر یک در هنر و پیشه‌ای متبحر بودند ، برمی‌گزینند و از مقدونیه عزیمت می‌کند و پس از عبور از بیت المقدس ، افریجه و اندلس ، به کنار دریا می‌رسد :

نمود از بیابان بدریا شتاب
در افکند کشتی بدریای آب
سه مه بر سر آب دریا نشست
بیاورد صیدی ز دریا بدست
از آنسو که خورشید میشد نهان
تکاپوی میکرد با هم‌رهان
جزیره بسی دید بی‌آدمی
برون رفت و میشد زمی بر زمی
بسی پشتاز آمدش جانور
هم از آدمی هم ز جنس دگر

پس از عبور از دریای مغرب و یکماه طی طریق در بیابانهای گوگردی و ریگزار ، اسکندر به کناره اقیانوس ، یا دریای اعظم می‌رسد :

چوپایان آن وادی آمد پدید
سکندر بدریای اعظم رسید
از آن ژرف دریا شکفتی بماند
که یونانیش اوقیانوس خواند

دریائی است که آفتاب از آنجا طلوع و در همانجا غروب می‌کند . دریائی که کشتی به آسانی قادر به عبور از آن نیست و هیچکدام از کارشناسان و راهنمایان اسکندر صلاح نمی‌دانند که وی از این دریا بگذرد ، چرا که می‌گویند در زیر آبهای آن «نهنگ اژدهائی است قصاصه نام» که هر بیننده‌ای یکبار چشمش به آن بیافتد ، بی‌درنگ جان می‌سپارد و گذشته از آن جزیره‌ای در این موجگاه وجود دارد با سنگهای سرخ و زرد و سیاه که وقتی چشم بیننده به آن افتاد ، بی‌اختیار به خنده می‌افتد و آنقدر می‌خندد تا جان بجان آفرین تسلیم کند .

برخوردهای اسکندر با دریا همه ماجراهای تکراری شبیه بهم و همراه با افسانه‌ها و موهومات عجیب و غریب است . اگر فردوسی در ماجراهای دریائی خود از عرشه ، بادبان ، سکان شراع و مانند اینها نام می‌برد ، نظامی جز نام خود دریا و اسم کشتی با همه اسامی و اصطلاحات دریائی بیگانه است و جز پاره‌ای مطالب پراکنده از کتب گوناگون ، چیزی

از دریا نشنیده است .

اسکندر پس از انحراف از سفر دریائی پیشین ، مدتی بیابان گردی می‌کند و باز به دریائی می‌رسد ، که نظامی نامی بر آن نهاده است :

دگر باره کشتی بسی ساختند
 ز ساحل به دریا در انداختند
 چو دریا بریدند یکماه بیش
 بخشکی رساندند بنگاه خویش

سرانجام در پایان کار و آخرین سفر اسکندر به هندوستان ، برای اولین بار ، دریا و شگفتی‌های او اسکندر را بسوی خویش می‌خواند و او که قبلاً معتقد بود با راه زمینی اگرچه سنگلاخ و دور است ، ولی چون خطرات دریا را ندارد ، از حرکت در دریا بهتر است ، این بار در گفتگو با خاقان چین می‌گوید :

مرا گفت اگر چند جائیت گزم
 بدریا نشستن هوائی است نرم
 بدان تا چو آهنگ دریا کنم
 دراونیک و بدریا تماشا کنم
 شگفتی که باشد بدریای ژرف
 به بینم نمودارهای شگرف

آنگاه به همراهی خاقان چین و ده هزار تن از سپاهیان راه سفر در پیش می‌گیرند و بسوی شرق حرکت می‌کنند . پس از چهل روز طی طریق به دریا می‌رسند ، دریائی که از نظر شگفتی و اعجاب ، با هیچکدام از دریاهای پیشین قابل قیاس نیست :

حکایت چنان رفت از آن آب ژرف
 که دریا کنار است اینجا شگرف

هر شب عروسان دریائی بان خورشید و ماه از دریا بدر می‌آیند و در ساحل به خنیاگری می‌پردازند . آواز آنها آنچنان لطیف است که هر شنونده‌ای را مدهوش می‌سازد و صبحگاهان این پریان دریا باز دیگر به کام امواج فرو می‌روند . اسکندر سپاهیان را در فاصله لازم مستقر می‌سازد و خود باتفاق ملاح راهنما روانه ساحل می‌شود . صحنه بزم پریان دریائی آنچنان اسکندر را از خود بیخود می‌سازد که صبح آنروز :

باستاد کشتی چنین گفت شاه
 که کشتی در افکن بدین موجگاه
 در این آب شوریده خواهم نشست
 که رازی خدا را در این پرده هست

اسکندر اجازه نمی‌دهد که خاقان چین او را همراهی کند ، فقط از او می‌خواهد

که تا بازگشت وی در کنار دریا بماند :

درافکنند کشتی بدریای چین
 که دیدست دریای کشتی نشین
 سوی ژرفی آمد زدریا کنار
 بدریای مطلق درافکنند بار

اما اینجا دریای محیط و دریای آخرین بود ، امواج کشتی را به پیش می‌بردند ، ولی راهی برای بازگشت نبود ... سرانجام به جزیره‌ای درآمدند تا در این باره اندیشه کنند و در این جزیره بود که پیران کاردان کشتی با مطالعه راهنماها به او اخطار کردند که :

دلبری مکن کاب این ژرف جای
 بسوی محیطت جنبش نمای
 اگر منزلی رخت از آنسوبریم
 از آنسوی منزل دگر نگذریم

اسکندر با همه تهور و جسارت ذاتی پند پیران را به گوش می‌گیرد و دستور می‌دهد تا در آنجا طلسمی پیردازند که آیندگان را از مخاطرات کارآگاه سازد :

که هر کشتی کارد آنجا شتاب
 طلسمش نماید اشارت بآب
 کز اینجای برنگذرد راه کس
 ره آدمی تا بدینجاست بس

اسکندر تصمیم به بازگشت می‌گیرد ، ولی پس از ده روز دریا نوردی متوجه می‌شود که دردل دریا گمراه شده‌اند . کوهی بلند و درکنار آن گردابی مخوف پدیدار شد . که اگر کشتی در آن می‌افتاد سالها بصورت دایره در گردش می‌بود و کسی رایارای جان بدر بردن از این مهلکه نبود .

جالب اینجاست که نظامی در کنار گرداب ، برای اولین بار يك نام دریائی صحیح و تاریخی را به کار می‌برد ، یعنی همان نامی که فردوسی در مقامی نادرست بکار گرفته است :

گرداب فم‌الاسد یا دهان شیر که گفتیم بنا بر روایت حمدالله مستوفی در نزهت القلوب ، این گرداب در دریای چین واقع شده است ، اینک نظامی نیز موقعیت آنرا در همین دریا تشریح می‌کند :

خبر داده شه را شناسای کار
 از آن بند دریای ناسازگار
 که هر کشتی کوبدینجا رسید
 از این بندگه رستگاری ندید
 خرده‌مند خواندم و راکام شیر
 که چون کام شیرست برخون‌دلیر

وجود همین نکته و نکات دیگری که در آثار هنرمندان، سرایندگان و افسانه سازان پیشین مشترک است، بار دیگر این گمان را تقویت می‌کند، که در گذشته کتب و رسالات مدونی در این زمینه وجود داشته، اما گذشت زمان و دست تطاول گروزگار مخصوصاً هجوم اقوام و طوایفی که بزرگترین هدف آنان انهدام کتابخانه و مظاهر فرهنگی ایران بود، این منابع را از میان برده و تنها به صورت، نامها، افسانه‌ها و ماجراهای پراکنده باقی مانده و گاه در آثار کلاسیک ادبیات فارسی آمده است.

اسکندر در کنار گرداب کام شیر دچار بزرگترین بلیات می‌شود، نه فقط مخاطرات راه و موج، بلکه بیماری تب و آبله اطرافیان را بکام مرگ می‌کشد... اینجاست که بار دیگر اسکندر ارسفردریائی خود پشیمان می‌شود و تصمیم می‌گیرد، از طریق همان کوه، راه زمین را که بسوی چین می‌رود، در پیش گیرد و باز به این نتیجه می‌رسد که:

زدریا بهست آن ره دور دست
که دوری و دیریش را چاره هست

با آنکه اسکندر در راه خشکی نیز با خطراتی هولناکتر از دریا روبرو می‌شود، ولی سرانجام جان به سلامت می‌برد. ماجرای نجات اسکندر و کشتی او از این گرداب مرگ، خود داستان جالب است، که طلسمی و طبلی در آنجا تعبیه می‌سازد که با رسیدن کشتی و برآمدن صدای طبل رهروان دربارا هشدار دهد و ماهی بزرگی را در کنار گرداب کمین کرده است، تا ملاحان و حشترده را به کام کشد متواری سازد. هنگام بازگشت اسکندر از دریا:

شتابنده ملاح چالاک چنگ
بکشتی در آمد چوپویان پلنگ
شکنجه گشاد از ره بادبان
ستون راقوی کرد کام و زبان
روان کرد کشتی بآب سیاه
بکم مدت آمد سوی فرخندگاه
خلایق ز کشتی برون آمدند
ز شادی رهاکن که چون آمدند^۱

اینکه گفته و نوشته‌اند که ایرانیان از دریا و دریانوردی تنفر و هراس داشته‌اند، به احتمال قوی مربوط به همین افسانه‌ها و شگفتی‌های دریائی است، که قسمت اعظم آن چنانکه اشاره شد - از عدم آگاهی سرایندگان و دوری آنها از دریا ریشه گرفته است.

اما چنانکه پروفیسور هادی حسن نیز در پایان فصل مربوط به دریانوردی ایرانیان

۱ - از اسکدرنامه نظامی (در شرفنامه)، مجموعه خمه حکیم نظامی، از انتشارات امیرکبیر، ص ۸۷۷ تا ۱۱۶۲. خمه نظامی مجموعه‌ای از: محزن الاسرار، خسرو شیرین، لیلی مجنون، هفت بیکر، شرفنامه، اقبالنامه، اسکدرنامه، هفت گبید، در ۱۳۵۱ صفحه.

در دورانهای افسانه‌ای^۱ گفته است، بی‌تردید، همه این افسانه‌ها ریشه‌هایی در گذشته دارند و ماجراهای سفر دریائی و جنگهای دریائی - اگر شاخ و برگها و حشووزوائد داستانی آنها حذف شود - بر این واقعیت حکم میکند که روزگاران کشتی‌های ایرانیان شرق و غرب اقیانوس‌ها را می‌پیموده‌اند و مشعل فرهنگ و تمدن اولیه این سرزمین را با خود به اطراف و اکناف دنیای متمدن آفریز می‌برده‌اند. اما متأسفانه جز همین ماجراهای پرازشاخ و برگ، سردرگم، وحشت آفرین و احیاناً گمراه‌کننده، هیچ سند و مدرکی از آن دوران دور به دست ما نرسیده است.

افسانه‌های دیگر ...
 و تصاویر دریائی^۲ ...
 برای پایان دادن به نخستین فصل کتاب و تکمیل مبحث دریانوردی ایرانیان، در دورانهای افسانه‌ای اشاره به نکاتی چند لازم بنظر می‌رسد، تا در این زمینه سخنی ناگفته و نکته‌ای پوشیده نماند.

گفتیم که مطالب اساسی و مشروح کتب، دیوانهای شعر و افسانه‌های نظم و نثر درباره دریا و دریانوردی از حدود گرشاسب‌نامه اسدی، شاهنامه فردوسی، خمسه نظامی و... تجاوز نمی‌کند... البته دریا و دریانوردی به عنوان تمثیل، شاهد مثال و ضرورت‌های لفظی و معنوی در اکثریت قریب به اتفاق آثار کلاسیک فارسی، بعد اشباع به چشم می‌خورد، مثل:

شب تاریک و بیم موج و گردابی چنین هایل
 کجا دانند حال ما، سبکباران ساحل‌ها ...؟

که از شاهکارهای خداوند غزل، حافظ شیرازی است، ولی چنانکه ملاحظه می‌فرمائید، استفاده از کلیات دریا، موج، گرداب و ساحل، جز برای بیان منظور شاعر و تشریح اندیشه‌های فلسفی او، بخاطر دیگری بکار برده نشده است، و نظیر چنین ابیاتی در دواوین شعرای ما، از چندده هزار متجاوز است، بعنوان مثال:

کشتی شکستگانیم ای بادشرطه برخیز
 شاید که باز بینیم دیدار آشنا را

که طبعاً هدف اصلی «دیدار آشنا» است، نه کشتی و بادمسعد... یا:
 «بیاوکشتی ما در شرط شراب‌انداز» از حافظ، که باز منظور روشن است:
 ویا «در جبین این کشتی نور رستگاری نیست» باز از حافظ... ویا «آن یکی نحوی به کشتی درنشت» از مولانا... «تاترا نوح است کشتیبان ز طوفان غم مخور» از حافظ و...

همچنین در شاهنامه فردوسی با زهم اشارات پراکنده‌ای به دریا و دریانوردی

۱ - فصل دوران افسانه‌ای، نسخه انگلیسی، ص ۱۴

۲ - کلیه تصاویری که درین صفحات تفسیر شده، همراه با سایر تصاویر مربوط به بخش اول کتاب در پایان همین بخش - به ترتیب - آمده است.

هست، که چون مربوط به بخشهای بعدی این اثر حماسی بزرگ است، از افسانه جدا شده، به تاریخ می‌پیوندد، که در جای خود خواهد آمد. ولی ماجرای مشروح دربانوردی و لشکرکشی‌های دریائی از همان مواردی که از نظر خوانندگان گذشت تجاوز نمی‌کند.

این نکته نیز دانستنی است که قبل از اختراع چاپ، آنگاه که فن کتاب هنری ارزنده محسوب می‌شد، بسیاری از کتب افسانه‌ای و تاریخی، توسط هنرمندان زمان، بانقاشیها و طرحهای جالبی تزئین شده و مخصوصاً، بخشهای مربوط به مجالس بزم به زیبایی تصویر شده است. در این میان چندین صحنه نیز از دربانوردی وجود دارد، که چون مربوط به مطلب مورد نظر ماست، در اینجا بدانها اشاره می‌کنیم:

یک نسخه شاهنامه خطی بسیار نفیس درموزه بریتانیا، که با تصاویر رنگین متعدد تزئین شده است، در آخرین بخش کتاب (ملحقات) صحنه‌ای از نبرد سام، پدر زال و نیای رستم را با نهنگال دیو^۱ ترسیم کرده است.

در این تصویر، سام بر روی شانه‌های نهنگال دیو سوار شده است و در دریا با او نبرد می‌کند. کشتی حامل جنگجویان زابلستانی است و اندام متلاشی شده دیوها، مار و ماهی واژدها و «آدم»های دریائی، در صفحه دریا پراکنده‌اند. در این تصویر ساختمان کشتی و دکل آن جالب و دیدنی است، چرا که به اندازه خود دیوها و حیوانات ترسیم شده، غیر عادی است «آدم» دریائی، درست راست (پائین) تصویر به صورت آدم برهنه و کاملاً سفیدی نقاشی شده، مرد فرنگی اُرِ ریسمانی که معلوم نیست سردیگرش به کجا متصل شده، دارد وارد کشتی می‌شود، یک ازدهای قرمز رنگ در زیر کشتی مانده و یک ازدهای آبی رنگ بر نشینان کشتی چنگ و دندان نشان می‌دهد... سام در حالیکه روی شانه دیو جسته، با خنجر قصد کشتن او را دارد (ظاهراً آب دریا حتی به کمر نهنگال دیو هم نمی‌رسد، در حالیکه اندازه سام و دیو، چندان تفاوتی با هم ندارد) ذکر این جزئیات بدان خاطر است که طرحی از تصویر نادرست و آمیخته به افسانه و تخیل مردم را نسبت به دریا و دربانوردی بدست داده باشیم. مردمی که شاید دریا را هرگز به چشم ندیده بودند و آنچه از این دریا می‌دانستند، از حدود افسانه‌های جن و پری تجاوز نمی‌کرد. اما در همین تصویر طرح قایق پاروئی جالب است، که برخلاف کلبه اجزاء دیگر، بادقت و کاملاً درست ترسیم شده و نشان می‌دهد که اگر آنان از دریا دور و با آن بیگانه بوده‌اند، از طریق رودخانه‌ها و دریاچه‌ها، با قایق و قایقرانی و ماهیگیری کاملاً آشنائی داشته‌اند.

نسخه خطی مربوط به سال ۱۵۶۰ تا ۱۵۷۰ میلادی است، خطاطی و تصویر، به احتمال قوی کار هنرمندان شیراز است - این تصویر و اشعار مربوط به آن در همین فصل از نظر خوانندگان عزیز می‌گذرد.

۱- این داستان در بسیاری از شاهنامه‌های چاپ شده موجود نیست. حتی در شاهنامه هائی که بخش ملحقات را در پایان کتاب آورده‌اند دیده نشده، یا لااقل بدان دسترسی نیافتیم. ملحقات چنانکه از عنوان آن برمی‌آید مجموعه داستانهای پراکنده‌ای است. در بحر متقارب که هر داستان مربوط به بخشی از شاهنامه است و ظاهراً مدتها بعد از سرودن شاهنامه، به آن «ملحق» شده است. لازم بیادآوری است که اشعار این بخش، با آنکه در بحر متقارب سروده شده، بهیچوجه قدرت استحکام اشعار فردوسی، حتی ضعیف‌ترین آنها را ندارد.

تصویر دیگر کتاب باز مربوط به يك نسخه خطی نفیس است، از خسته نظامی ، متعلق به سال ۸۹۰ هجری (۱۴۸۵ میلادی) و کار هنرمندان شیراز ، که کشتی اسکندر را در دریای مغرب ، و همراه بادو دانشمند و يك ملاح پاروزن در دریای مغرب نشان می‌دهد. کشتی برخلاف آنچه که نظامی درباره عظمت آن گفته است، يك قایق كوچك بادبانی است که بادو پارو حرکت می‌کند . چون شرح کامل ماجرا در همین بخش آمده است ، بهمین مختصر بسنده می‌کنیم .

طرحهای جالب و ارزنده دیگر ، مربوط به دریا و کشتی ، دو تصویر است از داستان وامق و عذرا ، نگارش میرزا ابراهیم کرمانی ، از يك نسخه خطی با نقاشیهای الوان مربوط به سال ۱۲۱۴ هجری (۱۸۰۰ میلادی) که از شرح آن می‌گذریم ، چون اولاً مشهورتر از آنست که چنین نیازی را ایجاب کند، ثانیاً جز یکی دومورد ارتباطی به دریا و دریانوردی ندارد . فقط از نظر آشنا ساختن خوانندگان عزیز، با استنباط و طرز تفکر هنرمندان پیشین در مورد دریا و کشتی ، در این فصل می‌آید . تصویر نخست مربوط به دیدار شاه وامق و برادر رضاعی اوست بنام آصف ثانی، در روی کشتی سعد بازرگان که باز کشتی و بادبانش، بیشتر به قایق بادبانی می‌ماند ... وجود دیده‌بان برفراز میله‌ای در کشتی بالا جالب توجه است تصویری دیگر از همان کتاب ، شاه وامق و دوستش نعیم راهمراه عده‌ای از فرنگیان در کشتی نشان می‌دهد که باز، وجود دیده‌بانها در هر دو کشتی دیدنی است .

و باز تصویر دیگر از داستان معروف یوسف وزلیخاست، که این داستان مشهورتر از آنست که در اینجا بشرح آن پردازیم . نسخه خطی نفیس از کتاب جامی و متعلق به سال ۱۰۰۷ هجری (۱۵۹۸-۹ میلادی) است که مینیاتورها بعدها مرمت و بدان اضافه شده‌است . تصویر یوسف را در کنار رود نیل نشان می‌دهد . کشتی باز هم قایق بادبانی است و ملاحی دارد از دکل آن بالا می‌رود ...

بعنوان حسن ختام ، از اثر دیگری نام می‌بریم که بی‌هیچ تردیدی ، یکی از شاهکارهای مسلم داستان‌پردازی و افسانه‌سرائی و هم چنین نمونه‌ای از عالیترین شیوه نگارش و نثر فارسی است . کتابی که ماجراهای دریائی و دریانوردی آن، آمیزه‌ای از حقیقت و افسانه است از این جهت ، بکلی از سایر آثار مشابه ، متمایز می‌شود . این اثر ارزنده «داراب‌نامه» اثر محمدیغمی (قرن هشتم و نهم هجری) است، که از نظر روانی، سادگی و انسجام کلام ، منحصر بفرد است، و از لحاظ تلفیق افسانه و حقیقت، يك شاهکار بشمار می‌آید . بدین معنی که در بخش دریانوردی (که مورد نظر ماست) نام دریاها و اماکن را آنچنان دقیق و درست می‌یابیم که گویی نقشه‌های جغرافیائی امروزی ما پیش چشمان گسترده است. وقتی قهرمانان داستان با کشتی از اسکندریه (اسکندریه) به قبروس (جزیره قبرس) می‌روند، بی‌هیچ اشتباه و سواحل دریای مسدپترانه و جزایر آنرا در می‌نوردند، و هنگامیکه از موجودات افسانه‌ای ، چون دیوان ، جنیان و خوك سران دریا سخن می‌گویند ، آن چنان این اوهام را با واقعیات جغرافیائی می‌آمیزد که تفکیک حقیقت و افسانه دشوار می‌نماید .

قهرمان داستان ، داراب ، پسر بهمن ، پسر اسفندیار ، پسر گشتاسب از جمله

پادشاهان سلسله کیانیان و پدر دارای دارایان آخرین پادشاه کیانی است، که در این کتاب فرزندش، فیروز شاه نامیده می‌شود، که نقش او در داستان بیشتر از خود داراب است که اصل کتاب بنام اوست.

تنها نسخه منحصراً بفرد و خطی کتاب در ترکیه است که تاریخ تحریر آن ۸۸۷ ذکر شده و نسخه‌های دیگری با اختلاف فاحش در متن داستان و شیوه نگارش نیز وجود دارد، از جمله داراب‌نامه طرطوسی که تصویر یک صفحه آن بانقاشی جالبی، که برخلاف تصاویر پیشین، کشتیها را به نحوی صحیح‌تر و کامل‌تر و با بادبانهای متعدد و دکلهای متناسب کشیده است، که در پایان بخش از نظر تان می‌گذرد.

بهر حال ... کتاب سرشار از ماجراهای شیرین دریائی، از نبردهای روی آب گرفته، تادرگیر شدن باتوفانهای مهیب، هجوم دزدان دریائی و سرانجام موجودات، آدمها و هیولاهای افسانه‌ای ...

چنانکه اشاره شد، سیر منطقی حوادث دریائی، اصطلاحات، اماکن جغرافیائی، راههای دریائی، ساختمان کشتیها، همه و همه نشان می‌دهد که نویسنده برخلاف دیگر داستانسرایان، بادریا و کشتیرانی آشنائی داشته و اگرچه متن داستان را بی‌تردید از روایات ایرانی پیش از اسلام (واندکی هم اسلامی) گرفته است، مناطق وقوع حوادث، احیاناً برداشتی از مشاهدات خود اوست. که بعنوان حسن ختام این فصل و آشنائی خوانندگان صاحب نظر، با شیوه بدیع نگارش و داستانسرایی «بیغمی» شرح مجملی از پاره‌ای بخشهای آن می‌پردازیم و علاقمندان را به مطالعه متن کتاب^۱ حواله می‌دهیم:

«... شاهزاده ایرانی، فیروز شاه نوجوان در آن کشتی با خواجه الیاس بازرگان وقادر شاه در آن دریا می‌رفتند، تاچند روز برفتند، ناگاه کشتی بی‌پیدا آمد، از دزدان دریا، همه زنگی و خونخوار. بعدد پنجاه زنگی بودند، همه دزد و حرامزاده و حرامی...» همه را وحشت در می‌گیرد، اما فیروز شاه آنان را قویدل می‌سازد که تعدادما برابر است، و آنگاه دست به مقابله با دزدان دریائی می‌زند:

«... آن دزدان که رسیدند، قلاب در کشتی بازرگان انداختند و بخود کشیدند، تا کشتی به کشتی رسید. آنگاه عزم آن کردند که در کشتی بازرگانان درآیند، فیروز شاه وقادر شاه کنار کشتی داشتند، هر کس که می‌خواست که در کشتی درآید، به ضرب شمشیر بدونیم می‌کردند...»

وقتی بدنه دو کشتی کاملاً بهم می‌رسند، فیروز شاه به داخل کشتی دزدان می‌جهد و نبرد به نفع او پایان می‌پذیرد، آنگاه کشتی دزدان را با کشتی خود یدک می‌کشند. ولی پس از طی مسافتی:

«... ناگاه ابری سیاه برگوشه افق پیدا شد و باد تند جستن گرفت. دریا درجوش و خروش در آمد، ملاحان لنگر انداختند، به عمق آب نرسید. بنا کام بادبان فرو کشیدند و عنان کشتی بدست قضا و قدر دادند. باد مخالف بود، آن کشتی را گاه براوج فلک و گاه در قعر دریا می‌برد... پانزده شبانه روز بگذشت که شب و روز می‌بارید، رعد و برق،

۱- داراب نامه - انتشارات بنگاه ترجمه و نشر کتاب - مجموعه متون فارسی - در دو جلد

بکوش استاد ذبیح‌اله صفا

وصاعقه بود ...»

اما اینها همه آغاز ماجراست . با فرونشستن طوفان ، به کنار گردابی هایل می‌رسند که گرد جزیره‌ای می‌گردد و هرکشتی که در این مسیر افتد ، آنقدر خواهد چرخید تا همه سرنشینان از تشنگی و گرسنگی هلاک شود و کشتی خود به تخته پاره‌ها مبدل گردد .

حکیمی که همراه فیروز شاه است، توضیح می‌دهد که در وسط جزیره درختی است و به آن طبلی از پوست گرگ . هرگاه کشتی در این منطقه به گرداب افتد، یکنفر باید فداکاری و جانبازی کند و خود را به جزیره بیاندازد و طبل را بصدا درآورد . البته کشتی سلامت خواهد رست ، ولی آنکه بر فراز درخت است، جان خویش از دست خواهد داد... چون هیچک از کشتی نشینان داوطلب این جانبازی نیستند ، فیروز شاه خود قصد اینکار می‌کند ولی قادر شاه با صمیمیت بسیار مانع می‌شود و می‌گوید که : «چون عاقبت مرگ خواهد بودن، بناموس به میرم ، به از آن باشد که بنامردی زنده باشم» :

تواز نسل داراب بن بهمنی
بمیدان مردان تهمتن تنی»

آنگاه خود را به جزیره می‌افکند ... کشتی از مرداب می‌رهد ، ولی آب بالا می‌آید و جزیره و درخت و قادر شاه را در خود غرق می‌سازد ...
اما جانبازی قادر شاه نیز بی‌پاداش نمی‌ماند، پس از لختی جزیره از آب خارج می‌شود، قادر شاه دو روز با گرسنگی ناتوانی بالای درخت می‌ماند و دست نیاز بسوی پروردگار چاره ساز برمی‌دارد که :

«توئی یاری رس فریاد هرکس
بفریاد من فریاد خوان رس
بآب دیده طفلان محروم
بسوز سینه پیران مظلوم
بدور افتادگان از خان دمانها
بوپس ماندگان از کاروانها
بوردی کز نوآموزی برآید
بآهی کز سر سوزی برآید
که رحمی بردل پرخونم آور
وزین غرقاب غم بیرونم آور»

که ناگاه ، مرغی سفید ، عظیم چون يك گوسفند پدیدار می‌شود و قادر شاه دست دریای مرغ می‌زند و نجات می‌یابد ...

بسیاری از بخشهای داراب‌نامه چنانکه گفته شد، سرشار از این گونه ماجراهای دریائی است ، که حلاوت داستان را با واقعیت دریا و طوفان و لنگر انداختن و ... درآمیخته است .

اهمیت این اثر ارزنده و روایات آن بیشتر بدان خاطر است که به عقیده ما،

داراب‌نامه آن حلقه مفقوده و نقبصه‌ای را که در اغلب افسانه‌های دریائی وجود دارد، تا حدودی ترمیم می‌کند و به مسئله‌ای که باعث شده است، مستشرقین و خاورشناسان معتقد شوند «ایرانیان از دریا تنفر و هراس داشته‌اند» و یانبودن اصطلاحات دریائی در شاهنامه و گرشاسب‌نامه و سایر آثار کهن فارسی و نادرست بودن موقعیت اماکن جغرافیائی، دلیل بیگانگی ایرانیان بادریا و دریانوردی است. پاسخ می‌دهد. اگر در سرتاسر شاهنامه، تعداد ماجراهای دریائی ناچیز است، و اگر در همین اثر ارزنده دریای چین، جای خود را بادریای مکران عوض می‌کند و یا گرداب «دهان شیر» بجای دریای چین، از دریای مکران سردمی‌آورد، در داراب‌نامه برعکس ماجراهای دریائی برویدادهای خشکی می‌چربد. ساختمان، ظرفیت و نحوه هدایت کشتیها منطقی و منطبق با واقعیت است... قهرمانان داستان را از دریا هراسی نیست و مردانه از مخاطرات دریائی استقبال می‌کنند و به جنگ طلسمات آن می‌روند. و سرانجام با ثبوت این فرضیه که همه ماجراهای داراب‌نامه، از روایات بسیار کهن ایران ریشه گرفته است، و با توجه باین اصل که: هیچ افسانه‌ای وجود ندارد، که رگه‌های محور و روشنی از واقعیت در آن وجود نداشته‌باشد، به‌سادگی می‌توان نتیجه گرفت که دریانوردی در زمانهای بسیار دور، در این سرزمین امری بسیار متداول بوده است، که بعدها باتغییرات جغرافیائی و عوامل دیگر تضعیف شده و مخاطرات آن سینه بسینه، بصورت قصه و افسانه، از نسلی به نسل دیگر رسیده و در پایان، در آثار شعرا و داستانسرایان به جاودانگی پیوسته است.

اگر باین نکته نیز توجه کنیم که داراب‌نامه اصلی، فقط يك نسخه خطی منحصر بفرد، آنهم در خارج از ایران بوده، که در سالهای اخیر بصورت میکروفیلم، بایران منتقل و چاپ شده است، مسئله دیگر نیز که «چرا پروفور هادی حسن و یا ثودور نولدکه و سایر محققین، به این سند مهم دست نیافته‌اند و در نتیجه قضاوتشان درباره دریانوردی ایرانیان در زمان‌های بسیار دور، دریکی دومورد، به انحراف و اشتباه گرائیده است...» به‌سادگی حل می‌شود... این جا دیگر قهرمانان داستان از شنیدن نام دریا هراسان نمی‌شود، مثل افراسیاب فقط در لحظه انتخاب بین دومیگ - کشته شدن بدست کیخسرو یا مرگ در آب - به دریا پناه نمی‌برد (شاهنامه فردوسی) یا چون اسکندر راه خشکی را با وجود دوری بسیار و مخاطرات بی‌شمار بر راه‌های دریائی ترجیح نمی‌دهد، (نظامی گنجوی) بلکه قهرمانانه روی به دریا می‌آورد، مردانه پیکار می‌کند و پیروز و سربلند بر دریا و طوفان و حوادث آن چیره می‌گردد.

اگر چه بحث در روایات داراب‌نامه اندکی به دارازا کشیده ولی باتوجه به اثبات این حقیقت و رفع نقصه بزرگی که در این زمینه وجود دارد، و از طرفی باتوجه به شیرینی داستان و شیوایی کلام، که خواننده از مطالعه آن سیر نمی‌شود، جای آن دارد که با شرح داستان دریائی «جمشید شاه» پسر دیگر ملک داراب و برادر فیروز شاه - بامثالی زنده، آنچه را که گفته‌ایم باثبات برسانیم و سخن بی‌پایان بریم.

گل‌اندام، دختر سکندر شاه، سلطان اسکندریه که دل به مهر جمشید شاه بسته است، یکشب، هنگامیکه جمشیدشاه، سرازباده ناب گرم دارد، راز بزرگی را بر او می‌گشاید و می‌گوید:

«... در این دریا سلیمان نبی در جزیره‌ای طلسمی ساخته است و در آن طلسم گنجی نهاده است. جمله شاهان این دیار و دیار مغرب و فرنگ در حسرت آن مرده‌اند و بدست هیچکس نیامده است... آن جزیره در این دریاست، اما هیچ کس راه ندارد، که هر که رفت دیگر باز نیامد. آنچنانست که در این دریا بخاری گرد آن جزیره پیچیده است که عظیم تاریکست که هر کس که در آن بخار اندرون رفت، دیگر هرگز نیامد. چون کشتی بتزیدیک آن بخار می‌رسد، مانند مغناطیس که آهن را چون بخود می‌کشد، آن بخار کشتی را بخود می‌کشد و ناپدید می‌کند...»

با وجود مخالفت ماجرا، جمشید شاه، بی‌هیچ تردیدی داوطلب اینکار می‌شود، کاری که چهار صد سال است، قهرمانان و شجاعان همگی بر سر آن جان باخته‌اند.

«... من بروم، باشد این کار بردست من برآید و این گنج بردست من گشاده گردد و نامم در عالم بماند...»

شاهت جمشید شاه، همگان را نگران می‌سازد حتی گل‌اندام از گفته خود پشیمان می‌شود و باو می‌گوید که اگر هدف تو از این سفر دریائی مرگبار بدست آوردن گنج است، معادل آنرا از خزانه پدرم بتو خواهم بخشید... اما تصمیم قهرمان تغییر ناپذیر است. فردا گل‌اندام و دیگران دل به این خوش می‌دارند که «... دوش جمشید شاه عظیم بود و آنچه گفت، از عالم مستی گفت... ولی جمشید در تصمیم خود پافشاری می‌کند. همه مردم اسکندریه بر جوانی او افسوس می‌خورند و با اینکه سلطان در شهر منادی می‌فرستد که هر کس جمشید را همراهی کند، پنجاه هزار دینار می‌دهم، پنجاه هزار هم پس از بازگشت، و اگر در این سفر درگذشت، خونهای او را بخانواده‌اش می‌دهم هیچکس داوطلب همراهی با او نیست جز دو برادر ملاح و پیرمرد که از کثرت اولاد و بی‌نوائی بسیار بجان آمده بودند...»

سه ماهی کشتی ساخته می‌شود و بدریا می‌افتد، جمشید شاه حتی رخصت نمی‌دهد که داراب و فیروز شاه را در جریان واقعه بگذارد، چرا که بیم آن دارد مانع سفرش شوند... اینک جای آنست که رشته سخن را بدست صاحب قلم بسپاریم:

«... خلق شهر بیکبار بگریستند و فغان برآوردند، جمشیدشاه در کشتی درآمد، از غلامان خاص ده وجود همه ترک خود کردند و با جمشیدشاه در کشتی درآمدند. غریب از خلق برآمد، جمشید شاه گفت: ای استادان ملاح، توکل بر خدای تعالی کنید و کشتی برانید، تا از چشم این خلق دور شویم. ملاحان بیل (پارو) در کار آوردند، بادجائی برآمد و آن کشتی را در دریای غم روان کرد. جمشیدشاه در کشتی صبرنشته و بادبان همت برافراشته، روان شدند...»

پس از مدتی دریانوردی کشتی بمکان معهود نزدیک می‌شود:

«... بخاری دیدند عظیم که از آن دریا برمی‌آمد و آن موضع راسیاه و تاریک کرده بود...» جمشیدشاه در برابر اصرار و التماس ملاحان که از همین نقطه بازگردیم چون از این پس اختیاری نخواهیم داشت، فرمان داد:

«... کشتی را درین تاریکی اندازید... بازگشتن، عظیم بی‌ناموسی باشد...»

ملاحان کشتی را پیش راندند، چون کشتی نزدیکتر رسید، جزیره‌ای پیدا شد و کشتی

راپیش کشید ... ملاحان را گفت ای استادان ، عنان کشتی را بگردانید که خطر جانست. ملاحان گفتند : اکنون چاره نیست ، دل بر مرگ نهید که بغیر از مردن هیچ دوا نداریم ، که صد هزار کشتی در این خطر افتاده است و یکی جان بدر نبرده اند ، بلك جمله هلاك شده اند . اکنون نوبت ماست که مانیز بحسرت به میریم . این می گفتند و می رفتند تا نزدیک آن جزیره رسیدند . بقرب چند نيزه دورتر ، چندین کشتیها دیدند که سر بر دم هم نهاده بودند و می گردیدند ، کشتی ایشان در آن میان درآمد و می گردید ، چنان تیزاتیز می گردید ، که دیده کار نمی کرد ... هر چند که جهد کردند که کشتی را پیش جزیره راند نمی توانستند ... و روی دریا همه تخته پاره ها گرفته بود . که بعضی کشتی ها پوسیده و ریزیده بود و تختهها از هم جدا شده ، و بعضی نمرده و گند در ایشان افتاده ...

جمشید شاه از ملاحان چاره جوئی می کند و جواب می شنود : تا آذوقه داریم زنده خواهیم ماند ... می پرسد ممکن است برادر یادوستانم بیاری من بیایند ...؟ ملاحان می گویند : بی فایده است ! فقط بك صاحب قران که طلسم به اسم اوست ، می تواند سالم به جزیره در آید و جمشید شاه با خود می اندیشد : آیا ممکن است او فیروز شاه باشد ...؟ با وجود سفارش و ممانعت جمشید شاه ، گل اندام خیر به گوش ملك داراب و فیروز شاه می رساند که جمشید شاه به کام دریائی مرگبار کشیده شده است ... ایرانیان که سر گرم نبرد با «ولید خالد» و سپاهیان یمن بودند دست از جنگ کشیدند و به مشورت نشستند . ملك داراب از طیطوس حکیم یونانی که در خدمت شاه بود ، راز جزیره و طلسم سلیمان را پرسید ، او پس از مطالعه مکتوبی کهن توضیح داد که : این طلسم را جز يك شاهزاده ایرانی هیچکس نتواند گشود و این شاهزاده نیز کسی جز فیروز شاه نیست . با فاش شدن این راز فیروز شاه به اتفاق طیطوس حکیم عازم اسکندریه شد . در آنجا تمام داستان را از زبان گل اندام باز شنید ، آنگاه خود را به کنار دریا رساند حکیم راد آنجا بگماشت و خود به اتفاق دوتن از عیاران و جمعی از همراهان پس از سه روز دریانوردی به منطقه طلسم سلیمان رسید ... در اسکندریه بارهنامهائی طیطوس حکیم لوح طلسم گشائی را که به اسم خود او و حاوی اسم اعظم بود به دست آورده بود . در این نقطه ، لوح را به دریا افکند و اسم اعظم را خواندن گرفت :

« ... دریا بجوش و خروش درآمد و آن آب دریا بهم برآمد و آن تاریکی بیشتر شد ... دیوی عظیم سر از آب بیرون کرد ، سری مثل لنبدی ، دهانی چون غاری ، و دو چشم مثل دو طاس پر خون موی بهم بر آید ، به هیبت تمام سر و گردن را از آب دریا بیرون کرد ... دستی چون تختی از آب دریا بیرون آورد و قصد آن کرد که کشتی شاهزاده را در کشد ... از هیبت آن جنی جمله مدهوش شدند که هیچ بزندگی دریشان نماند ، مگر فیروز شاه که دل و جگر مبارزان داشت و اسم اعظم می خواند ... دیو ، دستی چون دست آدمی در کشتی انداخت تا آن کشتی را بخود کشد ... شاهزاده بيك دست قبضه تیغ گرفت بود ، بر کشید و بر بند دست جنی زد ... »

شاهزاده با تلاش فراوان دیورا که درازای بالای آن شمت ارش بود از پای در آورد . در این هنگام دریا رنگ خون گرفت ، تاریکی از میان رفت ، آب بالا آمد و کشتی برآه افتاد .

فیروزشاه پس از نجات برادر و همراهان به اسکندریه بازمی‌گردد و چندی بعد گنج سلیمان را تصاحب می‌کند... ولی ماجراهای دریائی داراب‌نامه بدین مختصر پایان نمی‌پذیرد، سفر دریائی فیروزشاه از اسکندریه به قبروس برخورد جزیره‌ای که ساکنان آن، آدمیان خوک سر بودند، عزیمت به فرنگ، تصرف آن سامان هر یک بجای خود، داستانی است که در کسوت افسانه، نکاتی جالب از مطالب مورد بحث ما را در بردارد، که حتی اشاره فهرست‌وار بدانها، مثنوی هفتاد من کاغذ خواهد شد. و چور تصور می‌شود. همین چند اشاره برای تائید مطلبی که عنوان کردیم کافی باشد. به بحث دریاب‌نوردی ایرانیان در دورانهای افسانه‌ای پایان می‌دهیم. اما نکته کوتاه ورنده‌ای هست که چون از نهایت ظرافت و دقت نظر صاحب داراب‌نامه حکایت می‌کند، شنیدنی است.

نویسنده، همه جا حوادث داستان را از قول «راوی» حکایت می‌کند و این عنوان گاه در هر صفحه دو سه بار تکرار می‌شود، یعنی همه فرازهای کتاب با این عنوان آغاز شده است، منتهی نویسنده در همین نکته کوچک نیز هنری بکار برده و با ظرافت و ذکاوتی خاص، مرزی بین افسانه و حقیقت بوجود آورده است، که خواننده آگاه خود بخود متوجه می‌شود، کدام قسمت را بعنوان واقعیات تاریخی و جغرافیائی بپذیرد و چه بخشهایی را صرفاً بخاطر سرگرمی، افسانه‌وار بخواند. بدین معنی که هر جا صحبت از لشکر کشی، دریانوری، عشق و عاشقی، نبردهای معمولی و دیگر حوادثی که بهیچوجه جنبه وهم و خیال ندارد، به میان می‌آید. نویسنده عناوینی بکار می‌برد چون: «اما راوی اخبار و گزارنده داستان... مؤلف اخبار... راوی داستان... گزارنده سخن و...» اما آنجا که صحبت از طلسم سلیمان و دیوها، اجنه، خوک سران و مانند اینهاست، عناوین راوی تغییر می‌کند و می‌خوانیم که: «راوی این داستان غریب... حکایتگر این داستان عجیب... راوی این داستان عجیب و غریب و...» بشرح ماجرا می‌پردازند.

این نکته سنجی بار دیگر نکته‌ای را که مطرح کردیم (منتهی این بار از زبان خود نویسنده) به اثبات می‌رساند. یعنی نویسنده کتاب خود بخود می‌دانسته است که کدام قسمت از ماجراهای کتابش متکی به اسناد و مدارک، شواهد تاریخی موقعیتهای جغرافیائی و بطور کلی منطبق با واقعیات است، و چه قسمت‌هایی صرفاً افسانه سرائی و داستان‌پردازی است... و با یک نکته سنجی ظریف، خواسته است که این مطلب بهمه خوانندگان اثرش - چه در عصر خود و چه نسل‌های آینده - تقسیم کند.

باتوجه به این شاهد آخرین، و تدقیق روی این نکته که نویسنده همه جا ماجراهای اصلی دریانوردی را با عناوین «راوی» و «مؤلف اخبار» آغاز می‌کند، پذیرفتن این نظر دشوار بنظر نمی‌رسد که:

اقوام ایرانی، حتی قبل از ظهور هخامنشیان و امپراتوری عظیم آنان، با دریا و دریانوردی آشنا بودند، اما پس از دگرگونیهای اقلیمی و دورماندن بخش قابل توجهی از مردم، از دریا، نه تنها خود فن فراموش شده، بلکه نوعی بیگانگی (که یارهای مستشرقین به آن اشاره می‌کنند) بین مردم و دریا بوجود آمده است با از میان رفتن کتب مدون و منابع و ماخذ، در هجوم و ایلغار اقوام و طوایف مختلف، سرانجام

کار بدانجا کشیده ، که از يك دوران طولانی تاریخ ایران ، جز افسانه‌های مادرانه ، که در گوش فرزندان فرو می‌خواندند ، هیچ چیز باقی نماند ... حتی منافع و مأخذی نیز که مورد استفاده گویندگان و سرایندگان کهن بود از میان رفت و طبعاً در این میان ، دریا و دریا-نوردی نیز مشمول این اصل کلی نمی‌توانست مستثنی باشد .

اشارات فردوسی به
دریا و دریانوردی
هنگام بحث و بررسی پیرامون «دریانوردی ایرانیان در دوران‌های افسانه‌ای» گرانها و ارزنده‌ترین سندی که در دسترس ما بود ، «شاهنامه» سروده بزرگ حکیم ایرانی ابوالقاسم فردوسی ، سخن‌سرای باستان وزنده‌کننده تاریخ و آداب و رسوم کهن ایرانست ، که بی‌هیچ تردیدی گرانبهاترین مأخذ در این زمینه بشمار می‌رود .

البته چنانکه خوانندگان صاحب نظر در صفحات گذشته ملاحظه کردند ، از سایر متون ادبی و کلاسیک و افسانه‌ها و داستان‌ها ، چون خمسه نظامی ، داراب‌نامه ، گرشاسب‌نامه و ... در تدوین این بخش استفاده شده است ، ولی پایه و بنیاد اساسی کار ما - درین بحث - شاهنامه فردوسی قرار دارد و برای این منظور ، شرح سفرها و نبردها و مهاجرات دریائی آن دوران را از شاهنامه «ژول مول» که بصورت جیبی و در هشت جلد بسال ۱۳۴۵ شمسی از طرف مؤسسه فرانکلین انتشار یافته است ، استخراج کرده‌ایم ... در این جا لازم بیادآوریم : شاهنامه «ژول مول» که در فاصله سال‌های ۱۸۳۸ - ۱۸۷۷ م (۱۲۵۴ - ۱۲۹۴ . ه . ق) ، (بمدت چهل سال) با مقدمه ناشر ، بدو زبان فارسی و فرانسه انتشار یافته ، یکی از صحیح‌ترین و اصیل‌ترین نسخ شاهنامه است که در تهران با حذف صفحات فرانسه (بصورت يك صفحه درمیان) منتشر شده است . اهمیت و ارزش این کتاب ارزنده تا بدان پایه است که بسیاری از محققان و مستشرقین نام‌آور در کار تنظیم ، تصحیح و چاپ نسخ شاهنامه ، نسخه «ژول مول» را مورد استناد قرار داده‌اند ... ولی اشاره به این نکته لازم بنظر می‌رسد ، که هنگام تدوین بخش دوران‌های افسانه‌ای ، بناچار چاپ‌های مختلف شاهنامه نیز مورد استفاده و مقابله قرار گرفت . ولی بار دیگر این نکته به اثبات رسید ، که نسخه «ژول مول» از نظر صحت و اصالت ، براکثریت قریب باتفاق نسخ دیگر برتری مطلق و مسلم دارد و در این مورد بشواهد و نمونه‌های بسیاری برخورداریم ، که اشاره بآنها از حوصله این مختصر خارج است و به اطاله کلام می‌انجامد .

اشاره حکیم ابوالقاسم فردوسی به دریانوردی و ماجراهائی که در پهنه دریاها بر قهرمانان داستان‌های شاهنامه گذشته ، متعدد است . این اشارات که از میان شصت هزار بیت اشعار فردوسی از شاهنامه «ژول مول» انتخاب شده ، شرح زیر است :

۱ - شاهنامه چاپ انستیتوی خاورشناسی ، اکادمی علوم و فرهنگستان شوروی که بدان اشاره شده نیز از نسخ معتبر و قابل استفاده است که متأسفانه بعلت بایان نیافتن چاپ همه محلدات استناد و مراجعه به این نسخه میسر نشد .

جلد اول

پادشاهی جمشید :

گذر کرد از آن پس بکشتی در آب
 ز کشور بکشور برآمد شتاب
 ص ۲۷

رفتن فریدون بچنگ ضحاک :

فریدون چو بشنید شد خشمناک
 از آن ژرف دریا نیامدش باک
 ص ۲۹

گرفتن قارندژ الانانرا :

سپه را بتزدیک دریا بماند
 بشیروی شیر اوژن و خود بماند
 ص ۹۸

جلد دوم

پادشاهی کیکاوس :

سپه را زهامون بدریا کشید
 بدان سو کجا دشمن آمد پدید
 بی‌اندازه کشتی و زورق بساخت
 بر آشت و برآب لنگر بتاخت
 ص ۵

تاخته کردن افراسیاب بر ایران زمین:

ز دریا بکشتی و زورق شدند
 وزین رو بصحرا و هامون زدند
 «بفرمود تا بر نشیند سپاه
 پی رزم هاماوران کینه خواه»^۱
 سوی ژرف دریا بیامد بچنگ
 چو بر خشک بر بوده ره باد رنگ
 بکشتی و زورق سپاهی گران
 برفتند برسوی هاماوران^۲
 ص ۱۱

۱- این بیت در نسخه ژول مول دیده‌شد وای پرفسور هادی حسن در فصل دوم کمتیرانی ایرانیااد نقل کرده .

۲ - هادی حسن «برفتند تزدیک هاماوران» نوشته شده .

آمدن گرسیوز نزد سیاوش :

بکشتی بیکروز بگذاشت آب
بیامد سوی بلخ دل پر شتاب
ص ۱۳۵

جلد چهارم

آگاهی شدن افراسیاب از کشته شدن پیران :

بجیحون بفرمود تا بگذرند
بکشتی سر آبرا بسپرند
ص ۱۲

برگذاشتن افراسیاب از آب زره :

بفرمود تا مهتران هر کسی
باب اندر آرند کشتی بسی
بفرمود تا مرد کشتی شمار
بسازد بکشتی ز دریا گذار
بدو گفت پر مایه افراسیاب
که خرم کسی کو بمیرد بآب
سوی گنگ دژ بادبان برکشید
ز نیک و زبدها سر اندر کشید
ص ۷۶

رزم کیخسرو با شاه مکران :

جهاندار سالی بمکران بماند
زهر جای کشتی گرانرا بخواند
ص ۸۵

در گذاشتن کیخسرو از آب زره :

بفرمود تا توشه بر داشتند
ز یک ساله تا آب بگذاشتند
چو آمد بنزدیک آب زره
گشادند گردان میان از گره
همه کارسازان دریا براه
ز چین و ز مکران همی برد شاه
همی خواست از کردگار بلند
که او را بخشگی برد بی گزند

بشماه کشتی برفتی بر آب
 کزو ساختن هر کسی جای خواب
 بهفتم چو نیمی گذشتی ز سال
 بدان سو فگندیش باد شمال
 سر بادبان تیز بر گاشتی
 خله پیش ملاح نگذاشتی
 بجائی کشیدی ز راه خرد
 که خواندیش ملاح فم‌الاسد
 چنان ساخت یزدان که باد هوا
 نشد کز با اختر پادشا
 شگفت اندر آن آب مانده سپاه
 نمودی بانگشت هر یک بشاه
 بآب اندرون شیر دیدند و گاو
 همی داشتی گاو با شیر تاو
 همان مردم و مویشان چون کمند
 همه تن پر از پشم چون گوسفند
 گروهی سران چون سر گاو میش
 دو دست از پس مردم و پای پیش
 گذشتند بر آب در هفت ماه
 که بادی نکرد اندر ایشان نگاه
 چو خسرو ز دریا بخشکی رسید
 نگه کرد هامون جهانرا بدید^۱

بازگشتن خسرو ز کنگدژ بسوی سیاوش :

ص ۸۷

دو هفته بر آن روی دریا بماند
 ز گفتار^۲ با گیو چندی براند
 بفرمود تا کار بر ساختند
 چو زورق بآب اندر انداختند^۳
 پس زورق اندر ز کشتی هزار
 بآب اندرون راند بس شهریار^۴
 شناسای کشتی هر آنکس که بود
 که بر ژرف دریا دلبری نمود

۱ - هادی حسن نوشته : «چو خسرو بنزدیک دریا رسید فرود آمد و بادبان ها بدید»

۲ - ایضاً نوشته : « ... ز دیدار با گیو چندی براند » .

۳ - در بعضی از نسخ نوشته شده : «دو زورق بآب اندر انداختند» .

۴ - فقط در کتاب کشتیرانی ایرانیان پرفور هادی حسن این بیت نقل شده است .

بفرمود تا بادبان بر کشند
 بدریای بی پایه اندر کشند
 همان آب دریای یکسال راه
 چنان تیز شد باد در هفت ماه
 که آن‌شاه و لشکر بدینسو گذشت
 که از باد کزاستنی تر نگشت
 ص ۹۲

جلد هفتم

رفتن اسکندر بدریای خاور و بزمین حبش :

فرو برد کشتی هم اندر شتاب
 همان کوه شد ناپدید اندر آب
 ص ۱۰۰

گرد کردن لشکر اردشیر :

بنزدیک دریا یکی شارسان
 پی‌افکند شد شارسان کارسان
 ص ۱۴۸

جلد ششم

گریختن بهرام‌گور از هندوستان با دختر سنگل :

چو برخاست سنگل که آید بدشت
 زنش گفت بر روی بیمارگشت
 ص ۲۸

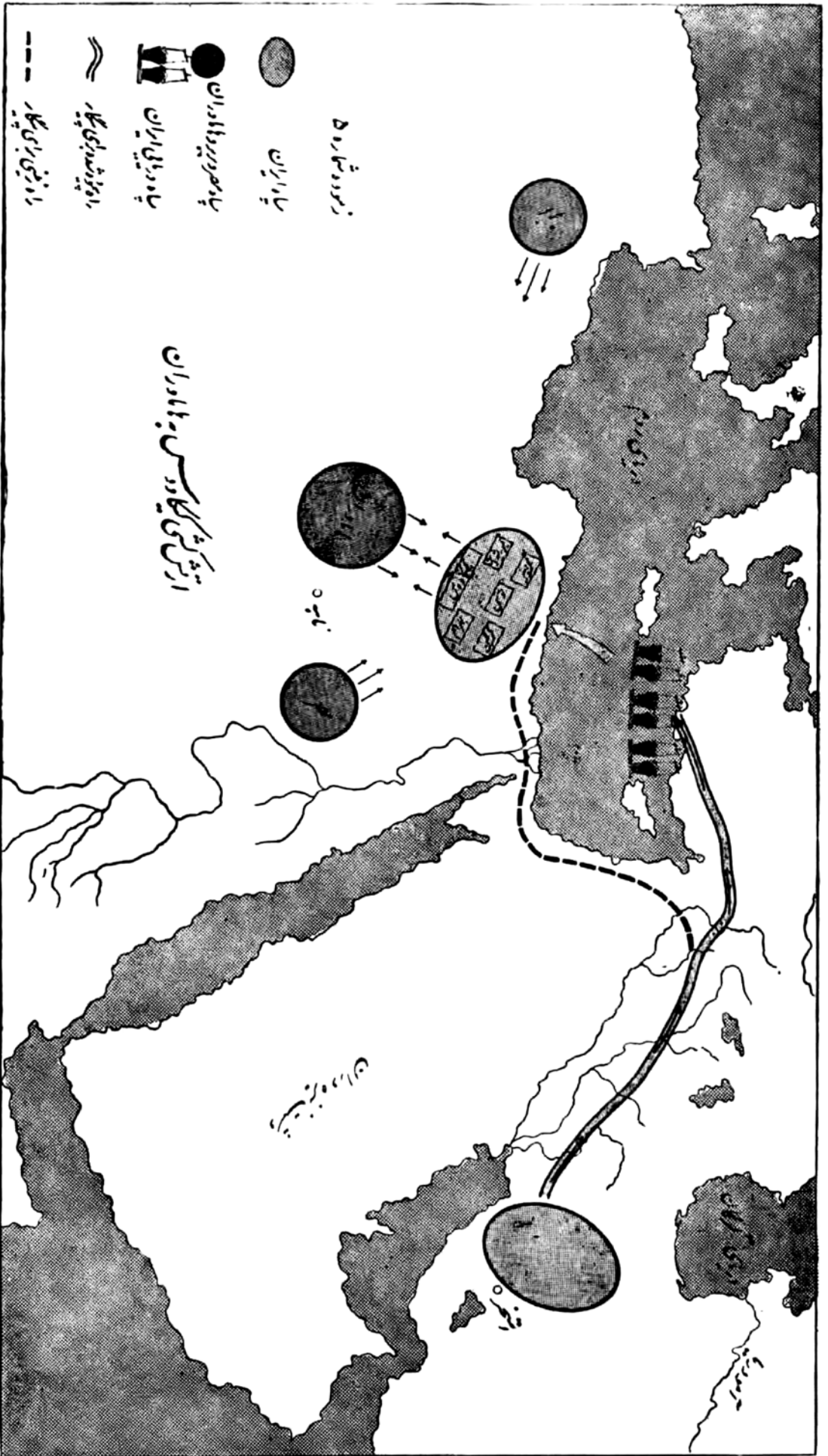
فرستادن بهرام‌چوبینه فیروزنامه :

برآمد یکی زرد کشتی از آب
 بی‌البد رنج و بی‌الود خواب
 ص ۳۱۳

جلد هفتم

لشکر کشیدن بیژن بجنگ ماهوی سوری:

سپاهی بسکشتی برآمد ز آب
 که از گرد پیدا نبد آفتاب
 شرعی زدند از بر ریگ نرم
 همی رفت ماهوی چون باد گرم
 ص ۲۴۸ - ۲۵۰



سیر لشکر کتی کیکوس به سرزمین هاموران و چگونگی عبور ناوگان ایران از دریای روم (مدیترانه امروز) از کتاب «الفبای»

کوشه زنده و پستک بلند
 کبشده یار دیوشند
 کیردین ناتوان شوم
 که جانته نذارم در زبونم
 کبشده دیوان فریبت شده
 درین جنگ بلی قدر قوتیت
 چنین گفت ساشن کزین بیگانه
 دست کش من بر جارت
 که ای نامه اران ز ابلت پاش
 رسیدن لشکری پیش ساسان
 دل قلوشت اگر دند بند
 اگر دور گردون مرا دم دهر
 یاشید دور و تماش کنید
 که آسمن جدا نم بدیو پلید



یکی چستپه کرد سام دیو
 برآورد خست بر روان زیبا
 کبشده دیوان فریبت شده
 درین جنگ بلی قدر قوتیت
 چنین گفت ساشن کزین بیگانه
 دست کش من بر جارت
 که ای نامه اران ز ابلت پاش
 رسیدن لشکری پیش ساسان
 دل قلوشت اگر دند بند
 اگر دور گردون مرا دم دهر
 یاشید دور و تماش کنید
 که آسمن جدا نم بدیو پلید

نبرد سام با نهنگال دیو - ملحقات شاهنامه فردوسی (نسخه خطی مربوط به سال ۱۵۶۰ تا ۱۵۷۰ میلادی) احتمالاً کار هنرمندان شیراز - سام بر شانه دیوی سوار است و کشتی حامل جنگجویان زابلستانی در دریای پراز دیوان حرکت میکند

که هر کویین خانه پیدا کرد
 بر اسود از آن جای رسد کجا
 از دو کار مقدس جو با سبک
 چو آمد که دعوی ددا درم
 چو آفت بر سر کسی دین ددا
 بتجیل میراند بر کوه و رود
 نود از بیابان بدریا نشا

بدین گونه بخت بدش یاد کرد
 زدوش از دشت او دکان
 سوس ملک مغرب جان بار
 بدانش نهای دین آورد
 بهر عتبه طاعت که نونهاد
 کجا سبزه دید آمد سرود
 در انداخت گشتی بدریای

جو زو سپندان خانه امان
 جهای ستمکاره زو بار دنا
 با فرجه آورد از آنجا سپاه
 کس از دانش دلد او سر نشا
 بر قن دگر باره لشکر کشید
 چو از ماندگی گشت پر دنا
 سپه بر سر آت دریا نشا

جسمه بر الو د آن خاک در
 بطاعت کران جای طاعت کدا
 از آخر نجه هم سیر بکش در
 رمی دید روشن بدان ده نشا
 بعالم کشایی علم بر کشید
 دگر باره شد عزم ده سخته
 نیار و صیدی ز دریا بدت



جزین رمی دیدلی آد پی

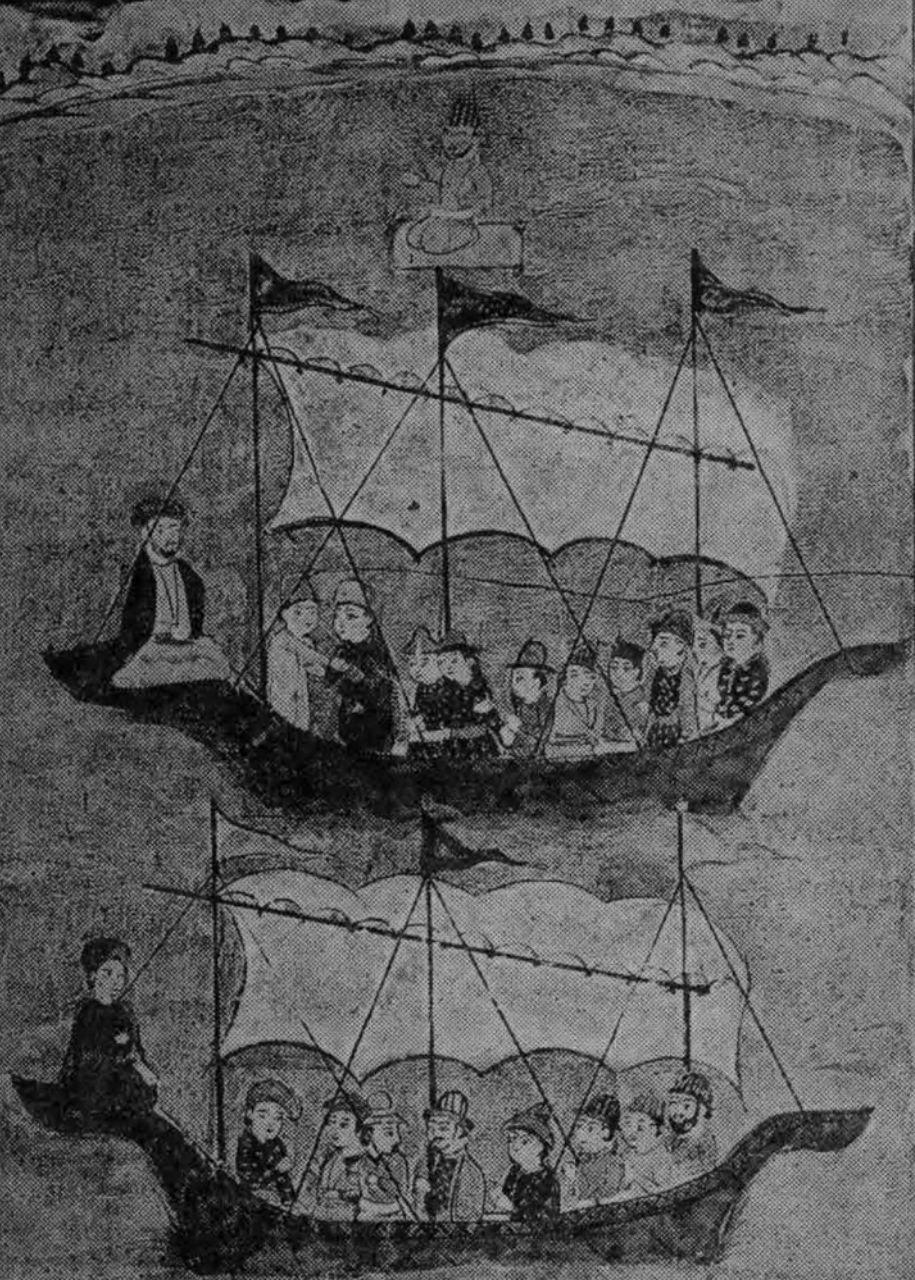
دین رفت و پیشد ز می بر

از آنسو که جو رشید پیشد ز نمان

نگایوی میگرد با سمران

کشتی اسکندر ، در دریای مغرب - خمه نظامی - مربوط بسال ۸۹۰ هجری (۱۴۸۵م) - کارشیراز

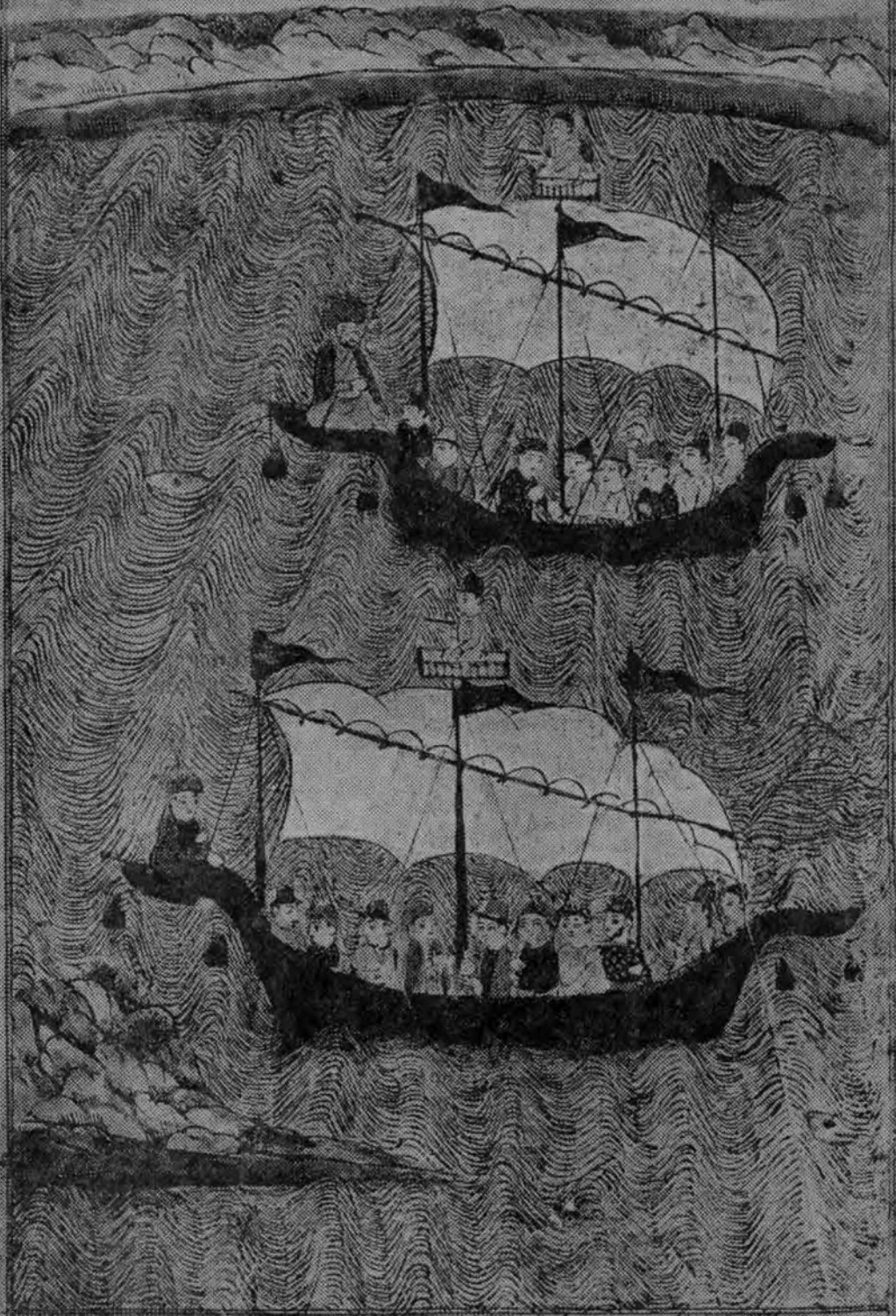
از حاجی مسرت کردن یکدیگر کردند و امین نوسه بر شانی آصف ادریس



سرور قدم او میناد و نوسه بر پشت پانی و امین میپاد و اهل کشتی بفرستند بدو نوسه
که این جو از آصف ادریس و امین نوسه است پس بعد باز کمان چون پنهان بود

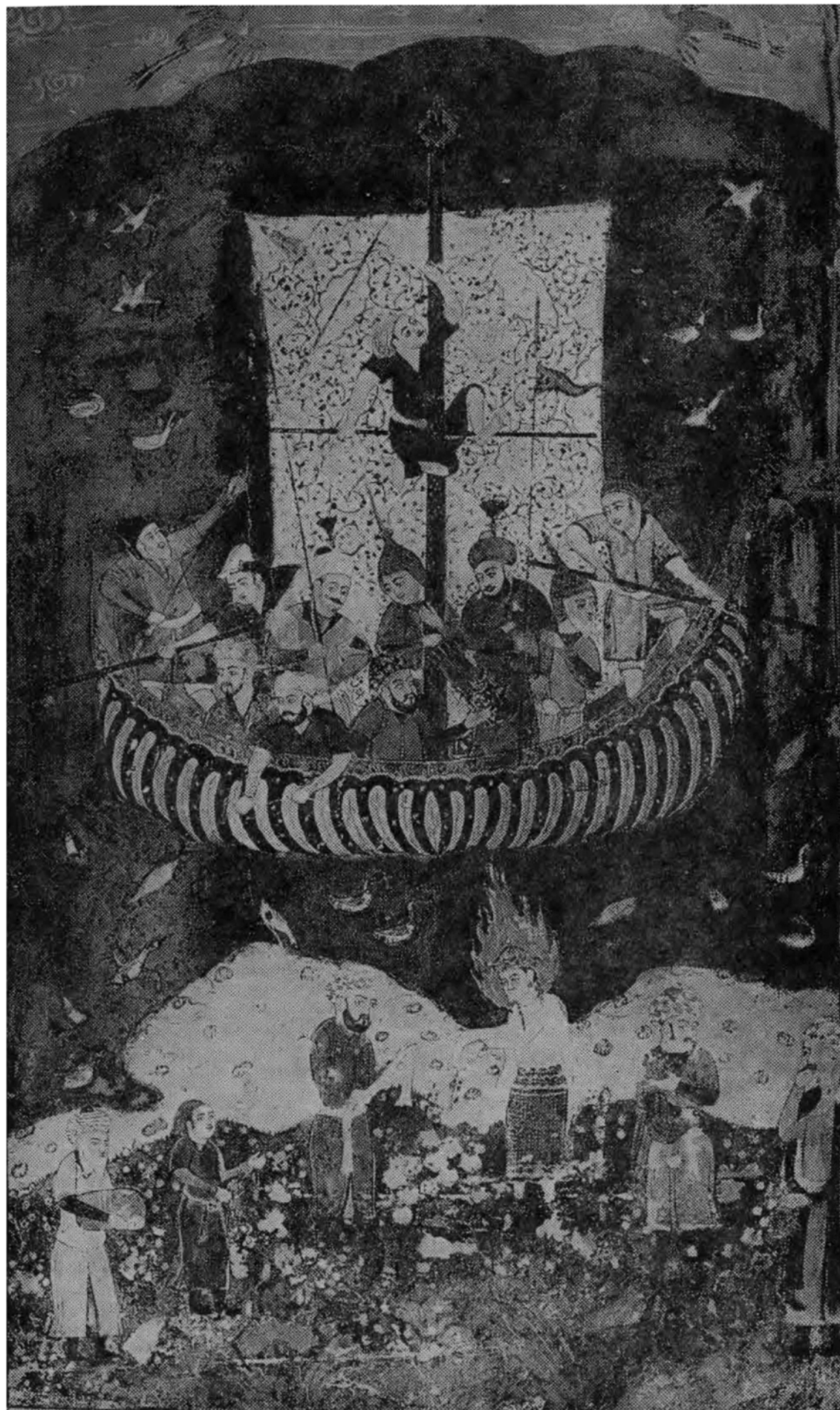
ملاقات شاه وامق و آصف ثانی در کشتی سعد بازرگان - وامق و عدرا - نسخه خطی مربوط به اوائل قرن نوزدهم میلادی

چون که سقف برزبرو ستون برزبر نوده فرار گرفتند و عمان حساب را بدست



با سپهر قمار دادند و چون من مانند شاه پیت پی قوسه و آینه بیفته فرار گرفت کرد
فرنگی از ملاح حسن او خورشید آوج حساب از قرار و آرام رفتند و چون آینه بر حسن او خیره و

واق و دوستش نعیم ، همراه فرنگیان در کشتی میرزا ابراهیم کرمانی - واق و عنرا -
نسخه خطی - مربوط به اوایل قرن نوزدهم میلادی



یوسف در کنار رود نیل - یوسف وزلیخا - جامی - نسخه خطی مربوط بسال ۱۰۰۷ هجری
(۱۵۹۸ میلادی)



میناتور - شاهنامه فردوسی - ۸۹۱ هجری (۱۴۸۶م) موزه بریتانیا

بخش دوم

خلیج فارس ، زادگاه تاریخ

دریا ، پهنه نیلی گسترده ، این مظهر عظمت و جاودانگی ، این سمبل زیبایی ، خشم و آرامش ، که چهارپنجم سطح کره خاکی ما را گرفته است ، نه فقط راز پیدایش حیات را در دل خود نهفته دارد، بلکه از آغاز درخشش اولین جرقه های تمدن همواره عظیم ترین تأثیر را - چه مستقیم و چه غیر مستقیم - در زندگی اوجهای نهاده است ... بی شک نخستین اقوام و مللی که مرزهای جهالت و بیدانسی انسانهای اولیه را در هم شکستند، قبیله‌هایی بودند که در کرانه دریائی می‌زیستند . دریا خورد و خوراکشان را تأمین می‌کرد ، حس کنجکاویشان را بر می‌انگیخت ، اندیشه آنان را وسعت می‌داد ، و سرانجام ... آنها را بسوی خویش فرا می‌خواند ، تا در تلاش تدارک وسیله‌ای برآیند که از آب بگذرد ... بدینسان نخستین انسان اندیشمند و دلاوری که بر تنهٔ يك درخت ، عرض رودخانه‌ای را پیمود ، تا در سوی دیگر بساحت پردازد، یا آذوقه فراهم آرد ، یا با همین وسیله از حاشیهٔ ساحلی دریا ، خود را به قسمت‌های عمیق‌تر آب رساند ، تا ماهی بزرگتری صید کند ، دریانوردی را بنیان نهاده است . زیرا با بهره‌ای که از همین سفر دریائی کوتاه و ناقص بدست آمد ، بتدریج تنه درخت به وسیله مطمئن - تری مبدل شد، مثل بستن چندین تنه درخت بیکدیگر ، قایق‌های ابتدائی . کشتی بادبانی ، بخاری ، ناو جنگی و ... زیر دریائی اتمی ، که شرح آن در بخش مربوط به چگونگی کشتی‌سازی ایرانیان ، ساختمان سفاین و نحوهٔ راندن آنها خواهد آمد .

اکثریت قریب به اتفاق مورخان عهد قدیم و محققان امروز ، در این نکته متفق القولند که فینیقی‌ها ، یکی از نخستین اقوام دریانورد جهان بوده‌اند و اگر توجه داشته باشیم که بنا بگفتهٔ هرودوت «خاستگاه فینیقیان خلیج فارس بوده است»^۱ این واقعیت مسلم می‌شود که منطقه خلیج فارس همچنانکه زادگاه تاریخ و گهوارهٔ تمدن جهان است، اولین مرکز دریانوردی گیتی نیز بشمار می‌رود . و همین فینیقی‌ها بودند، که همراه اقلیتهای دریانورد دیگر، اولین ناوگان دریائی امپراتوری بزرگ ایران تدارک دیدند^۲ . ناوگانی که از خلیج فارس و دریای عمان ، تا اقیانوس هند ، دریای چین ، بحر احمر ،

۱ - دریانوردی عرب در دریای هند - جرج - ف - جورانی - ترجمه دکتر محمد مقدم -

دریای مدیترانه و کرانه‌های قاره آفریقا را زیر تسلط خود گرفت . بدین ترتیب وقتی از دریانوردی ایرانیان سخن می‌گوئیم ، قبل از هر چیز آشنائی با سابقه تاریخی و جغرافیائی این منطقه — که در همه ادوار تاریخ مرکز ناوگان و نیروی دریائی ایران بوده است — ضروری بنظر می‌رسد . اما قبل از پرداختن به این فصل مهم ، یک نکته اساسی دیگر نباید از نظر دور بماند و آن اینکه : تطبیق «دریای هند» و «ارض‌الهند» که در تواریخ کهن به‌کرات از آن نام برده شده ، با هندوستان امروز، ناشی از پاره‌ای آشفته‌گیهای تاریخی است ، زیرا «سندهای بسیار از تاریخ نویسان و مسالک و ممالک نویسان ، نشان می‌دهد که به سرزمین جنوب هندوستان و پیرامونش ارض‌الهند (ترجمه عربی هندوستان) می‌گفتند و نامهای چندین بندر و شهر در این سرزمین ، در ایران و عراق که با «اند» یا «هند» آغاز می‌شود این حقیقت را استوار می‌سازد^۱ .

منطقه‌ای که اینک ناوگان نیرومند دریائی ایران ، در آن مستقر شده و نه فقط پاسدار بیش از هزار کیلومتر مرزهای دریائی جنوب ایران بلکه ضامن حفظ و استقرار صلح و ثبات و آرامش سراسر منطقه است ، از دیرباز ، یعنی از آنزمان که وسعتی دو چندان داشت و در روزگاری که امپراطوری بزرگ ایران ، دریاهای متعدد و بخشی از اقیانوسها را زیر تسلط خود داشت ، همواره از نظر دریانوردی ، برای سرزمین ما داشته است . نام «خلیج فارس» یکی از کهن‌ترین اسامی جغرافیائی کیتی است ، که با وجود سپری شدن قرون و اعصار و دگرگونیهای عظیمی که در چهار گوشه عالم در وضع اقلیمی و موقعیت جغرافیائی ، در مرزها و اسامی کشورهای ، در حدود سواحل دریاها و بستر رودخانه‌ها رویداده ، همانطور که از آغاز ، توسط نخستین اقوام پارسی ساکن این سرزمین «خلیج فارس» نامگذاری شده ، همواره بهمین نام خوانده می‌شده است . چون این مطلب ، مخصوصاً با توجه به جنجالها و ادعاهای پوچ سالهای اخیر ، و عنوان کردن نام من درآوردی و خلق الساعه «خلیج‌العربی» از طرف پاره‌ای ماجرا جوین توسعه طلب و دشمن ایران ، یکی از نکات بسیار حساس مربوط به این دریای ایرانی است . قبل از شروع به شرح موقعیت جغرافیائی و سابقه تاریخی خلیج فارس ، به این مهم می‌پردازیم و چون در تحقیقاتی که در این زمینه صورت گرفته است، شادروان سعید نفیسی و محمد جواد مشکور ، با مطالب مستند و تردید ناپذیری که در سمینار خلیج فارس بیان داشتند ، در حقیقت پیشقدم این اقدام ارزنده هستند ، در اینجا نظر هر دو استاد را منعکس می‌کنیم ، با این توضیح که بمناسبت تشابه تقریبی هر دو تحقیق فاضلانه ، پاره‌ای مطالب تکراری حذف ، و در موارد لزوم جملاتی بدانها اضافه شده است .

اینک ببینیم خلیج فارس از آغاز چه عناوینی داشته است :

۱ — نخستین باری که از «خلیج فارس» نامی بمیان آمده ، در یکی از کتیبه‌های

۱ — یادداشت دکتر محمد مقدم بر کتاب دریانوردی عرب در دریای هند اثر جرج — ف —

آسوری است، که در آن خلیج فارس بنام «رودتلخ» که به زبان آسوری **narmarrth** است، یاد شده.

۲ - در کتیبه داریوش کبیر که از هنگام حفر ترعه سوئز بجای مانده، عبارت «دریا ته هبجاپارسا ائی تی» را می بینیم یعنی «دریائی که از پارس می رود» یا «سر می - گیرد». بنا به عقیده دکتر جواد مشکور بدیهی است که: «منظور از دریای پارس همان خلیج فارس است».

۳ - در دوران ساسانیان، خلیج فارس را «دریای پارس» می نامیدند و بطوریکه خواهد آمد، چون پادشاهان ساسانی به دریاداری و بازرگانی دریائی اهمیت بسیار می دادند، این نام در اغلب نوشته های آن دوران آمده است.

۴ - فلاویوس آریانوس که در قرن دوم قبل از میلاد می زیسته، نام «پرسیکون کاپتاس» را که ترجمه دقیق و صحیح «خلیج فارس» است، برای دریا گذاشته.

۵ - استرابو جغرافی نویس یونانی که در حدود سال ۵۸ ق. م بدنیا آمده و در حدود ۲۵ ق. م درگذشته است، در کتاب جغرافیایش نام «خلیج فارس» را مکرر ذکر می کند.

۶ - کلودیوس پتوله ماوس یا بطلمیوس در کتاب بزرگ جغرافیای خود و همچنین در نقشه ای که خود کشیده و مکرر چاپ شده است خلیج فارس را بنام «سینوس پرسیکوس» می خواند. یعنی خلیج فارس.

۷ - کوین توس کورسیوس روفوس مورخ رومی که در قرن اول میلادی می - زیسته، «خلیج فارس» را بنام «آب گیر پارس» خوانده است.

۸ - نخستین مورخ اسلامی که از «خلیج فارس» نام میبرد، «ابوالقاسم بن - خردادبهبه» است که در ۲۱۱ هجری قمری متولد شده و در حدود سال ۳۰۰ درگذشته است این مورخ نیز به این دریای نام «بحر فارس» را داده است.

۹ - ابوبکر احمد بن محمد همدانی، معروف به ابن الفقیه در کتاب البدان که در حدود ۲۷۹ ه. ق تألیف شده عنوان «دریای پارس» را بر «خلیج فارس» نهاده است.

۱۰ - ابوعلی احمد بن عمر بن رسته، در کتاب «الأعلاق النفسه» که در اصفهان تألیف شده، می نویسد: «... اما دریای هند - از آن خلیجی بسوی ناحیت پارس بیرون آید که خلیج پارس نام دارد...»

۱۱ - نخستین جغرافی دان ایرانی بنام «سهراب» که در قرن سوم هجری می - زیسته، در کتاب خود می نویسد: «دریای پارس دریای بزرگی است در جنوب».

۱۲ - ناخدا بزرگ بن شهریار راهبر همزی، در کتاب «عجائب هند» که در حدود ۳۴۲ ه. ق تألیف شده، همجا «خلیج فارس» را «بحر فارسی» خوانده است.

۱۳ - ابواسحق ابراهیم بن محمد اصطخری، که در ۳۴۶ ه. ق کتاب «مسالك

والممالك» نوشته «دریای پارس» را جانشین کلمات خلیج فارس و بحریارس نموده است ۱۴ - ابوالحسن علی بن مسعودی که در ۳۴۶ ه. ق درگذشته، در «مروج الذهب

و معاون الجوهر، از «دریای پارس» و حدود آن به تفصیل یاد کرده است (حدود خلیج فارس).

۱۵ - ابن مطهر مقدسی در تاریخ خود بنام «البدء والتاریخ» که در حدود ۳۵۵ هـ . ق تألیف شده ، هنگام شرح منطقه ریزش رود دجله بدریا می‌نویسد : «... دجله از ابله به آبادان بگذرد و در خلیج پارس ریزد ...» .

۱۶ - ابوریحان بیرونی خوارزمی که در ۴۴۰ هـ . ق در گذشته نام این خلیج را «دریای پارس» و «خلیج پارس» آورده است .

۱۸ - در کتاب حدود العالم من المشرق الی المغرب که یکی از قدیمیترین کتب «بحر فارس» ثبت کرده است .

۱۸ - در کتاب حدود العالم من المشرق المغرب که یکی از قدیمیترین کتب جغرافیا به زبان فارسی است و بسال ۳۷۲ هـ . ق تألیف شده از «خلیج پارس» نام می‌برد .

۱۹ - شمس‌الدین ابوعبداله محمد بن احمد بن ابوبکر بنای شامی مقدسی معروف به بشاری در کتاب «احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم .» که آنرا در سال ۳۷۵ هـ پایان رسانیده این دریا را مانند دیگران «بحر فارس» خوانده است .

۲۰ - محمد بن نجیب بکیران در کتاب جهان‌نامه که نسخه‌ئی از آن بتازگی در روسیه چاپ شده و از تالیفات فارسی همان قرن است می‌نویسد : «بحر کرمان پیوسته است به بحر مکران و جزیره‌ی کیش که مروارید از آنجای آورند ، درین دریاست و چون از بحر کرمان بگذری بحر پارس باشد و طول این دریا از حدود عمان تا نزدیک سراندبب بکشد و برجانب جنوب او جمله زنگبار است . و این بحر و بحر عمان هر دو یکی است، به سبب آنکه ولایت پارس برجانب شمال اوست و ولایت عمان برجانب مغرب او» .

ابن البلخی در کتاب فارسنامه که آنرا در حدود پانصد هجری به فارسی تألیف کرده می‌نویسد : «بحر فارس» این دریای پارس طیلسانی است از دریای بزرگ که آنرا بحر خضر خوانند و نیز بحر محیط ، و هر طیلسانی که از این دریا در زمین ولایتی است آنرا بدان ولایت باز خوانند ، چون دریای پارس و دریای عمان و مانند این و از این جهت این طیلسانرا دریای پارس می‌گویند» .

۲۲ - شرف‌الزمان طاهر مروزی در کتاب «طبایع الحیوان» که آنرا در حدود ۵۱۴ هـ . پایان رسانیده این دریا را «الخلیج الفارسی» نوشته است .

۲۳ - ابوعبدالله محمد بن عبدالله بن ادیس معروف به الشریف الادریسی از اعراب جزیره‌ی سبیل در گذشته به سال ۵۶۰ هجری، در کتاب «تزهت المشتاق فی اختراق الآفاق می‌نویسد :

«از این دریای چین ، خلیج سبز که دریای پارس و ابله است منشعب می‌گردد ، گذرگاه آن از جنوب تا اندکی به شمال غربی است . چنانکه از مغرب بلاد سند و مکران و کرمان و پارس بگذرد تا به ابله جائیکه آبادان است منتهی گردد و آنجا پایان آن دریاست...»

- ۲۴ - شهاب‌الدین ابو عبدالله یاقوت بن عبدالله حموی رومی در گذشته بسال ۶۲۶ هـ ، در دائرة المعارف جغرافیائی خود معروف به «معجم البلدان» می‌نویسد :
 «... دریای پارس شعبه‌یی از دریای بزرگ هند است و چنانکه حمزه‌ی اصفهانی گفته نام آن به پارسی «زره کامسیر» است و حد آن از «تیز» از نواحی مکران بر ساحل پارس تا آبادان است و آن دهانه‌ی دجله است و آن رود بدانجا ریزد . سواحل این دریا از جنوب تا به قطر و عمان شحر و مرباط و حضرموت و عدن امتداد دارد . بر سواحل دریای پارس از سوی آبادان از شهرهای مشهور مهروبان است . حمزه گوید که در اینجا این دریا بیارسی «زره افرنگ» نام دارد و آن خلیجی از دریای پارس است که از جنوب بشمال بالارود ، تا از کنار ابله بگذرد ...» .
- ۲۵ - ابو عبدالله ذکریا بن محمد بن محمود قرظینی در گذشته بسال ۶۸۲ هـ ، در کتاب «آثار البلاد واخبار العباد» می‌نویسد :
 «... پارس ناحیه‌ی مشهوری است که از شرق به کرمان و از غرب به خوزستان و از شمال به بیابان خراسان و از جنوب به دریا - که دریای پارس نامیده می‌شود - محدود است ...» .
- ۲۶ - و نیز در عجائب المخلوقات و غرائب الموجودات می‌نویسد : «... از دریای هند دو خلیج بزرگ بیرون آید که یکی دریای پارس و دیگری دریای قزقم است ...» و نیز نوشته است :
 «... دریای پارس شعبه‌یی از دریای بزرگ هند است و از بزرگترین شعب آنست و دریایی پر برکت و سودآور است ...» .
- ۲۷ - ابوالفداء الملك المؤید عمادالدین اسماعیل بن علی امیر حمایت در گذشته بسال ۷۳۲ هـ ، در کتاب «تقویم البدان» می‌نویسد : «... دریای پارس که از سوی شمال منشعب از دریای هند است ، بین عمان و مکران است و مکران بندر آن تیز است و بردخانه دریای پارس واقع است . سپس دریا بر ساحل عمان امتداد یافته و به شمال بگذرد تا به آبادان برسد و از آبادان به مهروبان و سپس به سبیز امتداد یابد سپس از سوی جنوب به گناوه و ساحل دریا کرانه‌ی بلاد پارس است کشیده شود . سپس بسوی مشرق امتداد یافته به هرمز برسد و از جنوب و مشرق به کرمان پیوندد ...» .
- ۲۸ - شمس‌الدین ابو عبدالله محمد بن ابی طالب الانصاری دمشقی الصوفی در گذشته به سال ۷۲۷ هـ ، در کتاب «نخبة الدهر فی عجائب البر والبحر» نام این دریا را مکرر «بحر فارس» یا «بحر الفارسی» یا «خلیج فارس» آورده است .
- ۲۹ - شهاب‌الدین احمد بن عبدالوهاب بن محمد النوبری در گذشته به سال ۷۳۳ هـ ، در کتاب «نهاية الارب فی فنون العرب» می‌نویسد :
 «... اما خلیج پارس مثلث شکل است بصورت بادبان کشتی که یکی از ضلعهای آن از جانب تیز مکران و بلاد کرمان بر هرمز و بلاد پارس و سیراف و مهروبان بگذرد و از آنجا دریا به آبادان منتهی شود و از آبادان برگشته به الخط که ساحل عمان است بگذرد و ضلع دیگر بر سطح دریا از تیز مکران تا راس الخیمه امتداد یابد ...»
- ۳۰ - حمدالله بن ابی بکر مستوفی قرظینی متوفی بسال ۷۴۰ هـ ، در کتاب تزهت

القلوب، که آنرا به پارسی نگاشته این خلیج را بحر فارس یاد کرده و می‌نویسد :
 «... جزایری که از حد سند تا عمان در بحر فارس است از حساب ملک فارس
 شمرده‌اند و بزرگترین آن به کثرت مردم و نعمت جزایر قیس (کیش) و بحرین است...».

۳۱ - ابو حفص زین‌الدین عمر بن مظفر معروف به ابن‌الوردی در گذشته سال
 ۷۴۹ هـ، در کتاب «خریده العجائب و فریده الغرائب» می‌نویسد :

«... فصل در پیرامون دریای پارس و جزیره‌ها و شگفتیهای آن، و آن دریای
 سبز خوانده می‌شود و آن شعبه‌یی از دریای بزرگ هند است، و آن دریای پربرکت و
 سودآور و دائماً بی‌خطر و آرام است و بالنسبه بدیگر دریاها کم‌هیجان می‌باشد...» .

۳۲ - شرف‌الدین ابو عبدالله محمد بن عبدالله طنجی معروف به ابن بطوطه در
 گذشته سال ۷۷۷ هـ، در رحله‌ی خود کتاب «تحفة النظار فی غرائب الامصار و عجائب
 الاسفار» می‌نویسد :

«... پس در خلیج بیرون از دریای پارس بر کشتی نشسته و به آبادان در-
 آمدیم...» .

۳۳ - احمد بن علی بن احمد القلقشندی در گذشته سال ۸۲۱ هـ، در کتاب «صبح
 الاعشی فی کتابة الانشاء» می‌نویسد :

«... اما دریای پارس منشعب از دریای هند است و پایان آن از سوی شمال به
 ساحل کرمان منعطف شده تا به اصل دریای پارس برمی‌گردد و همچنان به شمال امتداد
 می‌یابد اینکه به شهر هرمز منتهی می‌شود...» .

۳۴ - مصطفی بن عبدالله کاتب چلبی قسطنطنی مشهور به حاجی خلیفه در گذشته
 به سال ۱۰۶۷ هـ، صاحب کتاب معروف «کشف‌الظنون»، در کتاب دیگر خود «جهان‌نما»،
 در جغرافیای عالم که به ترکی نگارش یافته است، چنین می‌نویسد :

«... دریای پارس - به این دریا سینوس پرسیقوس می‌گویند، به معنی خلیج
 فارس به مناسبت اینکه در مشرق آن فارس واقع است بدان نسبت داده می‌شود. و آنرا
 ماره پرسیقوم (دریای پارس) نیز گویند...» .

۳۵ - شمس‌الدین محمد سامی در قاموس الاعلام و قاموس ترکی خلیج فارس
 یا بحر فارس را به خلیج بصره معنی کرده است. البته مقصود از خلیج بصره قسمت
 کوچکی از دریای پارس است که مجاور شهر بصره است، چنانکه به خلیج فارس به مناسبت
 ندر بوشهر گاهی دریای بوشهر هم می‌گفته‌اند .

۳۶ - در دایرةالمعارف البستانی جلد هفتم طبع ۱۸۸۳ در ماده‌ی خلیج، الخلیج
 العجمی و الخلیج العربی - آمده که از اولی خلیج فارس و از دومی بحر احمر اراده شده
 است^۱ .

شادروان سعید نفیسی نیز در پایان تحقیق جامع و عمیق خود که بعد از ادعاهای
 موهوم پاره‌ای محافل عربی، در مورد نام خلیج فارس، در نشریه وزارت امور خارجه
 منتشر ساخت چنین می‌نگارد :

۱ - از ردیف ۱۹ تا ۳۶ این بحث مستندرا عیناً از سخنرانی دکتر مشکور نقل کرده‌ایم .

«... گذشته از بزرگان و تاریخ نویسان و جغرافی نویسانی که به زبان تازی همه جا بحر فارسی ... بحر الفارسی ... خلیج فارس ... آورده‌اند ، در زبان‌های دیگر آسیا نیز نام این دریا را «بحر فارسی» نوشته‌اند .

در امپراتوری عثمانی که کوشیده‌اند نام ترکی روی برخی جاهای همسایه آن کنور بگذارند و تعصبی در این راه بکار برده‌اند ، برخی عمداً نام این دریا را بزبان ترکی «بصره کورفزی» نوشته‌اند ، یعنی «خلیج بصره» و با این همه در برابر آن برای فهم مردمی که به این تسمیه جعلی عادت نداشته‌اند «بحر فارس» نوشته‌اند . در هندوستان نیز همواره به این دریا «بحر الفارس» گفته‌اند ...^۱ .

دانشمند فقید نام «خلیج فارس» را از شازده زبان زنده دنیا استخراج کرده و به این شرح آورده است :

Parsitstsots	به زبان ارمنی
Persian Gulf	بزبان انگلیسی
Persibkii zaliv	بزبان روسی
Golfio Parsico	به زبان اسپانیایی
Golfeul Persic	به زبان رومانی
Persisk Golf	به زبان دانمارکی
Perski zaliv	به زبان چک
Porsiski zaliv	به زبان یوگسلاوی
Golfe Persique	به زبان فرانسه
Persischer Golf	به زبان آلمانی
Golfo Persico	به زبان ایتالیایی
Perzische Golf	به زبان هلندی
Baher Fars	به زبان هندی
Persiste Habbugt	به زبان نروژی
Persiska vikem	به زبان سوئدی
Perza obol	به زبان مجاری
Porucha wan	به زبان ژاپنی
Alkh alij al-alfarsi	به زبان عربی
Persikon kaitas	به زبان لاتین ^۲

علاوه بر دکتر محمد جواد مشکور و شادروان سعیدنقیسی ، جمعی دیگر از اساتید و صاحب نظران نیز در جلسات سمینار خلیج فارس درباره نام خلیج و تاریخچه آن مطالبی بیان داشتند . از جمله سیدمحمدعلی جمالزاده ، و استاد محمد محیط طباطبائی

۱ - نشریه وزارت امور خارجه دوره دوم شماره ۸ ص ۱۱

۲ - نشریه وزارت امور خارجه ایران دوره دوم - شماره ۸ ص ۱۱

که چون مقالات هر يك از آنان حاوی نکات تازه‌ای است به انعکاس بعضی قسمتهای آن می‌پردازیم :

جمالزاده پس از معرفی کتاب مهم و ارزنده «حدودالعالم ، منالمشرق الی - المغرب» که مربوط به یکهزار سال پیش است و متأسفانه نویسنده آن شناخته نشده ، و شرح چگونگی کشف آن در شهر بخارا ، نظر خاورشناس بزرگ و معروف روسی «و . و . بار تو» مترجم روسی و استاد «مینورسکی» خاورشناس بزرگ دیگر و مترجم انگلیسی کتاب را مبنی بر ارزش فوق‌العاده و انحصاری آن می‌نویسد :

«... در حدود العالم - چاپ تهران - تنها يك مرتبه از خلیج فارس نام برده شده است و آن در ضمن فصل سوم است که عنوان ذیل را دارد :

«سخن اندر نهاد دریا ها و خلیج‌ها»

این فصل در صفحه یازده شروع شده در سطر چهارم از صفحه هجدهم پایان می‌یابد ... در صفحه دوازدهم در ذکر «دریای بزرگ» یا «بحرالاعظم» که در حق آن آمده است که «حد مشرق دریا پیوسته است به دریای اقیانوس شرقی و مقدار سه یکی از خط استوا برین دریا گذرد و حد شمالی از این دریا از چین آغاز کند و بر شهرهای هندوستان و شهرهای سند بگذرد و بر حدود کرمان و فارس بگذرد و همچنین بر حدود خوزستان و حدود بصره و حد جنوبی ازین دریا از جبل‌الطاعن آغاز کند و بر ناحیت زایج بگذرد بر ناحیت فرنگستان و حبشیان رسد و حد مغربی ازین دریا خلیجی است که او گرد همه ناحیت عرب اندر گردد» .

سپس می‌خوانیم که «این دریا را پنج خلیج است ... و خلیج چهارم «خلیج پارس» خوانند و از حد پارس برگیرد با پهنا اندک تا بحدود سند» .

باید دانست که مولف در باب خلیج سوم چنین نوشته است : «... و سیم خلیج از حد پارس برگیرد ، در میانه مغرب و شمال بکشد ، تا آنجا که میان وی و خلیج ابله شاتزده منزل بود بر جمازه و آنرا خلیج عراق خوانند و جای عرب همه اندر میان این دو خلیج است : خلیج ابله و خلیج عراق» .

که نشان میدهد خلیج فارس منطقه‌ای جداگانه و خلیج عراق یا خلیج اعراب ، منطقه‌ای دیگر است^۱ .

توضیح استاد محیط طباطبائی این مطلب را پشتر روشن می‌کند :

«... به این دریا همواره دریای پارسی یا خلیج فارس می‌گفته‌اند و دریای دیگری که میان سواحل غربی جزیره‌العرب و کناره‌های شرقی مصر و سودان و حبشه قرار دارد خلیج عربی می‌خوانده‌اند : نکته مهم این است که هرودوت با وجودیکه خلیج فارس و عمان را تا جنوب عربستان «ارتیره» می‌خوانده ، با آن دریای غربی جزیره‌العرب را به صورت خلیج عربی ضبط می‌کند که نشان می‌دهد استعمال خلیج عربی ، برای آن دریا، از روزگاری بس قدیم صورت ثابتی داشته است»^۱ .

از دیرباز
تا امروز ...
خلیج فارس همواره از نظر موقعیت جغرافیائی ، اهمیت سوق
الجیشی و بسیاری خصوصیات دیگر ، یکی از حساسترین
مناطق گیتی بوده است ، چنانکه در حال حاضر نیز ، منطقه
خاورمیانه - که خلیج فارس در قلب آن قرار دارد - یکی از حساسترین مناطق گیتی است
اهمیت خلیج فارس از نظر تاریخی و بین‌المللی بحدی است که از دیرباز هر
کشوریکه علاقمند به توسعه روابط اقتصادی خود با خاورمیانه بوده ، تحقیقات دامن‌داری
درباره آن و اهمیتی که در مبادلات تجاری جهان دارد ، بعمل آورده است و این تحقیقات
منابع و ماخذ ذیقیمی - به السنه گوناگون - برای شناسائی خلیج فارس در اختیار
ما می‌گذارد . خوشبختانه تعداد زیادی از این منابع به زبان فارسی ترجمه شده است و
چند تن از محققان و صاحب نظران ایرانی نیز در این زمینه آثار ارزنده‌ای تالیف و
تدوین کرده‌اند .

شاید بتوان گفت کمتر منطقه‌ای در عالم مانند خلیج فارس جولانگه حوادث
شگرف و پر سر و صدای تاریخ شده باشد . يك نظر به سرگذشت‌های ملل عهد باستان
چون عیلامیها ، آشوریها ، بابلیها ، کلدانیها و فینیقیها بالاخره ایرانیها - که چندین
هزار سال است وارث و جایگزین آن اقوام هستند - این حقیقت را هر چه تمامتر
جلوه گر می‌سازد و نشان می‌دهد که ملت‌های قدیم ، بویژه فینیقیها و سپس ایرانیها تا چه
اندازه بر آب‌های زمردین دریای ایران - یعنی خلیج فارس - دست یافته و چه فعالیت‌های
به منظور توسعه عملیات دریانوردی ، در آن روزگاران بعمل آورده‌اند .
اسکندر مقدونی با پیروی از نقشه‌های اکتشافی داریوش کبیر ، در یاسالار خود «نارک»
را مأمور بحر پیمائی و بررسی‌های وسیعی پیرامون خلیج فارس نمود و از همان دورانست
که خلیج فارس شهرت جهانی یافته و نقش موثری در عملیات نظامی و بازرگانی عالم
ایفا نموده است .

«ژن ژاک پرینی» مولف کتاب خلیج فارس می‌نویسد : «ملل و طوایف بسیاری
بر کرانه‌های خلیج فارس استیلا یافته و فرمانروائی نموده‌اند ، ولی روزگاران سپری
گشته و تنها ملت ایرانست که همچنان پا برجا زیسته و میراث حاکمیت خویش را تاکنون
پاسداری کرده است ... منطقه خلیج فارس در خلال عمر طولانی هزاران ساله خود ،
شاهد پیدایش و نابودی بسیاری از ملتها و امپراتوریها و تمدن‌های گوناگون و ظهور
ادیان حق یا باطل بوده و ای بسا شورشها ، انقلابات ، تبهکاریهای هولناک ، کشتارهای
دستجمعی ، روزهای تلخ و شیرین و شادکامیها و ناکامیها دیده که همه را پشت سر -
گذارده ، ولی اکنون در مرحله‌ای حیات اجتماعی خود قرار گرفته است که مردم بتوانند
در پرتو منابع و برکات آن بزندگی بهتر و آسایش بیشتری دست یابند» .

پس از فرمانروائی آکدیها ، سومریها ، عیلامیها و بابلیها و جلال و عظمت
دوران شاهنشاهی ایران ، خلیج فارس ، دوران تاریخی اسلام را بخود دیده و حکومت
های ملی ایران تا دوران صفوی - که شرح هر يك جداگانه خواهد آمد - از آب‌های
زمردین آن پاسداری می‌کرده‌اند . از آن پس ، این دریای پارسی ، دوران تازه‌ای به
خود می‌بیند اروپائیان با این خیال که خلیج فارس کلید استعمار شرق خواهد بود ، بدان

روی می‌آوردند ، تا از این طریق تسلط خود را بر هندوستان و جزایر اندونزی حفظ کنند .

در حال حاضر نیز خلیج فارس چون هزاران سال گذشته ، اهمیت و مقام خود را حفظ کرده است ، چرا که گذشته از ارزش و اهمیت استراتژیک ، خلیج فارس ، رهگذر دریائی عظیمی است که بزرگترین ثروت‌های امروزه جهان یعنی نفت از کرانه‌ها و اعماق پر برکت آن استخراج می‌گردد و بوسیله هزاران کشتی و نفتکش به اطراف و اکناف جهان حمل می‌شود ، تا چرخهای عظیم دنیای صنعتی امروز را به حرکت در آورد .

**وضع طبیعی
خلیج فارس**
خلیج فارس در بخش خاوری آسیا و جنوب ایران قرار گرفته مالکیت آن از قدیمترین ازمینه بادولت ایران بوده و از همین نظر نیز «خلیج فارس» نامیده شده و چندین هزار سال است که با همین نام و نشان در عالم اشتهار دارد .

تحقیقات زمین شناسی نشان می‌دهد که خلیج فارس از پدیده‌های دوران سوم معرفه‌الارضی است ، که در آنهنگام - یعنی هزاران سال پیش - وسعت مساحتش بمراتب بیشتر از امروز و شاید دو برابر زمان ما بوده است . شواهدی در دست است که نشان می‌دهد خلیج فارس تقریباً تمامی سطح جلگه بین‌النهرین جنوبی و مرکزی را تا حدود «حدیثه وهیت» - در شمال بغداد - فرا می‌گرفته و دو رود دجله و فرات ، از دو نقطه‌ای که هم‌اکنون در بخشهای مرکزی نزدیک شمال عراق است ، بخلیج فارس می‌ریخته ، اما باگذشت زمان و فروریختن گل ولای رودها و گرد و غبار صحاری عربستان و بادیه‌الاشام رفته رفته از طول خلیج کاسته شده و دشت حاصلخیز بین‌النهرین بوجود آمده است . چنانکه بیابانهای مرکزی ایران - صحرای لوت و کویر نمک - نیز بازمانده در بای بزرگی است که باگذشت هزاران سال به خشکی گرائیده است و اگر رودخانه‌هایی چون دجله و فرات به این دریا هم می‌ریختند ، ای بسا که اکنون بجای کویر و شوره زار ، مناطق مرکزی ایران نیز ، چون شمال آن سرسبز و بارور میبود .

در حال حاضر مبداء طول خلیج فارس ، از سمت شمال - بندر خرمشهر و از جنوب تنگه هرمز است و بدینترتیب درازای آن بالغ بر ۱۲۹۰ کیلومتر می‌شود و پهنای آن در فراخ‌ترین نقاط (از بندر بوشهر تا بندر قطیف در سواحل جنوبی خلیج فارس) ۶۴۰ کیلومتر است . مساحت خلیج فارس را ۲۲۶ ، ۴۵۰ کیلومتر مربع محاسبه کرده‌اند اما عمق آن برخلاف بحر عمان و دریای مکران ، چندان زیاد نیست . در ژرف‌ترین نقاط از ۹۱ متر تجاوز نمی‌کند و در مصب اروند رود به ۲۵ متر می‌رسد . در حالیکه عمق دریای عمان ، در نزدیکترین منطقه به خلیج فارس ۲۲۲۰ متر است .

نکته لازم به یادآوری اینکه عمق خلیج فارس در کرانه‌های ایران به مراتب بیشتر از قسمتهای دیگر آنست و به همین جهت کشتی‌رانی در بنادر ایران به سهولت انجام می‌گیرد ، حال آنکه در سواحل جنوبی بارگیری کشتیهای نسبتاً بزرگ باید دهها کیلومتر دورتر از ساحل انجام شود . وزارت دریاداری انگلستان همه ساله در سرتاسر خلیج فارس تحقیقاتی بعمل می‌آورد و مجموعه اطلاعات گردآوری شده را در کتابی بنام «راهنمای

خلیج فارس، به زبان انگلیسی منتشر می‌سازد. بموجب مطالب این مأخذ: «... عمق آب در خلیج عمان و خلیج فارس معمولاً در نزدیکی سواحل مرتفع بیشتر از نزدیکی سواحل پست می‌باشد، در خلیج فارس عمق آب بندرت از ۴۰ یا ۵۰ «فادم» تجاوز می‌کند (۷۳/۲ متر یا ۹۱/۴ متر) و این مقدار به طرف بالای خلیج از حدود سی تا بیست «فادم» تقلیل می‌یابد (۵۴/۹ متر تا ۳۶/۶ متر). در روی پشته‌های مروارید **Pearlbanks** که در حدود یک سوم سطح زیر آب خلیج فارس را اشغال کرده‌اند، عمق آب از ۲۰ فادم (۳۶/۶ متر) کمتر است و در اعماق کمتر از ۲۰ فادم، بخصوص در نزدیکی سواحل عربستان تغییرات عمق آب نامرتب بوده و نواحی کم عمق فراوانی دیده می‌شوند.

کف دریا در نزدیکی سواحل ایران و در نواحی عمیق خلیج، گلی است و در نواحی پشته‌های مروارید، سنگ سخت و مرجان و صخره و در حوالی سواحل عربستان مخصوصاً در شمال بحرین بیشتر گل سفید است.

در نزدیکی سواحل مکران که بین رودخانه «هاب» **Hab** و مرز ایران و «کلات» **Kalat** در خلیج گواتر قرار دارند، عمق آب نسبتاً یک نواخت است، دور از ساحل کف دریا سنگی و شنی، و در نزدیکی‌های آن گلی است. از عمق ۱۲ فادم (۲۱/۹ متر) به بعد کف دریا گلی می‌شود و عمق آن تا خط ۲۰ فادم بطور یک نواخت افزایش می‌یابد. از ۲۰ فادم به بعد از دیاد عمق بسیار سریع است...»

تحقیقاتی که «راولینسن» بعمل آورده ثابت می‌کند که خاک ساحل شمالی خلیج فارس، یعنی بخشی که اتصال بخوزستان و قسمتی از عراق دارد، در هر سال ۵۶ متر در آب پیش می‌رود. به این ترتیب در هر شصت سال ۳۲۰۰ متر از وسعت آب‌های خلیج فارس کاسته شده و برخاک سرزمین‌های ساحلی افزوده می‌شود. چنین حدس می‌زنند که در مدت سه هزار سال، یکصد و پنجاه کیلومتر بستر خاکی سواحل خلیج فارس گسترش می‌یابد و تا چند صد هزار سال دیگر صحنه کنونی خلیج فارس کاملاً به خشکی مبدل شده و فاصله شبه‌جزیره عربستان و خاک ایران بکلی از بین می‌رود.

سرپرسی سایکس در کتاب تاریخ خود درباره آب و هوای متفاوت سرتاسر منطقه خلیج فارس توضیح داده و بعلمت ضعف ناوگان ایران در دوران نگارش کتاب چنین نتیجه‌گیری می‌کند:

«... از طرف جنوب، فلات ایران، شامل ایلات کرمان و فارس، متوجه رشته باریک و پستی از خاک می‌شود که در کنار خلیج فارس قرار دارد و به گرمسیر معروف است... در اینجا، طبیعت ارتباط ناحیه مرتفع را با قسمت سفلی صعب و دشوار کرده است

۱- کتاب «راهنمای خلیج فارس» **Persian golf pilot** از سال ۱۸۷۵ تاکنون مرتباً منتشر می‌شود. این کتاب با نقشه‌های دریائی و طبیعی که وزارت دریاسالاری انگلیس منتشر می‌کند، در اطاق ناورانان و ناخدایان همه کشتی‌های بازرگانی و ناوهای جنگی که به خلیج فارس وارد و با آن خارج می‌شوند، نگهداری می‌شود و مورد استفاده قرار می‌گیرد.

برای نخستین بار این کتاب به دستور دریاسالار رسائی ترجمه و در دو جلد پهلوی کیی شده و در اختیار ناوگان دریائی ایران در خلیج فارس قرار گرفته است. ترجمه کتاب بوسیله فائز و انور علی محمد سنگلجی انجام شده است.

و به همین جهت ایرانیها که در فن مهندسی و راهسازی دست نداشته‌اند، همیشه از دریا گریزان^۱ بوده‌اند...»^۲.

سایکس در زمان اقامتش در ایران، آب و هوای مناطق ساحلی خلیج فارس را بسیار نامناسب دانسته و نوشته است، «هرگاه کسانی جز اهالی بومی مجبور به اقامت در این منطقه شوند، باید مواظب سلامت مزاج خویش باشند...»^۳

«... بدون تردید ظاهر شدن فلات ایران از زیر آب، در دوران «پلیوسن» آغاز شده، لکن ارتفاعات عظیم فلات در اواخر عصر مزبور پدیدار گشته است. دریاچه‌های متعددی که بسیاری از آنها عریض و طویل بوده، در دوران «پلیستوسن» در مناطق مختلف این سرزمین وجود داشته و حتی تادوران پلیوسن نیز بوده است. در این دوران جنگلها و چمن‌ها سطح فلات را پوشانده بود و هوای مرطوب، و احتمالاً کاملاً مشابه هوای ولایات حالیه خزر بوده است... خشک شدن دریاچه‌ها از همان زمان شروع شد و تا امروز کماکان ادامه دارد. اراضی نواحی خلیج فارس و قسمت زیادی از دره فرات جزء همین دریاچه‌ها، یا دریاچه‌های محدود بوده است. از قرائن و امارات چنین پیداست که اراضی واقع در کنار تنگه هرمز تادوره پلیستوسن بکلی زیر آب نبوده‌اند، زیرا خطوطی که از قطعات مجاور راس مسندام زیر آب رفته، هنوز نمایان است و اثر دریاچه‌های خشک شده در بین‌النهرین و بعضی جزایر خلیج فارس دیده می‌شود.

رشته کوه‌های جنوبی که رشته اصلی آن از پامیر منشعب شده، به اسامی مختلف از افغانستان و بلوچستان گذشته، در امتداد جنوب غربی بسوی دریای احمر می‌رود، در کنار خلیج ارتفاع آن کمتر شده و بجانب غرب و در موازات ساحل در طول چند صد مایل امتداد می‌یابد، تا اینکه در جنوب شرقی کرمان امتداد منظم شمال غربی بموازات خلیج فارس شروع می‌شود. در این قسمت که جبال مزبور رشته مرکزی ایران را تشکیل می‌دهد، قله‌هایی با ارتفاع متجاوز از سیزده هزار پا وجود دارد...»^۴

در پایان مطالب تاریخ سایکس اشاره بدین نکته نیز خالی از لطف نیست که نویسنده سرانجام گریز بصرای کربلا زده و ضمن ابراز این ادعا که «ایران هرگز نتوانسته است امنیت منطقه خلیج فارس را کاملاً حفظ کند» می‌نویسد:

«... امروز امر امنیت این ناحیه بمأمورین دولت انگلیس که مقام مهمی راجائز است تفویض شده. کمتر کسی از اشخاصیکه در کمال راحت وآسایش در وطن بسر می‌برند (منظور هموطنان انگلیس است) که بدانند انجام این وظیفه چقدر صعب است، گذشته از مسائل و مشکلات سابق، هر روز مقتضیات جدیدی را مطرح می‌سازد که بسیاری از آنها نهایت دقیق و غامض است و در آب و هوایی باید این مسائل را در نظر گرفت و رعایت کرد

۱- سیاستمداران انگلیسی از قرن هفدهم به بعد، همیشه سعی دارند، ایرانیان را گریزان و وحشت‌زده دریا معرفی کنند.

۲- تاریخ سایکس - ص ۴

۳- همان مأخذ - ص ۵

۴- همان مأخذ - ص ۱۹

که لااقل در نصف مدت سال در آنجا زندگانی بارگرانی است...»^۱
 بطور کلی آب و هوای منطقه خلیج فارس، مانند سایر مناطق گرم ساحلی است. شاید آنروز که تاریخ سایکس نوشته می‌شد، زندگی در جزایر خلیج فارس و بنادر ساحلی براستی دشوار بود، ولی اکنون وضع استان ساحلی بکلی دگرگون شده است. نمونه زنده آن بندرعباس است که روزگاری فقط بعنوان يك تبعیدگاه از آن استفاده می‌شد، و اکنون یکی از آبادترین بنادر خلیج فارس است.

موقعیت تاریخی
 خلیج فارس نظر بموقعیت خاص و ممتازیکه دارد، از قدیمی ترین ازمینه تاریخی مورد توجه بشر واقع گردیده و شاید بتوان گفت یکی از قدیمیترین دریاهائی است، که انسان متمدن شناخته است. برخی از مورخان از جمله صاحب کتاب «ملوک العرب» عقیده دارند که خلیج فارس گاهواره تمدن عالم یامبداء پیدایش نوع بشر می‌باشد و ساکنان باستانی‌اش نخستین انسانهائی بوده‌اند که طریق دریانوردی را آموخته، کشتی را اختراع کردند و با تسلط اراده خود بر امواج خروشان دریا، خاور و باختر را بیکدیگر پیوند زدند. چنانکه فینیقی‌ها و سایر اقوامی که بدریانوردی و کشتیرانی شهرت یافته‌اند، شاگردان مکتب دریاشناسان قدیم خلیج فارس محسوب می‌شوند.

«راولینسن» از قول مورخان معتبری چون هرودوت و استرابو می‌گوید که صحنه خلیج فارس و سرزمینهای اطراف آن محل نشو و نما و تکامل دولتهای خاورزمین که بزرگترین و بادوامترین آنها شاهنشاهی ایران بوده است، می‌باشد و پیامبران بزرگ درحوالی و اطراف آن ظهور کرده‌اند.

در کتیبه‌های آشوری نام بحرین و نقاط دیگری از خلیج فارس آمده است که خود دلیلی است بر اینکه خلیج مزبور و مناطق مربوط به آن در همان روزگاری نیز شهرت و اهمیت بسیار داشته‌اند.

«دیودو» عقیده دارد که فینیقیها را نیز باید از دریانوردان قدیم خلیج فارس دانست... باری هرگاه در نظر آوریم که این دریای داخلی، در قلب کهن‌ترین اقوام عهد باستانی از قبیل آکادیها، ایلامیها، سومریها، کلدانیها، آشوریها، بابلیها، مصریها، کنتانیها و فینیقیها قرار داشته است، این نکته نیز روشن خواهد شد که خلیج فارس حتی پیش از انتقال مالکیت آن به ایران نخستین طریق دریانوردی و ارتباط بازرگانی دنیای قدیم بوده است. از تتبعات و مطالعات باستان شناسان چنین برمی‌آید که در کتیبه‌های اقوام ایلام، کلد، آشور و بابل نام خلیج فارس و خصوصیات آن آمده است و آثاری که در جزیره بحرین، خرابه‌های ری شهر (نزدیکی بندر بوشهر) - که در دوران ایلامی‌هالیان نامیده می‌شده - و عمارات سنگی جزیره هنگام بدست آمده، نشان می‌دهد که خلیج فارس و سواحل و جزایر آن وضع شایان توجهی در نظر پیشینیان مخصوصاً شهریاران

۱ - تاریخ سایکس، ص ۲۰ با پایان‌دوران اشغال نظامی انگلیس در سواحل عربی خلیج فارس در سال ۱۹۲۱ - ۱۹۵۰، نخستین مرحله استعمار به پایان می‌رسد که امید است با رشدفکری اعراب و سایر ملل‌ماکن سواحل عربی ریشه استعمار از بین برود.

وسرداران بزرگ داشته و میدان رقابت پهناوری را در بازرگانی و دریانوردی آن دوران تشکیل می‌داده است .

آنچه مسلم است ، نام خلیج فارس از تاریخ دریانوردی ایران ، جدائی ناپذیر است ، از همان زمان که ناوگان بزرگ هخامنشیان از پهنه آبهای زمردین آن روی بشرق و غرب نهاد و هنگامیکه سپاه اسکندر مقدونی کناره‌های خلیج را که بدریای بزرگ و بسته‌ای شبه است ، درنوردید ، اهمیت و موقعیت خلیج فارس نسبت بسایر دریاها و خلیج های مشرق زمین بنحو بارزی آشکار شد ...

پس از اینکه اقوام آریائی سرزمین ایران بایکدیگر متحد شدند و یا بیگانگان را از خاک خود رانندند، شاهنشاهی باعظمتی بوجود آمد که تا آن هنگام نظیر آن دیده نشده بود و برکشور پهناوری که مغرب آسیا و جنوب شرقی اروپا و شمال شرقی افریقا را فرا می‌گرفت ، حکومت خود را مستقر ساخت . از همین زمان اهمیت خلیج فارس توجه ساکنان این سرزمین وسیع را بخود جلب کرد . زیرا خلیج فارس و بحر عمان، از دریای خزر و دریای سیاه و دریای مدیترانه و بحرا حمر و اقیانوس هند که زیر فرمان آنها درآمد، بمرکز حکومت یعنی اقلیم فارس - نزدیکتر بود و راه ارتباطی امپراطوری راباتملکات آن در ماوراء بحار حفاظت می‌کرد . بازرگانی دریائی دولت هخامنشی ، خیلی زود براین نکته وقوف یافت که بایستی خلیج فارس و دریای حوالی آنرا چنانکه باید بشناسد و خصوصیات آنرا از هر جهت بداند . این نکته را داریوش کبیر خیلی خوب درک کرده بود که دریاسالار خود «سپلاک» را با دویت فروند کشتی مأمور کشف سواحل و جزایر خلیج فارس و کرانه‌های دریای مکران تامصب رود سند نمود و به او فرمان داد تا از آنجا به دریای عمان ، اقیانوس هند، بحرا حمر و سرانجام به مصر برود و یک قرن و نیم بعد اسکندر مقدونی نیز، سردار خود، «نه‌آروک» یا «نئارک» را بهمین سفر اکتشافی دریائی فرستاد که شرح هر یک از آنها در جای خود خواهد آمد .

بنادر و جزایر خلیج فارس
چنانکه اشاره شد تاریخ قدیم خلیج فارس و نواحی اطراف آن دقیقاً روشن نیست و آنچه در بالا آمد و با تفصیل بیشتر در مورد یک یک بنادر و جزایر از نظر خوانندگان خواهد گذشت متکی به مأخذ اطلاعاتی اعم از اساطیر و افسانه‌های قدیم ، مدارک تاریخی - مانند کتیبه‌های میخی و کشفیاتی که علمای حیوان شناسی از جمجمه و استخوانهای نژادهای گوناگون بعمل آورده‌اند - و همچنین کتب مذهبی - مانند تورات - و گفته‌های مورخان عهد قدیم است ، ولی آنچه مسلم است نژادهای مختلفی بشرح زیر در سواحل خلیج فارس زندگی می‌کرده‌اند :

اول شعبه (دراویدیان) **Dravidian** که در سواحل مکران اقامت داشته و بین بلوچها تحلیل رفته و معدوم شده‌اند .

دوم نژاد سامی - در سواحل عربستان که بعدها در شمال بنام آرامیها و شامیها و در مشرق بنام بابلیها و آشوریها و در جنوب به اسم اعراب و در مغرب بنام فینیقیها و یهودیها معروف شده‌اند و محل سکونت این نژاد ناحیه‌ای بوده است که حدود آن جبال

ارمنستان و قسمتی از سرزمین ایران و سواحل خلیج فارس و اقیانوس هند و دریای احمر و مصر و مدیترانه بوده و بنام (هلال حاصلخیز) نامیده می‌شده است .

عیلامیها - اقوامی بوده‌اند که قبل از شروع تاریخ در دشتهای جنوب غربی ایران بین شوش تا نزدیک بوشهر اقامت داشته‌اند .

پس از عیلامیها اقوام سومری هستند که دارای سرهای طویل بوده‌اند و حدس زده می‌شود که در حوالی پنجهزار سال قبل از میلاد مسیح به نواحی خلیج فارس مهاجرت کرده‌اند .

نکته قابل توجه اینست که خلیج فارس تا چه اندازه واسطه مرآمده بین اقوام و ملل مختلف بوده است . زیرا این مر اودات دریائی موجب ایجاد بنداری در زمان خود و در طول سواحل خلیج می‌شده است .

بطور کلی خلیج فارس دارای تاریخی تا حدود (۵۰۰۰) سال است . در کتیبه‌های قدیم آشوری مکرر اشاره به جزیره‌ای شده است به نام (نی‌دوک کی) Ni - Duchi (دیلمون) که حدس می‌زنند بحرین باشد .^۱

اولین مدرک تاریخی که راجع به خلیج فارس نوشته شده و در واقع شروع تاریخ مدرن این دریا می‌باشد لوحه‌ای است مربوط به ذکر کارهای سارگن کبیر (در حدود ۲۸۷۲ قبل از میلاد) که چنین نوشته شده : «سارگن به دریای «سغلی» یعنی خلیج فارس و مملکت «سیاه بوستان» رسیده جزیره «نی‌دوک» و یک بندر دیگر را متصرف گردید .»

در طول تاریخ ۵۰۰۰ ساله خلیج از حوالی ۲۸۷۲ قبل از میلاد الی کنون ، در سرتاسر سواحل خلیج فارس و بخصوص کرانه‌های شمالی آن ، بنداری وجود داشته که در طول زمان و قرون متمادی بعمل طبیعی و یا سیاسی و بخصوص اقتصادی متدرجاً متروک شده از حیض ارتفاع افتاده و بنادر دیگری تأسیس و جایگزین آنها شده است .

موضوع قابل توجه دیگر تأسیس و یا انتقال بنادر از یک قسمت خلیج به قسمت دیگر آنست که تبعیت کامل از وضع اقتصادی مناطق در قرون مختلفه می‌نموده است و در واقع رونق ایاب و ذهاب بندری وابستگی کامل به نحو تجارت و معاملات بخصوص در مناطق جنوبی کشور ما (خوزستان ، فارس ، کرمان و مکران) داشته است . بطور مثال زمانی حجم تجارت و اقتصاد خلیج در منطقه شمال شرقی آن مانند (عهد صفویه) وزمانی در قسمت مرکزی (قاجاریه) و یا در قسمت شمال غربی آن در وضع حاضر بوده و هم اکنون نیز تمایل به ایاب و ذهاب دریائی مجدداً متوجه بندرعباس یا شمال شرقی این دریا می‌گردد . با توجه به مراتب فوق این نقل و اتصالات منطقه‌ای که در هر زمان بیشتر بستگی به وضع اقتصادی کشور ما داشته است ، موجب این شده که بنداری تأسیس و آباد و یا متروک گردند و بخصوص این موضوع در ابتدای گسترش دین اسلام و همچنین قرون وسطی شایان توجه و دقت است .

ما اینک درباره چند بندر مهم که در زمان خود از بنادر آباد خلیج فارس بوده

۱ - رجوع شود به کتاب Looking for Dilmun تألیف G. Bibby سال ۱۹۷۰ ، لندن

و مراکز مراودات تجارته خلیج با داخله کشور و همچنین کشورها و بنادر خلیج و یا کشورهای دور دست بوده‌اند و اکنون یا وجود ندارند و یا گمنام هستند، و همچنین درباره جزایر و بنادر موجود خلیج فارس و تاریخچه آنها، به اختصار گفتگو می‌کنیم:

ابله Ubolla

این بندر که در گذشته (ابولوگوس) **Obolugus** نام داشته بسیار مهم بوده است و مخرج عمده خلیج فارس و بندرگاه تجاری ایران در عهد خود محسوب می‌شده و راههای عمده ایران و عربستان در هر دو قسمت دجله به آن تلاقی می‌کرده است. ابله یا (ابولا) در دوره ساسانیان بنا شد و محل آن در ساحل غربی شط فرات بود. در زمان حمله اعراب برابر نظریه طبری مورخ معروف نقطه سرحدی ایران در طرف عربستان محسوب می‌شد. در سال سوم هجری (۶۲۰ میلادی) ماموریت تصرف آن بعهده خالد بن ولید (سيف‌الله) سردار معروف اسلام واگذار شد. مسلمین این شهر را تصرف کردند ولی آسیبی به آن نرسانیدند، زیرا در قرون بعد نیز همواره از بنادر تجاری بود. ناصر خسرو علوی که در سال ۴۴۲ هـ ق ۱۰۵۱ م. به این شهر رفته درباره آن چنین می‌نویسد: «ابولایکی از بلاد آباد و معمور است و دارای قصور و مساجد و بازارها و کاروانسراهای بسیاری است که شماره آنها از حد امکان خارج می‌باشد... در سمت جنوب نیز میدانها و مساجد و کاروانسراها و بازارها و ابنیه فخمه‌ای مشاهده می‌شود، که نظیر آن در هیچ نقطه دیگر عالم یافت نمی‌گردد. این قسمت شهر به اسم شیخ عثمان معروف است»^۱

صد سال بعد از آن تاریخ ادربی می‌نویسد: «با آنکه وسعت شهر کاسته شده بود، هنوز دارای بناهای عالی و باغات دلگشااست و جمعیت زیاد دارد، اما در قرن چهاردهم میلادی این بندر از اهمیت و اعتبار سابق افتاده و مبدل بقریه‌ای شد، زیرا انحطاط و سقوط (ابولا) مصادف می‌شود، با شروع رونق و اعتبار بصره که بوسیله «عقب ابن غزوان» که از صحابه پیغمبر اکرم (ص) و رئیس طایفه «بنی مزین» است و به امر عمر بن الخطاب خلیفه اسلامی بنا گردید»^۲

«... نخستین شاهنشاه ساسانی، اردشیر بابکان که بین سالهای ۲۲۵ تا ۲۴۱ میلادی شهریار ایران بود چندین بندر در خلیج فارس و کرانه‌های آن ایجاد و آباد کرد، از جمله بندری بنام ابله بر دهانه‌های خلیج و کرانه‌ی دریا و نزدیکی بصره و خرمشهر امروز که تا چند قرن پس از اسلام باقی بود. این بندر که در حمله مغولان ویران شد، در شمار یکی از بنادر خلیج فارس بود.»

لازم به یادآوری است که در آغاز ساسانیان ابله و بصره‌ی امروز بر کرانه‌ی خلیج فارس قرار داشتند، ولی همین که در اواخر ساسانیان سدهای رودخانه‌های کارون و دجله و فرات شکست و گل‌ولای رودخانه‌ها کم‌کم بتری تشکیل دادند و شط‌العرب امروز

۱ - سفرنامه ناصر خسرو، کتابخانه محمدی تهران، ص ۱۰۱

۲ - نقل از شماره ۲ و ۳ سال اول مجله‌مهنامه ارگان نیروی دریائی ایران مقاله «بنادری که اکنون وجود ندارند» بقلم سرهنگ ضیاءالدین نراقی.

را بتدریج پدید آوردند ، بطوریکه اینک فواصل شهرهای یادشده تا کرانه خلیج فارس بیش از ۱۲۰ کیلومتر است^۱...

ابله چون یکی از بنادر بزرگ خلیج فارس درمخرج «اروندرو» بود کشتی های بازرگانی که به دریا های دور دست می رفتند بعلت بزرگی نمی توانستند از اروندرو بگذرند و به بصره بروند، در ابله ، لنگر می انداختند و کالای خود را آنجا تخلیه می کردند. در این بندر کارگاه کشتی سازی دایر بود و ناخدایان ورزیده ایرانی در آنجا مستقر بودند .

مهروبان :

مهروبان یا مهرویان در سرحد غربی فارس و در کنار خلیج واقع بوده و محل آن در کنار رودخانه تاب یا هندیان است .

ابن البلیخی در فارسنامه خود که بین سالهای ۵۰۰ و ۵۱۰ هجری قمری تألیف شده چنین می نویسد :

«مهروبان شهری است بر کنار دریا چنانک موج دریا بر کنار شهر می زند و هوای آن گرمی و غفونه و ناخوشی بتر از آن ریشهر است اما مشرعه دریاست هر کی از پارس به راه خوزستان به دریا رود همگانرا راه آنجا باشد و کشتیهای کی از دریا بر آید برین اعمال رود و جز خرما هیچ نباشد و گوسفندان آن بیشتر بزوزغاله پرورنده و می گویند بزغاله تا هشتاد رطل و صد رطل برسد ... و جامع و منبر است.»^۲ محل مهروبان امروزه بکلی معلوم نیست و حدس زده می شود جای آن در بستر رودخانه هندیان فرورفته است . لسترنج می نویسد : «به فاصله کمی از رودخانه شیرین یعنی رودخانه زهره که بتازگی برودخانه طاب موسوم شده واقع بوده ، و این بندر یعنی مهروبان ، بندر ارجان بشمار می آمد و در قرن چهارم هجری شهری معمور بود و مسجدی خوب و بازارهایی آباد داشت ...»^۳

محمد حسن خان صنیع الدوله به نقل از حمزه اصفهانی گوید : دریا در این محل به فارسی «زراه افرنگ» نامیده میشود^۴ .

سلطان علی سلطانی در تحقیقاتش می نویسد :

«... بندر مهروبان (باباء موحد) بنا بتوصیف یا قوت حموی در ساحل بین عبادان و سیراف است شهرک کوچکی است در اقلیم سوم طول آن ۷۶ر۵ درجه از جزایر خالادات (کاناری) و عرض آن ۳۰ درجه است . اصطخری می گوید «گرمای مهروبان شدید و دارای نخلستانهایی است» این لنگرگاه نخستین بندری بوده که کشتیها وقتی از بصره و مصب دجله به عزم هند بیررن می آمدند به آنجا می رسیدند و مهروبان بندر ارجان بشمار می رفته و در قرن چهارم شهر آبادان بوده و مسجدی خوب و بازارهایی آبادان داشته است .» حمداله مستوفی گوید: «فارسیان ماهی روبان یا مهروبان آنجا را می نامند . شهری

۱ - سمینار خلیج فارس - جلد دوم - سخنرانی ناوروان احمد مدنی - ص - ۷۱

۲ - فارسنامه ، به اهتمام وسی سیدجلال الدین تهران ، ۱۳۱۳ شمسی ، ص ۵۲۲

۳ - جغرافیای تاریخی سرزمینهای خلافت شرق ، لسترنج محمود عرفان ، بنگاه ترجمه

و نشر کتاب ص ۲۹۴

۴ - مرآت البلدان چاپ تهران ، ص ، ۱۷۷

است در کنار دریا چنانکه موج دریا به کنارش می‌زند و موضعی چند از توابع آن است. بذرکتان در آنجا فراوان و بدیگر بلاد می‌برند و جز خرما میوه‌ی دیگر نبود. حاصلش اکثر از کشتیها باشد. در سال ۴۳ هجری قمری مطابق با ۱۰۵۲ میلادی ناصر خسرو مهربان را دیده و درباره‌ی آن می‌گوید: «شهری بزرگ است بر لب دریا نهاده بر جانب شرقی و بازاری بزرگ دارد و جامعی نیکو اما آب ایشان از باران بود و غیر از آب باران چاه و کاریز نبود که آب شیرین دهد. ایشان را حوضها و آبگیرها بود که هرگز تنگی آب نبود و در آنجا سه کاروانسرای بزرگ ساخته‌اند هر یک از آن چون حصاری است محکم و عالی و در مسجد آدینه آنجا بر منبر نام یعقوب لیث دیدم». سلطانی سپس مطالعات شخصی خود را چنین بیان می‌کند:

«... آثار خرابه‌ای این شهر امامزاده شاه عبدالله میانه‌ی هندوستان و بندر دیلم در یک فرسخی شمال بندر دیلم واقع است. آثار مخروبه‌ی آن نمودار است. تجارت عربی فارس و اصفهان از راه دهمش بتوسط این بندر انجام می‌گرفته است. آثار ساختمان راه باستانی در کوهستان کوه کیلویه که از مهربان به ارجان (بهجهان) و از طریق کوه کیلویه به اصفهان می‌رفته است از کوه بری و سنگ چین کردن گردنه‌ها و پلها، در این راه فراوان دیده می‌شود.

ابن حوقل در نیمه‌ی اول قرون چهارم و مقدسی و ناصر خسرو، راه مستقیم از بندر مهربان به اصفهان را شرح داده‌اند. پیداست که پس از ظهور اسماعلیه و خرم‌دینان در کوه‌های کوه کیلویه و بختیاری این بندر و راه تجارت و آمد و شد آن از امنیت افتاده و از میان رفته است. ابن حوقل این راه را به عنوان «طریق کثیرة القناطر» ستوده است زیرا رودخانه‌ی طاب تقریباً در طول خاک کوه کیلویه در کنار این راه بوده و آثار پله‌های زیادی هنوز باقی است. متأسفانه علمای جغرافیای قدیم هم اطلاع کاملی از بلاد ناحیه کوه کیلویه نداشته‌اند. بهر حال باید توجه داشت که از صدر اسلام تا اوایل قرن پنجم هجری بندر مهربان از بزرگترین بندرهای فارس در شمال خلیج بوده است، نظیر بندر سیراف در جنوب خلیج.

سرآرنولد ویلسن در کتاب نفیس خود (خلیج فارس) مهربان را در نیم فرسخی بوشهر دانسته و اشتباه نموده زیرا فاصله‌ی آن بیشتر است. احتمال می‌دهم در چاپ یا ترجمه، چنین اشتباهی رخ داده باشد.

قدامة بن جعفر که در قرن سوم هجری می‌زیسته در کتاب «الخراج و صنعه‌الکتابه» می‌نویسد: «بلاد بحری ایران عبارتست از مهربان، سبیز، جنبه و سیراف». سرآرنولد ویلسن می‌نویسد که شهر مهربان در سرحد غربی فارس در کنار خلیج بوده و رودخانه‌ی طاب یا هندوستان از کنار آن می‌گذشته است. کشتی‌هایی که عازم هندوستان بوده‌اند پس از گذشتن از بصره و مصب دجله ابتدا به این بندر می‌آمده‌اند. در آنجا پارچه‌های کتان‌ی خوب بافته می‌شده و خرما نیز از این بندر صادر می‌گردیده است. لیکن پیشه و مشغله‌ی عمده‌ی مردم شهر، کشتی‌رانی بوده است و پس از نقل روایت ناصر خسرو گوید: «محل

مهروبان امروز بکلی ناپدید شده و یقیناً جای آن در زیر بستر رودخانه‌ی هنديجان فرو رفته است: «در صورتیکه آثار خرابه‌ی آن پیدا و موقوف آن تارودخانه، چند فرسخ فاصله دارد و مولف باز اشتباه کرده است...»^۱

ریشهر: Rishahr لیان Liyan

در سمت جنوبی شبه‌جزیره بوشهر واقع بوده که حق تقدم بربوشهر دارد. زیرا بوشهر نیز مانند بندرعباس در دوره‌های اخیر احداث شده است. در نقشه‌های پرتغالی که از قرنهای شانزدهم و هفدهم موجود است این بندر روی نقشه آمده است مستوفی می‌گوید: «ریشهر را لهراسب پادشاه کیانی بنا نموده و شاهپور اول آنرا تعمیر کرده است بزرگی آن متوسط هوایش گرم و مرطوب در تابستان اهالی آرد ذرت بیدن خود می‌پاشند تا از عرق زخم نشوند مرادش ملاح هستند...»^۲

ابن‌البلیخی می‌نویسد: «شهر کی است بر کنار دریا نزدیک قلعه امیر فرامرز بن هداد هوای آن گرمسیری است بغایت چنانکه مردم آن حبابه تابستان خصبه در جفت بلوط گیرند و اگر نه ریش شود... و از عفونت هوا و ناخوشی آب هیچ کس جز مردم آن ولایت تابستان آنجا نتواند بودن...»^۳

چون در دوران قدیم دو «ری‌شهر» یا «ریشهر» - وجود داشته، اکثر از مورخان در تشخیص هر یک از ریشهرها اشتباه کرده‌اند. سلطان‌علی سلطانی که درین باره تحقیق صحیحی کرده می‌نویسد:

«... گروهی از قدما و متأخرین که ریشهر خوزستان را بوشهر دانسته‌اند اشتباه نموده‌اند زیرا نصوص تاریخی و ضبط کتب جغرافیای قدیم نشان داده و مدلل می‌سازد که ریشهر نزدیک همین بندر معشور بوده است. ابن‌البلیخی در فارسنامه‌ی قدیم می‌نویسد: «ریشهر سرحد است میان ارجان و خوزستان و مردم آنجا مصلح باشند و خویشتن مشغول و کوفته‌ی روزگار و ظلم‌های متواتر و بعضی از نواحی بسیار دارد و جامع و منیر». بساز می‌نویسد که رودخانه‌ی طاب: «روستای ریشهر را آب می‌دهد، اصطخری در مسالك الممالک راجع به رودخانه‌ی طاب می‌نویسد: «ویسقی رستاق ریشهر» بنابراین ظاهر صریح و روشن ابن‌البلیخی ظاهر است که ریشهر در کنار رودخانه‌ی طاب یعنی نهر جراحی بوده که اکنون بندر معشور هم در چند کیلومتری آن قرار دارد و دیبه‌های آن از رود طاب آبیاری می‌شود. وی می‌گوید: سرحد میانه‌ی پارس و خوزستان است و دیگران نیز رود طاب را در این منطقه سرحد شناخته‌اند و همچنین در شرح بنادر ایران از خوزستان به انتهای عمان نیز می‌بینیم قبل از بندر مهروبان و سینیز و جنبه، نواحی کنونی بندر دیلم و قریه‌ی حصار و گناوه‌ی فعلی جای آنها بوجود آمده است. بنابراین، نظر علماء جغرافیا در توصیفات خود معطوف به این ریشهر بوده است.

سرارنولد ویلسن مؤلف فاضل خلیج فارس هم مانند دیگر دانشمندان دچار

۱- سمینار خلیج فارس - سخنرانی سلطانی جلد اول ص ۱۲۳

۲- نزهة القلوب، به کوشش دبیرسیاقی، کتابخانه طهوری، ۱۳۳۶، ص ۱۵۶

۳- فارسنامه، به اهتمام سید جلال‌الدین تهرانی م ۱۲۱۳ هجری، تهران، ص ۱۲۱

اشتباه شده و روایات مربوط به «ریشهر» ارجان را مرتبط به ریشهر بوشهر نموده است. باید توجه داشت که ما روایات تاریخی مربوط به ریشهر را قبول داریم، لیکن اکثر اینها مربوط به ریشهر ارجان می‌باشد و معتقدیم که باید در نتیجه‌ی تحقیقات و تتبع آثار قدما و نیز کاوشهای باستان‌شناسی روشن کرد که نام اصلی ریشهر بوشهر چه بوده و وجه التباس و اشتباه چیست و آیا می‌توان به «راشهر» مذکور در فتوح البلدان بلاذری اعتماد کرد؟

بهر حال منظور ما این نیست که از اهمیت تاریخی ریشهر بوشهر چیزی کاسته شود، یا موقعیت مهم آنجا را منکر باشیم، بلکه بنیاد مطلب نویسنده فقط این نکته است که ریشهر تاریخی که علماء جغرافیا ضبط کرده و توصیف نموده‌اند، با ریشهر بوشهر تطبیق نمی‌کند... سلطان علی سلطانی، سپس سعی می‌کند، ریشهر شبه‌جزیره بوشهر را معرفی کند او به نقل از سر آرنولد ویلسن می‌نویسد: «یکی از قدیمیترین اماکن حوزه خلیج فارس که در کتب قدیم مکرر بدان اشاره شده شبه جزیره‌ی است که شهر بوشهر در انتهای شمالی آن واقع است. در سمت جنوبی این شبه جزیره شهر «ریشهر» واقع بوده که حق تقدم بر بوشهر داشته و پیشاهنگ آن محسوب می‌شده است، زیرا شهر بوشهر نیز مانند بندرعباس در دوره‌های نسبتاً اخیر احداث گردیده و شالوده‌ای آن بر اطلال بلاد قدیم قرار گرفته است. تاریخ ساکنان نخستین این شبه جزیره به زمان آبادی و عظمت بابل می‌رسد و ظروف سفالین و آجر و کتیبه‌های میخی متعددی که در سنوات ۱۸۷۲ و ۱۸۷۷ کشف شده و همچنین اکتشافات مهمی که در سال ۹۱۱۴ به توسط «پزارد» در آنجا به عمل آمده است، همه این نکته را تأیید می‌نمایند که «ریشهر» تا دوره‌های اخیر هم یکی از بلاد بحری ایران محسوب می‌شده و حتی در نقشه‌های پرتغالی نیز که مورخ به تاریخ قرن ۱۶ و ۱۷ است شهر مذکور بزرگترین مرکز تجارتی ساحل ایران قلمداد شده است. موسی خورنی در جغرافیای قدیمی خود می‌نویسد: «بهترین مرواریدهای خلیج را به «ریشهر» می‌آورند».^۲

«دوباروس» در قرن شانزدهم بزرگی شهر ریشهر را به دوهزار خانه تخمین زده است. همینکه بوشهر احداث شد ریشهر کم‌کم روبرتدنی و انحطاط رفت و بالاخره کارش بجائی رسید که برای ساختمان بوشهر و سایر قراء مجاور از آنجا سنگ و آجر و غیره می‌بردند. از این شهر قدیمی اکنون فقط خرابه‌های يك قلعه‌ی مستطیل به بزرگی دو بیست متر مربع باقی مانده است که آنهم ظاهراً متعلق به زمان پرتغالیها بوده و قشون انگلیس در جنگ با ایران (۷ - ۱۸۵۶ میلادی مطابق با ۱۲۷۳ هجری - قمری) آنجا را به تصرف درآوردند و جزء استحکامات خود قرار دادند. جغرافی‌نویسان عرب کمتر توجهی نسبت به «ریشهر» داشته‌اند و اول کسی که نامی از آن میبرد یاقوت^۳ است. مستوفی در نزهت القلوب می‌گوید: «ریصهر، پارسیان آنرا ریشهر خوانند و بر بیان [پرنیان - برتبان - برتبان - بریتان. حاشیه] معروف است که لهراسب کیانی ساخت و شاهپور بن اردشیر بابکان تجدید عمارتش کرد. شهری وسط است بر کنار دریای فارس و هوائی به غایت گرم و متعفن دارد و

۱- خلیج فارس، مقاله سلطانی، جلد اول، ص ۱۱۸

۲- خلیج فارس، ویلسن، ترجمه محمد سعیدی، ص ۸۵، ۸۶، ۱۵۵، ۲۹۶، ۳۰۱

۳- البلدان الخلافة الشرقیه ص ۲۹۷ طبع بغداد.

به تابستان اهل آنجا آردحب البلوط بندند و الا از کثرت عرق مجروح می گردند. حاصلش خرما و کتان ریشهری بود و اکثر مردم آنجا تجارت دریا کنند در ایشان هیچ مردم فضول نبود بلکه زبون دیگران باشند و از آنجا به دزکلات يك فرسنگ است و به ناستان بیشتر مردم آنجا به قلمه‌ها روند از بهر خوشی هوا،^۱

حافظ ابرو در اواسط قرن پانزدهم نوشته است: «ریشهر قصبه‌ی کوچکی است در ساحل دریا، از این معلوم می‌شود که شهر مذکور در آن تاریخ کوچکتر از سابق شده بوده است. «ویرینگ» انگلیسی که در سال ۱۲۱۶ هـ. (۱۸۰۲ م) به بوشهر رفته است راجع به ریشهر چنین می‌نویسد: «گاهی در میان خرابه‌های آنجا قطعات توپ و مجسمه‌های سنگی انسانی پیدا می‌شود. هندوهای مقیم بوشهر این مجسمه‌های سنگی را به قیمت‌های گراف می‌خرند و مخصوصاً مواظبت دارند که اشخاص خارجی و بیگانه آنها را بدست خود آورده نکنند...»

سلطان علی سلطانی عقیده خود را بیان کرده در جواب ویلسن و سایرین می‌نویسد: «... اگرچه تاریخ و جغرافیا پاسخ دانشمند محقق انگلیسی را که یکی از بهترین و بی‌غرض‌ترین خاورشناسان است داده و می‌دهد ولی این ناچیز هم برای روشن شدن اذهان توضیحی می‌دهم که: دانشمند موصوف متاسفانه مانند دیگر نویسندگان اخیر گرفتار موهوم تصدیق به غلط و معرفت مسلم عمومی است که به خطا ریشهر بوشهر را ریشهر تاریخی و جغرافیائی دانسته و شناخته‌اند. از قدیم‌ترین روزگار مردم گرفتار اوهام بوده و موهوم خود را علم‌الیقین پنداشته‌اند بهمین جهت است که خداوند به ما دستور تفکر و تفقه فرموده و فلاسفه انسان را به چون و چرا واداشته‌اند.

طول مدت خرابی ریشهر و وجود قریه‌ی درجوار بندر بوشهر بنام (ریشهر) مایه‌ی این التباس و باعث این اشتباه شده است.

اما آنچه سرآرنولد ویلسن در کتاب نفیس خلیج فارس درباره‌ی آثار مکشوفه‌ی باستانی در (ریشهر) نوشته و اظهار اینکه این محل به روزگار عظمت بابل آبادان بوده و کتیبه‌های میخی متعددی در آنجا کشف شده‌است، مورد ایراد و تردید ما نبوده است و انگار نداریم، ولی در اینکه می‌نویسد: «جغرافیانویسان عرب و اسلام، کمتر توجهی به ریشهر داشته‌اند و نخستین کسیکه از آن نام میبرد یاقوت است» بنظر نویسنده این گفته مربوط به ریشهر همجوار بوشهر است، زیرا علماء تاریخ و جغرافیا از ریشهر (ریشهر ارگان) کراراً نام برده‌اند و شاهد مدعا کتب الاصطخری و صورۃ الارض (ابن حوقل) و احسن التقاسیم مقدسی و فارسنامه‌ی ابن‌البلیخی و حدود العالم و غیره است. یاقوت بوشهر را در فصل و جای خود نیاورده، ولی ریشهر را ضبط کرده و آورده است. لیکن طوری تعریف نمی‌کند که جا و مکان آنرا نشان دهد و مسلم روایات اصطخری و ابن‌حوقل و مقدسی و ابن‌البلیخی و غیره ناظر بر ریشهر ارگان است.

روایت مستوفی راهم که سرآرنولد ویلسن از نزهت القلوب نقل کرده است، نویسنده به ترجمه توجه نکرده و از اصل التقاط نموده است. قضارا این روایت موید نظر ما

می‌باشد که گمان داریم ریشهر مذکور در تواریخ و ضبط شده‌ی در کتب جغرافیای قدیم ریشهری است که در حدود بندر معشور کنونی بوده نه ریشهر بوشهر چه مستوفی می‌نویسد: «حاصلش خرما و کتان ریشهری بود» و در ریشهر بوشهر یا خود بوشهر و در جوار آنها، رودخانه‌ئی وجود ندارد تا کشتزارهائی داشته باشد که الباقی کتان در آن مزارع تهیه شود و یا نخلستان-هائی داشته باشد که محصول آن قابل تجارت باشد و این ریشهر ارجان معشور است که روستاهایش از رودخانه طاب مشروب می‌شده است و نخلستانها و مزارع آبی داشته است. اصطخری درباره‌ی ریشهر می‌نویسد که منبر دارد و در ذیل رودخانه‌ی طاب می‌نویسد که این رودخانه روستای ریشهر را آب‌دهد، سپس به دریا می‌ریزد و مقدسی در احسن التقاسیم در ذیل ارجان فارس می‌نویسد: «دیرجان شهر روستای ریشهر، شهری متوسط است» و بعد از آن از بیران و هندوان (هندیجان) و داریان و سینیز نام می‌برد که با این تعریف «ریشهر» در ناحیه‌ی معشور کنونی جا داشته است. ابن حوقل هم در صورة الارض گوید که: ریشهر منبر دارد یعنی شهری که جمعیت آن مافوق ده هزار تن است و در ذیل نهر طاب که آنرا بزرگترین رود فارس دانسته می‌نویسد که روستای ریشهر را آب‌دهد پس به دریا می‌ریزد و در نقشه مثلثی بر کرانه‌ی بحر فارس و سواحل رودخانه بنام «رستاق ریشهر» ترسیم کرده است که ریشهر قاعده تحریف همان ریشهر است. ابن البلخی در فاسنامه پس از آنکه تفصیلی از ریشهر می‌نویسد گوید که: «ریشهر»، سرحد است میان ارجان (فارس) و خوزستان. لسترنج خاورشناس انگلیسی در کتاب «جغرافیای تاریخی سرزمین خلافت شرقی»

شهر بلاذری را ریشهر دانسته و ریشهر را ریشهر بوشهر شمرده است. لیکن بعداً در ذیل رود طاب به ناچار نوشته است: در پایین این شهر، رودخانه‌ی طاب، روستای ریشهر را سیراب نموده و باز گوید رودخانه‌ی طاب چنانکه گفتیم به دو روستای ریشهر می‌بخشد. این ریشهر غیر از روستای ریشهر است که نزدیک بوشهر می‌باشد، و از قول صاحب فاسنامه نوشته که «آنجا کشتی می‌سازند» و این سهواً القلم مؤلف است، زیرا چنین چیزی مؤلف فاسنامه ننوشته و خطاست و بحث در اطراف این اشتباهات ما را از مقصود دور می‌سازد. گفته‌ی مولف را که: «بازارهای قشنگ و ولایتی حاصلخیز تا قرن چهارم ریشهر داشته است» باز از طغیان قلم محسوب باید کرد و در صورت اشاره به اشتباهات کتاب یاد شده ذیل هر صفحه‌ئی صفحاتی باید نوشت و از حوصله‌ی این بحث بیرون است.

لسترنج خاورشناس در کتاب نفیس خود در نقشه‌ی شماره‌ی ۶ میانه‌ی صفحات ۲۹۶ و ۲۹۷ با اینکه ریشهر، بوشهر را قبول دارد، در عین حال به رعایت نقشه‌ی سابق-الذکر ابن حوقل و ملاحظه‌ی روایات اعظم علماء جغرافیا و تاریخ به ریشهر ارجان نیز اشاره کرده و در نقشه خود آنرا در کرانه رود طاب نشان داده است.

لسترنج خاورشناس انگلیسی به خلاف سر آرنولد ویلسن مؤلف کتاب خلیج فارس، آن روایات را در ذیل بوشهر آورده است. این محقق دانشمند چون واردتر بوده، آن روایات را در ذیل ریشهر معشور (یعنی ریشهر ارجان) آورده است. از ذکر اشتباهاتی که لسترنج در تألیف نفیس خود دارد چون احدی مصون از اشتباه نیست می‌گذریم.

اما اینکه مؤلف خلیج فارس می‌نویسد: «ریشهر تا دوره‌های اخیر هم یکی از بلاد بحری ایران محسوب می‌شده» و موسی خورنی مورخ ارمنی عهد باستان هم در

جغرافیای قدیمی خود ذکری از «ریشهر» ننموده است، دلیل و حجت نیست، زیرا موسی خورنی جا و مکان ریشهر را تعیین نکرده که معلوم شود منظورش ریشهر بوشهر بوده است و روایت او مخمل نظر مان خواهد بود. و اینکه می گوید: «حتی در نقشه های پرتقالی نیز مورخ بتاریخ قرن ۱۶ و ۱۷... و دوباروس در قرن شانزدهم بزرگی شهر را به دوهزار خانه تخمین زده است و همین که بوشهر احداث شد، ریشهر کم کم رو بتدنی و احطاط رفت» مورد تردید و توضیح ما است زیرا سال اول قرن ۱۶ یعنی هفدهم ژوئیه ۱۵۰۱ میلادی برابر با سال ۹۰۷ هـ. ق و سال اول قرن ۱۷ یعنی دوم ژوئیه ۱۶۰۱ میلادی برابر با ۱۰۱۰ هـ. ق و ۱۸ ژوئن ۱۷۰۰ میلادی مطابق با ۱۱۱۲ هـ. ق است و در این دو قرن که از اول شاهنشاهی صفوی تا کمی به آخر پادشاهی آنهاست تاریخ ایران و جهان موجود است و نام و نشانی از ریشهر معشور و بوشهر و حتی خود بوشهر وجود نداشته است. و روایت «دوباروس»، که خانه های ریشهر را تخمین زده و تعیین کرده است، با فرض اینکه گناه را متوجه بدی ترجمه نموده و ریشهر را مصحف بوشهر بدانیم، باز اشتباه از ساحت مولف مرتفع نمی شود، چه بوشهری هم در قرن شانزدهم در ابتدای سلطنت صفویه تا انتهای آن نام و نشانی نداشته است. بنابراین مراتب، با اینگونه روایات و مستندات نمی توان بواسطه اینکه چون خاورشناس و صاحب عنوان بیان کرده است چشم بسته قبول نمود که ریشهر بوشهر، ریشهر مذکور در تاریخ و جغرافیاست و نظر این گمنام گوشه نشین را به گناه ملیت و به جرم در دست نداشتن پروانه ورود به میدان فضیلت مردود شمرده و ریشهر تاریخی را در حول و حوش معشور جستجو نکرد^۱.

از روایت شکست مهاجمین عرب و مجاهدان اسلامی در این حدود و قتل امیران عرب و گرفتار شدن سپاهیان آنها در نقطه ای بنام طاوس و عزل علاءالحضرمی از طرف خلیفه ثانی و روایات متضاد و متعارض طبری و دینوری (الاخبار را لطوال) و ابن البلخی و ابن اثیر و غیره که همه آنها مخالف و مغایر همدیگر است، می گذرم و به دانشجویان تاریخ و محققان جوان تذکر می دهم که روایات قدما را هم چشم بسته نمی توان پذیرفت، زیرا آنان نیز تابع محیط و گرفتار شرایط زمان بوده و اشتباه هم فراوان دارند. مثلاً همین بی توفیقی سپاهیان اسلامی یا شکست را همه ننوشته، بلکه خلاف آنرا نوشته اند و بهر حال تاریخ مملو از تعارضات است.

بهر حال بندر معشور سابقاً در حدود ۱۵۰ خانوار کسبه و دکاندار و کشاورز بیشتر نداشت، ولی اخیراً چون بندر صادراتی نفت شده، بتدریج رو به آبادی گذاشته و معشور نوی شرکت نفت ساخته است. در اطراف نواحی بندر معشور، آثار مخروبه و تپه های زیاد از بقایای عمارات مخروبه بنام تل کافران و نیز آب انبارها و چاههای آبسنگ چین شده فراوان است. در طول سواحل خلیج فارس کمتر نقطه ای وجود دارد که آثار عمارات و بلاد مخروبه دیده نشود...^۲

۱- برای یادآوری اضافه می شود که یکی از دروازه های شهر باستانی ارجان که به بهمان کنونی در جوار آن به وجود آمده است بنام «باب ریشهر» خوانده می شده است. احسن التقاسیم مقنسی - طبع لیدن - ص ۴۲۵ و بلدان الخلاقه الشرقیه - ص ۳۰۵ - طبع بغداد.

۲- سمینار خلیج فارس - سخنرانی سلطانی بهمانی ص ۱۱۶

شبه جزیره بوشهر - یکی از مهمترین آثار باستانی خلیج فارس در شبه جزیره بوشهر است، که ویرانه‌های ریشهر قدیم، بهمی و سبزآباد و آثار باستانی دیگر را دربر دارد. شبه جزیره بوشهر بدرزای در حدود ۱۲ کیلومتر و پهناى متوسط قریب ۳ کیلومتر در امتداد نزدیک به شمال غربی به جنوب شرقی و تقریباً به موازات قسمتی از کرانه شمالی خلیج فارس واقع گردیده است و از جانب مشرق بوسیله برزخی متصل و مربوط بساحل می‌باشد.

ویرانه‌های ریشهر در جانب باختری شبه جزیره، نزدیکتر به انتهای جنوبی آنست و بندر بوشهر در انتهای شمال باختری شبه جزیره واقع گردیده، سمت غربی یا جانب چپ آن به خلیج فارس و سمت شمال شرقی یا جانب راست آن بدهانه خلیج کوچک فرعی آن محل ارتباط دارد. مسافت بین ویرانه‌های ریشهر و بندر بوشهر بالغ بر ده کیلومتر می‌گردد. ویرانه‌های ریشهر مربوط به عهد عیلام، یعنی هزاره سوم تا قسمتی از هزاره اول پیش از میلاد بوده، مشتمل بر بقایای دژ وسیع و ابنیه عهد عیلام و ظروف سفالی و اشیاء مفرغی و آثار مختلف دیگر آن عهد است.

از نیمه دوم قرن نوزدهم میلادی تجسسات و کاوشهای باستان‌شناسی در نقاط ساحلی خلیج فارس و از جمله ویرانه‌های ریشهر انجام گرفته در سال ۱۲۹۲ شمسی (۱۹۱۳ م) یعنی پنجاه و هفت سال پیش از این نیز از طرف هیات باستان‌شناسی فرانسوی در ویرانه‌های مزبور کاوشهای علمی معمول گردید و علاوه بر سفالهای منقوش و اشیاء مفرغی آثار ساختمانها و همچنین آجرهای نوشته‌متعلق به عهد «شوتروک ناخوتته» از شاهان دوره معروف به عهد پلاتی عیلام مربوط به هزاره سوم پیش از میلاد در اینجا بدست آمد. باتوجه باینکه خلیج فارس سر راه دریائی شوش و کشور عیلام به شبه قاره هنداست. بخوبی می‌توان دریافت که شهر یاران عیلام بچه دلیل احداث پایگاه و ساختمان دژ و ابنیه مناسبی را در نقاط مختلف آنجا لازم تشخیص داده‌اند.

بطوریکه می‌دانیم عیلام مشتمل بر استان تاریخی خوزستان و قسمتهائی از لرستان و نواحی مهم و متعدد خاک فارس بوده است و شوش مرکز این کشور باستانی و وسیع و متمدن از راه دریا بامراکز تمدن شبه قاره کنونی هند و پاکستان که «مهانجودارو»^۱ مرکز مهم باستانی در جانب غربی رود سند از مهمترین و نزدیکترین آنها بشمار می‌رود، ارتباط داشته است و شبه جزیره بوشهر نیز جزئی از کشور عیلام در خاک فارس واقع بود و محل مناسبی جهت احداث پایگاه دریائی و بندرگاه داشته که مورد استفاده شهر یاران عیلام قرار گرفته است.

آبادانی ریشهر تا قرون اولیه اسلامی ادامه داشته است، نادر شاه افشار (۱۱۴۸ تا ۱۱۶۰ هجری قمری) آنجا را برای مرکز نیروی دریائی ایران در خلیج فارس انتخاب نموده و مدت چندین سال مرکز فعالیت بسیار برای این منظور بوده و اکنون نیز روستائی کوچک بنام ریشهر در محل ویرانه‌های ریشهر قدیم وجود دارد که جمعیت آن در حدود

۱- واژه موئن بزبان سندی به معنی و کلمه‌ای دار و بمعنی تپه بوده ترجمه مهانجوداروتپه مردگان است - در محل باستانی مزبور بقایای ابنیه‌ای زیاد و آثار مختلف هزاره های دوم و سوم پیش از میلاد از دل خاک بیرون آورده‌اند.

۲۰۰ تن است .

مناسب می‌داند اشاره باین مطلب نماید که محل دیگری هم بنام ریشهر وجود داشته که نزدیک انتهای غربی استان فارس کنار رود طاب به مسافت مختصری در شمال بندر معشور بوده است^۱ و پس از پایان توضیحات مربوط به شبه جزیره ی بوشهر بذکر آن و بنادر تاریخی چند دیگری که در سواحل همان حول وحوش وجود داشته است خواهد پرداخت .

در شبه جزیره بوشهر علاوه بر ویرانه های ریشهر، ویرانه های دیگری بنام تل بی تل که همان طور که از اسم آنها برمی آید به معنی تپه پائین تپه است ، نزدیک آبادی سبزآباد در برزخ بین شبه جزیره بوشهر و کرانه خلیج فارس قرار گرفته است که با کاوشهای علمی منظم بهتر می توان بچگونگی وضع تاریخی آن پی برد .^۲

ویرانه های باستانی دیگری هم بنام شاه نشین بین آبادیهای ریشهر و «روونی» واقعست که آثار قلعه آن هنوز باقی و برقرار می باشد بوشهر طبق آنچه در کتاب «ایران از آغاز تا اسلام» تالیف دکتر گریشمن اشاره رفته در عهد سلوکی احداث گردیده است . نامبرده چنین می نویسد :

«سلوکیان کمتر از نه شهر در ساحل خلیج فارس بنا نکردند و از آن جمله است انطاکیه در پارس - بوشهر امروزه - که جانشین شهر کهن عیلامی گردید^۳ .

در کتب عهد اسلام نخستین کسی که از بوشهر نام برده یاقوت است که در کتاب معجم البلدان (قرن هفتم هجری) نام این محل را بوشهر ذکر نموده است. دینوری در کتاب اخبار الطوال ضمن شرح جنگهای شاپور دوم ساسانی در دو مورد نام این شهر را می برد که قابل تطبیق به محل بوشهر کنونی است .

چون سواحل خلیج فارس را از شبه جزیره بوشهر بجانب شمال غربی به پیمایند به ترتیب از محلهای بندر گاههای قدیم گناوه (مغرب آن جنبه) و شینیز یا سینیز در نزدیک بندر دیلم کنونی و مهر و بان و هندبجان می گذرد...»^۳

بندر تاریخی سیراف : این بندر در دامنه ی رشته جبال که ارتفاع قله ی آن به پنج هزار پا می رسد بنام کوه سیری عینات که در ۱۰ کیلومتری ساحل دریا قرار گرفته ، واقع است . در دامنه ی این کوه خرابه های شهر سیراف نمودار است . آثار و بقایای شهر سیراف به مسافت دومیلی قصبه ی طاهری در کناره ی ساحل قرار گرفته و آثار مخروطی آن شهر از کنار دریا تا پای تپه ها امتداد دارد. میانه این خرابه ها آب انبارهای مخروطی زیادی دیده می شود که همه بطرز آب انبارهای کنونی آن صفحات ساخته شده است . ظروف شکسته ی سفالی و قطعات چینی خرد شده در آن

۱ - نقل از کتاب سرزمینهای خلافت شرقی تالیف لسترنج ترجمه آقای محمود عرفان از انتشارات نگاه ترجمه نشر کتاب شماره ۷۵ - ص ۲۹۲

۲ - کتاب ایران از آغاز تا اسلام تالیف دکتر گریشمن ترجمه ی دکتر محمد معین از انتشارات نگاه ترجمه و نشر کتاب . متأسفانه نویسنده مذکور دلیل این مطلب را ذکر نکرده اند .

۳ - سمینار خلیج فارس جلد دوم - سخنرانی سید محمد تقی مصطفوی - ص ۱۰۵

خرابه‌ها یافت می‌شود. در ۱۲۷۴ هـ - (۱۸۵۷ م) از کلیه‌ی عمارات این شهر عظیم تاریخی فقط يك مسجد بزرگ که از سنگ تراش ساخته شده باقی مانده بود که هیأت ظاهر آن برزیبائی و شکوه گذشته‌اش حکایت می‌کرد. عده زیادی هم سنگ قبر با کتیبه‌های کوفی در آنجا پیدا شده که تاریخ یکی از این سنگها که بموزه‌ی بریتانیا برده‌اند اواخر قرن دهم میلادی است. اینها بقایا و آثار عمده‌ای است که از این شهر مشهور اسلامی باقی مانده است.^۱

دهانه‌ی غارهاییکه در دامنه تپه‌ها واقع است پراز دخمه‌های سنگی است که برای رسیدن باغلب آنها باید نردبان گذاشت. گشادی مدخل این غارها سه‌قدم در دو قدم است و هرمدخلی بدو یا چند دخمه‌ی ساروجی راه دارد. از این رو معلوم می‌شود که دخمه‌های یاد شده گورستان زرتشتیان بوده است و نشان می‌دهد که در روزگار ساسانیان این شهر وجود داشته است. نامهای فارسی مردم سیراف در قرون نخستین اسلامی مؤید این مطلب است. کمی دورتر در دامنه‌ی این تپه‌ها نیز بقایا و آثاری مشاهده می‌شود که از این دخمه‌ها هم عجیب‌تر و جالب توجه‌تر هستند. چند پلکان پهن و کوتاه سنگی که در دوسمت دهانه‌ی غار ساخته شده به محل این خرابه‌ها اتصال می‌یابد. در سرتاسر این دامنه که تقریباً نیم میل مساحت آن است شن و ماسه، طبقه‌ی علیا را بکلی پوشانده است و چند ستون سنگی بطور پراکنده در آنجا دیده می‌شود که بزرگترین آنها ۶ تا ۹ و ۱۲ تا ۱۴ پا ارتفاع دارد. در آن قسمت از دامنه که شن و ماسه روی آنرا پوشانده و سطح آن نمایان است عده‌ی زیادی دخمه‌ی کوچک و بزرگ مشاهده می‌شود که همه در ردیفهای منظم قرار گرفته است و فقط جدار سنگی نازکی آنها را از یکدیگر جدا می‌سازد. چندین چاه که هر کدام ۲ تا ۳ پا قطر دهانه‌ی آنهاست در دامنه‌ی تپه حفر شده و یکی از آنها که بر روی خود تپه واقع است که ۲۰۴ پا عمق دارد و آب زیادی می‌گیرد. تاریخ قطعی این خرابه‌ها هنوز کشف نشده است.^۲

در فهرست کتب شرقی (بریتانیا) می‌نویسد: «سیراف را کیکاوس بنا کرده است» ولی آنچه از خود این خرابه‌ها می‌توان حدس زد این است که مدت‌های مدید قبل از احداث شهر اسلامی سیراف این نقطه مسکون و آباد بوده است «بعقیده سلطان علی سلطانی در کتاب جمهوریت افلاطون (در ترجمه‌ی عربی آن) نام ناخدایان سیرافی آمده که معلوم می‌شود شعرای یونان باستان اسم آنها را بعنوان دریاداران و پهلوانان دریاها ضبط کرده‌اند.» در ترجمه فارسی «فواد روحانی» این جمله افلاطون دیده نشد.

راجع بتاریخ سیراف در قرون وسطی اخبار زیادی از مصنفان اسلامی در دست است شهر یاد شده در عرض چند قرنی که مرکزیت اسلامی باقی بود و ممالک خلفا تجزیه نشده بود بندر عمده‌ی فارس بلکه جهان بشمار می‌رفته و یکی از بزرگترین مراکز تجاری خلیج فارس بوده است. نخستین کسیکه ذکری از این شهر نموده سلیمان تاجر و ابوزید حسن سیرافی است که دومین نفر مولف تاریخ سلسله‌التواریخ است که در قرن

۱ - خلیج فارس، مقاله سلطانی، جلد اول ص ۱۳۵

۲ - همان مأخذ - ص ۱۳۴

نهم می‌زیسته (کتاب مذکور در ۱۸۱۱ میلادی در پاریس چاپ شده است)^۱. بعد از اینها اصطخری در قرن دهم میلادی شرح مبسوطی راجع به آنجا نوشته که از آن جمله می‌گوید: «بعد از شیراز، سیراف مهمترین شهر فارسی و از حیث وسعت بهمان اندازه‌ی شهر شیراز می‌باشد»^۱.

خانه‌های آنجا از چوبهای ساج ساخته شده و دارای چندین طبقه است. شهر مزبور در ساحل دریا واقع شده و دارای ابنیه‌ی قشنگ و جمعیت زیاد است. ساکنان سیراف بقدری بخانه‌های ظریف و خوش ساخت علاقه دارند که گاهی تا ۳۰۰۰۰ دینار زر (برابر ۱۵ هزار پاوند) برای ساختمان عمارت خرج می‌کنند و اسراف نمی‌پندارند. در نزدیکی اطراف سیراف باغها و اشجاری نیست. میوه و آب و آذوقه‌ی آنها را از کوهی که مشرف بسیراف است و بنام جم خوانده می‌شود و در مجاورت شهر واقع شده می‌آورند. واردات شهر سیراف عبارت است از عود و عنبر و کافور و جواهر و خیزران و عاج و آبنوس و کاغذ و صندل و دیگر عطرها و دواها که آنها را وارد کرده و بجمیع دنیا صادر می‌کنند و از انواع پارچه‌ها و منسوجات کثانی خوب و همچنین مروارید صادر نموده و در آنجا خرید و فروش می‌شود.

ابن حوقل نیز تفصیلی مفصل از این بندر نوشته است مقدسی هم می‌نویسد: «سیراف از حیث اهمیت تجارتهی رقیب بصره است و خانه‌های آن همه پاکیزه و عالی است ولی در ۳۶۶ یا ۳۶۷ هجری قمری (۹۷۷ م) زلزله‌ی سختی که تا مدت ۷ روز ادامه داشت واقع و خرابی عمده به شهر سیراف وارد آورده است. سرمایه دارانی در شهر سیراف به گفته‌ی اصطخری بوده که زیاده بر ۶۰ میلیون درهم از راه تجارت دریائی دارائی داشته و بعضی چهار میلیون دینار دارا بوده‌اند. سرمایه‌داران سیراف برسواحل خلیج و بطور مطلق بردریا فرمانفرمائی داشته‌اند و سیراف از حیث تجارت بر بصره برتری داشته است. «البلدان الخلاله‌الشرقیه» که در ۲۹۴ هجری نوشته شده، می‌نویسد: ناخدایان و بازرگانان سیرافی دائماً در دریاها در حرکت بوده‌اند و بطوری بدریا انس والفت داشته‌اند که بعضی از آنها تمام عمر خویش را در دریا می‌گذرانند.» اصطخری می‌گوید «به من گفتند که مردی از سیرافیان چنان به دریا انس داشت که او چهل سال پا از کشتی به زمین نگذاشته است و اگر تغییر یا تعمیر کشتی لازم می‌شده در همان دریا عمل می‌کرده است»^۲.

یاقوت می‌نویسد: «ایرانیان گویند در کتاب دینی ایشان اوستا چنین آمده که چون کیکاوس خواست به آسمان رود و تا آنجا صعود نمود که از انظار غایب شد خدا باد را مامور پائین انداختن او کرد و کیکاوس در سیراف فرود آمد و آب و شیر درخواست نمود لذا این محل بشیرآب موسوم شد که پس از تعریب و قلب شین به سین و یا به فاسیراف گشت. تجار آنرا شیلاو می‌نامند و من در آنجا آثار عمارات زیبا دیدم».

۱ - احسن‌التقاسیم، تألیف سال ۳۷۲ هجری، چاپ لندن، ۱۹۰۶، ص ۴۲۲

۲ - این کتاب بنام «شگفتی‌های جهان باستان» بوسیله محمدلوی عباسی، ترجمه و بنگاه مطبوعاتی گوتمبرگ آن را چاپ کرده است.

۳ - المسالك و الممالك، ص ۱۳۸ - ابن حوقل ص ۳۹۰

مقدمی می‌نویسد: «پس از نمرود، سیراف پسر فارس کوروی اردشیرخره را آباد کرد. بنا بر این بنیاد سیراف به عصر تاریخ ملی که بیش از عهد تاریخ کتابت است می‌رسد. مقدمی که کتاب خود را در نیمه‌ی قرن چهارم نوشته ابتدای خرابی این شهر را از ظلم و ستم مامورین خاندان آل بویه ذکر کرده است. که در نتیجه آن روزگار کم‌کم مردم از سیراف فرار نموده و به برعرب پناه جسته‌اند.» این روایت قدیمترین و نخستین روایت راجع بابتدای خرابی خلیج فارس است و روایت دیگر را نیز ابن‌البلخی در فارسنامه در این باره نوشته است. بنا به گفته همین مؤلف، عایدات گمرکی عمان و فارس و کرمان در زمان خلیفه المقتدر عباسی سالانه ۲۳۳۱۸۸۰ دینار (زر سرخ) بالغ می‌شده است که سیراف به تنهایی از عواید گمرکی که از کشتیهای تجارتی می‌گرفته است ۲۵۳۰۰۰ دینار عاید می‌داشته است.

نویسنده نشریه نیروی دریائی ایران می‌نویسد: «... این بندر تا مدت هفت قرن متوالی در تاریخ خلیج دارای اهمیت و اعتبار بوده است و در زمان حکومت آل‌بویه مانند شیراز مقر حکمرانی آنها معتبر بوده است و هم‌اکنون بندر کوچکی بنام (جیرو) یا «شیرو» احتمالاً از آثار، آن باقی است. «وسنت» به تبعیت از قول «ویلیام اوزلی» محل سیراف را مقابل جزیره کیش می‌دانسته ولی آثاری در آنجا مشاهده نمی‌شود. «جیمز موریه» محل آنرا، محل کنونی (طاهری) می‌داند. نخستین کسی که محل حقیقی سیراف را کشف نمود «کاپیتان کمینورن» عضو بحریه هندوستان است که بشخصه در سال ۱۸۵۳ آنجا را دیده است. قصبه جدید طاهری در محل سیراف قدیم واقع است و بقایای بلده قدیم صیرف به مسافت دومیلی طاهری و در حاشیه ساحل قرار گرفته است و عارت است از توده‌های عمارات مخروبه که از کنار دریا تا پای تپه‌ها امتواد دارد. دارای مسجد بزرگ و قنات خشکی است و عده زیادی هم سنگ قبر با کتیبه‌های کوفی در آنجا پیدا شده است که تعدادی از آنها را بموزه لندن برده‌اند و همچنین غارها و دخمه‌هاییکه در دامنه تپه‌ها قرار گرفته است و در آنها استخوانهای انسانی یافت شده است. تاریخ قطعی ساختمان سیراف معلوم نیست. راجع بتاریخ سیراف در قرون وسطی اطلاعات زیادی از مصنفین اسلامی در دست است این شهر مدت سه یا چهار قرن بندر عمده فارس محسوب شده.

ابن حوقل می‌نویسد: «در اینجا زراعت و باغبانی معمول نیست و آبرا از مسافتی بعید به شهر می‌آورند و اهالی تاجر و سوداگرند.»

مقدمی می‌نویسد: (سیراف از حیث اهمیت تجارتی با بصره رقابت می‌کند و خانه‌های آن پاکیزه و عالی است.)

پس از انقراض سلسله آل‌بویه سیراف رو بخرابی و انحطاط گذارد. بهترین مدرکی که راجع بخرابی سیراف در دست است نوشته ابن‌البلخی است که چنین می‌نویسد: (سیراف در قدیم شهری بزرگ بوده است و آبادان ... و تا آخر روزگار دیلم هم برین

۱ - المالك و المالك ، به اهتمام سیدجلال‌الدین تهرانی ، ص ۱۱۱

۲ - احسن التقاسیم ، تألیف ۳۷۲ هجری ، لندن ، ۱۹۰۶ ، ص ۴۲۶

۳ - فارسنامه ، ص ۱۳۶

جملت بوده بعد از آن پدران امیر کیش مستولی شدند و جزیره قیس و دیگر جزایر بدست گرفتند و آن دخل کی سیراف را می بود بریده گشت و بدست ایشان افتاد و رکن الدوله خمارتگین قوت رأی و تدبیر آن نداشت کی تلاقی این حال کند... و چون حال برینگونه بود و هیچ بازرگانی بسیراف کشتی نیارست آورد از بهر ایمنی راه بکرمان یا مهربان (مقصود مهرویان است) یا دورق و بصره او گدند و بر راه سیراف جز چرم و زرافه اسبابی که پارسیان را به کار آید نیاوردند از این سبب خراب شد...^۱

یاقوت و ابن بطوطه و مستوفی نیز راجع به سیراف و اعتبار قدیم آن شرحی نوشته اند، ولی بطور کلی عایدات گمرکی مالیانه سیراف در زمان خلیفه المقتدر ۲۵۳۰۰۰ دینار بوده است که این موضوع خود عظمت این بندر را می رساند...^۲

آن چه را دانشمند محترم سلطانی درباره محل سیراف نوشته اند ، صحیح تر است . وی عقیده دارد که آثار و بقایای شهر سیراف بمسافت دومیلی قصبه‌ی طاهری در کناره‌ی ساحل قرار گرفته و آثار مخروبه‌ی آن شهر از کنار دریا تا پای تپه‌ها امتداد دارد . ولی درباره محل دقیق و مسافت آن تاشیراز ، ابن بلخی می نویسد: (... واز شیراز تا سیراف براه فیروزآباد هشتاد و شش فرسنگ منزل اول کفره ، پنج فرسنگ - منزل دوم کوار ، پنج فرسنگ - منزل سوم فنیفتان ، پنج فرسنگ - منزل چهارم فیروزآباد پنج فرسنگ - منزل پنجم خمسکان ، هشت فرسنگ - منزل ششم هبرک ، هفت فرسنگ - منزل هفتم کارزین ، پنج فرسنگ - منزل هشتم لاغر ، هشت فرسنگ - منزل نهم کران ، هفت فرسنگ - منزل دهم چهار منزل از کران ، تا سیراف سی فرسنگ^۳ .)

نویسنده کتاب جهان نامه که گویا کتاب او در آغاز قرن هفتم نوشته شده در باره کوه سیراف چنین می نویسد : « جبل سیراف - سیراف شهری از شهرهای پارس بر کنار دریا بنزدیکی این شهر کوهی است مشرف برین شهر . شنیدم که در بعضی از دره‌های این کوه سنگها می یابند گرد و هر طرف او تیز بر مثال کوزه فقاع و چون آن سنگ را بشکنند در داخل او جوهری می یابند مانند یاقوت . اما یاقوت نیست و آنچه به ظاهر سنگ نزدیک است مثل پوستی است این جوهر را واز این پوست گذشته بجانب داخل شکرگون و چون از او بگذرد و بمیان سنگ نزدیک میرسد مثل جوهر جمعیت یا بلور پدید می آید و چون روزگار دراز بروی گذرد رنگ ارغوانی جسمت پدید می آید ، بعد از آن لعل رنگ می شود می گویند چون مدت دراز می شود و به کمال می رسد و رنگ تمام می گیرد یاقوت رمانی میگردد . و این سنگ به اول خرد می باشد و به زمین نشو و نما می پذیرد و بزرگ می شود و پاره‌ئی از این سنگ دیدیم در دست شخصی که از آن حدود آمده بود و رنگ پوست مخالف رنگ باقی ، و آنچه بمیان نزدیکتر بود رنگ جسمت گرفته واز میانه او رنگ ارغوانی آغاز نهاده و آنچه در این باب بافته شد گفتیم^۴ . »

۱ - مجله بیک دریا ، سال اول ، شماره ۳ و ۲ ، ص ۲۲۸

۲ - همان مأخذ - ص ۲۲۸

۳ - فارس نامه ، چاپ تهران ، ۱۳۱۳ هجری ، ص ۳۱۳۳

۴ - جهان نامه ، به اهتمام دکتر ریاحی ، ابن سینا ، ص ۶۰

نویسنده حدودالعالم درباره سیراف می‌نویسد: «سیراف، شهری بزرگست و گرمسیرست وهوائی درست دارد و جای بازرگانانست و بارگاه پارس است، جم، کران، ترمک، شهر کھائی‌اند از حدود سیراف آبادان با مردم بسیار»^۱.

«بزارد» فرانسوی نویسنده کتاب هیئت اکتشافی در بندر بوشهر درباره سیراف و «آثار تمدن اسلامی» در این شهر چنین می‌نویسد: «مابین بندر عباس و بندر بوشهر يك بندر کوچکی است بنام طاهری که در آنجا کشتیهای بزرگ نمی‌توانند نزدیک شوند و فقط جهت کشتیهای بادی و قایقهای اعراب بکار می‌رود. در نزدیکی‌های این بندر خرابه‌های يك شهر کوچک عربی دیده می‌شود. این همان شهر قدیم و مشهور سیراف است، که شهر مرکزی (متروپل) خلیج بوده و در قرن دوازدهم متروک شده است. دارای يك مسجد، يك قبرستان پهناور و بقایای ساختمانهای متعدد آن هنوز پابرجا هستند. در اینجا يك سنگ قبر بدست آمد که ما آنرا بموزه «لوور» انتقال دادیم خط کوفی بسیار زیبا و گل و بوته‌ها، نفوذی را که ایران در تمدن عرب نموده است بیاد می‌آورد و ثابت می‌کند. پیدایش این صنعت قدیمی در این شهر دور افتاده و قدیمی کنار خلیج توجه کسانی را که مایل با کتشافات تمدن عرب می‌باشند جلب می‌کند.

قبور منسوب به
سیراف نه تنها از نظر بازرگانی و دریانوردی شهرت دارد، بلکه وجود چند عالم‌بنام از جمله «سیبویه» و «محمویه»
بر این اشتهار و معروفیت افزوده است. نوشته این‌ندیم درباره
سیبویه، فصیح نامدار و استاد نحو نوشته است:

«... سیبویه عمرو بن عثمان بن قنبر، و برده ابن حارث بود. کینه‌اش ابوبشر و بقولی ابوالحسن است. در فارسی سیبویه یعنی «بوی‌سیب» وی نحو را از استادش خلیل، و از عیسی بن عمر، و از یونس آموخته، و لغت را از ابوخطاب اخفش بزرگ فراگرفت و کتابی را تألیف کرد، که نه پیش از وی کسی مانند آنرا تألیف نموده، و نه بعد از او کسی تألیف خواهد کرد.

سیبویه سی و دو سال از عمرش می‌گذشت که در دوران رشید بعراق آمد. و چهل و اندی سال داشت که در فارس وفات یافت. در مناظره‌ای که او با کسایی و اخفش کرد، در نتیجه قضاوت فصحاء اعراب، ده هزار درهم جایزه به سیبویه داده شد و او با این پول به بصره رفت و سپس رهسپار فارس گردید...»^۲

این‌ندیم محل درگذشت سیبویه منطقه «فارس» میدانند و نوشته او این احتمال را مطرح می‌کند که ممکن است او در شیراز وفات کرده باشد. چنانچه دکتر معین نیز می‌گوید:

«سیبویه (معرب سبب کوچک یا بوی سبب) ابوبشر عمر و بن عثمان بن قنبر

۱ - فهرست این‌ندیم - ترجمه رضا تجدد - کتاب دوم - ص ۸۹

۲ - حدودالعالم ص ۷۸

(یاقبره) فارسی بیضوی و سپس عراقی مصری ملقب به سیبویه (وَبیضاء فارس ۱۴۸ هـ. ق. - ۷۶۵ م. ف. ۱۸۰ هـ. ق. ۷۹۶ م.) وی اعلم مردم در نحو عربی بود. او را پیشوای مذهب بصیریان در نحو دانند، چنانکه کسانی راپیشوای کوفیان دانند، کتاب مشهور او بنام «الکتاب» در نحو است. قبر وی اکنون در محله سنگ سیاه شیراز می باشد...^۲

با اینکه این دو نویسنده، محل درگذشت و مزار سیبویه را فارس می دانند، احمد اقتداری با اشاره به «گور منسوب به سیبویه» چنین می نویسد: «... در ابتدای شاخه میانی و شمالی دره لیل آثار مقبره‌ای که بر آن عمارت محقری از سنگ و گچ ساخته‌اند و درخت سدری بر آن سایه افکنده است دیده می شود. در اواخر پائیز سال ۱۳۴۵ شمسی، بوسیله هیئت اعزامی دانشگاه اکسفورد از درون بقعه خاکبرداری شد و دو قبر در آن بعمق یک متری یادومتری درزیر توده‌های شن و ماسه پیدا شد، که یکی قبری بزرگ با صندوق مکعبی شکل، بالوحه‌ای بخط کوفی بسیار زیبا که بجهت عمق و تاریکی از تمام آن نتوانستم عکس بگیرم و نمونه‌ای از خط سنگ آن عکسبرداری شد و در این کتاب و در این فصل آورده شده و دیگری قبری کم عرض و بسیار ظریف بدون سنگ قبر و با سنگ آهکی محلی تراشیده، مکعب صندوقچه قبر را پوشانیده‌اند و ظاهراً مربوط به فرزند صاحب مقبره یا زوجه او بوده است. این گور منسوب به سیبویه است، ولی تصور من آنست که این گور منسوب به ابوسعید حسن بن عبدالله النحوی سیرافی است که یا قوت از او سخن گفته و شارح سیبویه و از نحات بوده است. ابراهیم کازرونی نادری مؤلف تاریخ بندر که بروزگار پادشاهی محمدشاه قاجار بندر طاهری را دیده است در گزارش خود نوشته است: «... و عمارتی به قله کوهی نیز برپا است که آنرا مدرسه سیبویه که یکی از فحول نحات بوده، میدانند و مدفن سیبویه مذکور نیز در آنجاست...»^۲ سنگ قبر دیگری که «پزارد» باستان‌شناس فرانسوی، در بندر سیراف کشف کرده و در کتاب «مسیون بندر بوشهر» آورده است، طبق نظریه او متعلق به «محمویه سیرافی» است. پزارد در کتابش می نویسد:

«... یک قطعه سنگ آهکی ضخیم است، روی یک قبر در گورستان اسلامی (ظاهری فعلی) سیراف که سرپوشه مانند بوده و بشکل یک مکعب مستطیل متوازی السطوح است که زاویه‌های آن در پهلوئی بالین متوفی بطور غیر متساوی به ۴۵ درجه تقسیم شده‌اند. طول محورهای آن ۱۰۶ سانتیمتر، عرض آن ۳۳ سانتیمتر و ارتفاعش ۳۸ سانتیمتر است. کناره آن بقدر یک سانتیمتر حجاری و تزئین شده، خط کوفی بسیار زیبا و مزین بگل و بوته‌ای که بار ارتفاع ۱۸ سانتیمتر و طول ۲/۴۵ متر نقر شده، وزینت‌های سه سطح قائم سنگ را تشکیل می دهند. این نوشته‌ها عبارتند از آیه ۵۴ سوره ۳۴ قرآن که با بسم‌اله شروع شده، بدین شرح:

در سمت راست: بسم‌اله الرحمن الرحیم: قل یا عبدی الذی ..

در پائین پا: بین اشترقوا ...

در پائین چپ: علی النفسهم لا تقطبومن رحمه‌اله ..

۱ - اعلام لفت‌نامه - ص ۸۳۶

۲ - آثار شهرهای باستانی - انجمن آثار ملی - ص ۴۳۵

در وسط سطح این سنگ يك كتيبه ديگر خط کوفی به پهنای ۷ تا ۸ سانتیمتر نوشته شده، ولی قسمتهای اول و آخر آن شکسته و در حقیقت دوسوم نوشته‌ها از بین رفته است. اما بقیه خوانده می‌شود، مگر همان سمت که کلمات اسم متوفی حکاکی شده که در پائین حروف «م» اول و «م» وسط آن خورد شده است و نمی‌توان اسم صحیح را خواند... حدس زده شود که محمودیه باشد بشرح زیر:

طرف راست: بسم‌الله‌الرحمن‌الرحیم - هذا قبر محمودیه بن ابی‌نصر بن‌الحسن
پائین پا: رحمت‌اله.

طرف چپ: توفی فی جمادی‌الآخر سنه سبع و عشرين و خمس مائه...^۱
با معرفی این دو سنگ قبر تاریخی به بحث پیرامون «سیراف» که در زمانهای باستان و همچنین در دوران اسلامی، مرکز دریانوردی، بازرگانی، حمل و نقل کالا، و نمودار تمدن ایران کهن بوده است. پایان می‌دهیم.
نجیرم - بندری در خلیج فارس که بنا بنوشته باستانشناس بزرگ ایران سید محمدتقی محظنوی بین بندر سیراف و شبه جزیره بوشهر واقع شده بوده است. وی می‌نویسد:

«بندرگاه کم اهمیتی بنام نجیرم وجود داشت که مسافت آن تا بوشهر در حدود نصف مسافت آن به بندر سیراف بالغ می‌گشت. در زمان مقدسی (قرن چهارم هجری) دارای دو مسجد و بازارهای خوب بود و برکه‌هایی داشت که از آب باران پر می‌شد.»^۲
نویسنده حدود العالم نیز که کتاب خود را در ۳۷۲ تألیف کرده از نجیرم نام می‌برد و آنرا شهری کنار دریا و جای بازرگانان می‌داند.^۳ در مرآت‌البلدان نیز فقط نام این بندر برده شده است.

سید محمدعلی امام شوشتری نیز بدون اینکه ذکر ماخدی نماید می‌نویسد: (بندر نجیرم در کنار سیف‌مظفر... این بندر شهرت چندانی نداشته است گویا قصبه‌ای کوچک بوده است^۴ اگر نوشته امام شوشتری را صحیح دانسته و محل آنرا در کناره‌ی «سیف» که قصبه‌ای در کنار بوشهر کنونی است و هم‌اکنون بنام «شیف» نامیده می‌شود بدانیم، می‌بایستی محل آنرا در حوالی بوشهر جستجو کرد. در عین حال مقدسی و نویسنده حدود العالم این محل را دارای مساجد، برکه‌های آب و محل بازرگانان میدانند و یقیناً دارای شهرت و موقعیت بوده که از آن یاد کرده‌اند. بهر حال اگر مطالعاتی برای پیدا کردن این شهر گمشده خلیج فارس صورت می‌گرفت، محل یکی دیگر از بنادر بزرگ خلیج فارس که محل دادوستد نیز بوده است مشخص می‌شد.

سینیز یا شی‌نیز: دومین بندر قسمت خلیج فارس بوده است که خرابه‌های آن در نزدیکی بندر دیلم و بمسافت تقریبی نیم فرسنگ هنوز باقی است.
ابن‌البلخی می‌نویسد: «سی‌نیز شهرکی است بر کنار دریا و حصارکی دارد و

۱ - نسخه فرانسه کتاب یزارد در کتابخانه موزه ایران باستان - ص ۲۹

۲ - خلیج فارس، جلد دوم، ص ۱۰۹

۳ - حدود العالم، به تصحیح سید جلال تهرانی، ص ۷۸

۴ - خلیج فارس، جلد دوم، ص ۴۶

این سینیز میان مهرویان و جنابا است و جز خرما نخیزد و روغن چراغ و هوا و آب آن نیکو است».

اقتداری می‌نویسد: «... چون از بندر دیلم بسوی گناوه در ساحل دریا برانیم پس از طی مسافتی حدود بیست کیلومتر به قریه امام حسن و خور امام حسن می‌رسیم که امروز یکی از مراکز تأسیسات نفت جنوب است.

بندر خور امام حسن در بریدگی ارتفاعی قرار گرفته است که موقعیت اراضی پست آن برای بارگیری و حمل و نقل دریائی مناسب می‌نماید. برفراز این زمین افتاده، ارتفاعات تپه‌مانندی است که در دامان آن‌ها، آثار خرابه‌های سی‌نیز قدیم هویدا است... از خرابه‌های این شهر کوزه‌هایی یافته‌اند که در آن تخم گیاه ذخیره شده و دردل خاک مانده است قریه حصار که بعد از قریه امام حسن واقعست محل حصار غربی شهر و بندر سی‌نیز بوده است که آثار بارو و ویرانه‌های تأسیسات آن شهر باقیست...»^۱

بنا به نوشته سلطانی «... بعد از بندر مهرویان و بندر دیلم، سینیز در کنار خلیج، سینیز یا سینیز واقع است که اکنون قریه‌ی حصار نامیده می‌شود، خوری بنام خور امام حسن در اینجا هست که موقعیت بندری سینیز را از بندر دیلم بهتر نموده است. برخلاف بندر دیلم و بندر مهرویان قدیم، چاه‌های آن آب شیرین و خوشگوار دارد. جهت غرس درختان مرکبات و خرما و کشت گندم و جو مستعد است آثار خرابه‌های شهر ویران شده‌ی در آنجا فراوان است و اهالی جهت ساختمان‌های خود از زیرزمین آجرهای بزرگ بیرون می‌آورند. از قریه‌ی عامری که در ۱۸ کیلومتری دیلم و در دامنه‌ی بنداستخر است تا قریه‌ی حصار مهرویان آجر شکسته و آثار ابنیه‌ی بسیار دیده می‌شود و نشان می‌دهد که این منطقه در قدیم تماماً شهر و آبادیهای متصل بهم بوده است...»^۲

اصطخری در قرن چهارم گوید: این شهر از مهرویان بزرگتر و در کنار خوری واقع گردیده که تا دریا نیم فرسخ فاصله دارد. گرمایش سخت است و نخلستان و میوه‌های گرمسیر دارد^۳. مقدسی در احسن‌التقاسیم گوید: قرمطبان در اوایل قرن چهارم هجری در سال ۳۲۱ سینیز را تصرف کرده اهالی آنرا کشتند و شهر را چنان ویران کردند که جز اندکی از آن باقی نمانده^۴. ولی ابن‌البخاری در اوایل قرن ششم و حمدالله مستوفی در نزهه‌القلوب در قرن هشتم گویند: سینیز شهری آبادان است و کتان در آنجا هم کاشته و هم بافته می‌شود و این بندر دریناه قلعه‌ی است و روغن چراغ از روستای آن بهمه‌ی آفاق حمل می‌کنند...»^۵

مستوفی گوید: «سینیز شهر معظم و آبادی است و در آنجا انواع پارچه‌های کتانی بافته می‌شود. درسی میلی جنوب شرقی سینیز شهر جنابه واقع بوده و خرابه‌های آن

۱- آثار شهرهای باستانی خلیج فارس - ص ۲۰ تا ۲۲

۲- خلیج فارس، جلد اول، ص ۱۲۶

۳- ص ۳۴ و ۱۲۸

۴- ص ۴۲۶

۵- فارسنامه، ص ۷۸ - ۷۹

هنوز در مغرب قریه‌ی گناوه‌ی کنونی باقی است.^۱

لیکن به عقیده‌ی سلطانی، شینیز یا سینیز که يك نام بدو لهجه است به زمان مستوفی آباد نبوده و باید توجه داشت که مستوفی از متون دیگر مانند ابن‌البختی و اصطخری نقل روایت نموده و طوری بیان می‌کند که خواننده تصور می‌نماید مطالب مربوط بزمان مستوفی است و باعث اشتباه و التباس می‌گردد...^۲

جنابا - جنابه - گناوه

در سی میلی جنوب شرقی (سی‌نیز) واقع بوده است و خرابه‌های آن در مغرب قریه گناوه کنونی باقیست. گناوه را جنابا، گنبد، جنابه نیز می‌گویند. اصطخری می‌نویسد: «هوای آن بسیار گرم است و برای لنگرگاه کشتی مناسب نیست. ولی از مهرویان بزرگتر است.» ابوظاهر مؤسس فرقه قرمطیان در آنجا متولد شد و ایرانیان به مناسبت آب کثیف آنجا را آب‌گنده می‌نامند...»

ابن‌حوقل می‌نویسد: «پارچه‌های کتانی ممتاز و زری‌دوزبهای عالی دارد که مورد پسند سلاطین است...»

بندر گناوه کنونی در جانب شمال غربی بندر ریگ محاذی جزیره خارک است. مسافت مستقیم ساحل خلیج از بندر ریگ تا جزیره‌ی مزبور قریب سی کیلومتر و نزدیکترین نقطه‌ی ساحل به آن جزیره است.

سلطانی می‌نویسد: «... شهرکی از سواحل خلیج فارس است. منجمان قدیم آنرا در اقلیم سوم دانسته و طول شرقی آنرا ۷۷ درجه (از جزایر خالدات - کاناری) و عرض شمالی آنرا ۳۰ درجه نوشته‌اند. جنابه در جنوب سینیز واقع است و هنوز خرابه‌های آن دیده می‌شود. خور جنابه محل خطرناکی بوده که به هنگام طوفان هیچ کشتی از آن سلامت نمرسته است. بین شهر قدیمی جنابه و دریا حدود ۵ کیلومتر مسافت است. بعضی علماء تاریخ قدیم نوشته‌اند که گناوه به جنابه‌بن‌طهمورث منسوب است. میان جنابه و سیراف ۵۴ فرسخ فاصله است جنابه از مهرویان بزرگتر بوده و بازارهایی آباد داشته و ابوسعید حسن جنابی قبطی در آنجا متولد شده است. ایرانیان آنرا گننه یا آبگند می‌نامند. رودخانه‌ی شادکان از ولات بازرنگ برخاسته و جلگه‌ی دستقان را (که به عقیده‌ی نویسندگان لهجه‌ی قدیمی از دشتستان است) مشروب ساخته به دریا می‌ریزد. علماء جغرافی در این باره اشتباه کرده‌اند زیرا رودخانه‌ی شادگان در قریه‌ی نازکان بویر احمد گرمسیری بارودخانه‌ی سیاه چرام که ظاهراً همان شیرین رود است یکی شده و رودخانه‌ی خیرآباد را تشکیل می‌دهند که بعداً در سمت جنوب غربی شهر بهبهان، اول رودخانه‌ی کمیل ضمیمه‌ی آن گردیده و سپس در قریه حیدر کرار رودخانه زهره بآن ریخته و در طول بلوک زیدون عبور می‌کند و در ناحیه‌ی هندیشان می‌گذرد و در آنجا بنام رودخانه‌ی هندیشان موسوم است و در حدود بحرگان به دریا می‌ریزد و در جنابه هیچ رودخانه‌ی وجود نداشته و ندارد. فرهنگستان هم که فلاحیه را به تصور اینکه رودخانه طاب‌شادگان است و در ناحیت فلاحیه عبور می‌کند این نام را بشهرک شادگان داده‌اند دچار اشتباه

۱ - مستوفی - ص ۱۷۸

۲ - خلیج فارس، جلد اول، ص ۱۲۷

گردیده‌اند. بندرگاه گناوه‌ی کنونی آبادی مختصری دارد که بعد از پیدایش نفت در گچساران و دوگنبدان بر اهمیت آن افزوده شده و آبادی آن بیشتر در اثر کارها و فعالیت های شرکت نفت است.

نهضت قرمطیان باعث شهرت جهانی ابن بندر شده که شرح آن خود کتاب مفصلی خواهد شد. برخلاف اینکه آب آنجا را گنده نوشته‌اند چاههای گناوه آب شیرین و خوشگوار دارد.

بندر گناوه به مساحت يك كيلومتر از کنار دریا و در زمین مسطحی قرار گرفته است. آثار خرابه‌های شهر قدیم جنبه در مغرب قصبه‌ی گناوه کنونی باقی است. بنا به گفته‌ی ابن حوقل (صوره الارض) پارچه‌های کتانی ممتاز در آنجا بافته می‌شده و پارچه های بافت آنجا را برای طراز سلطان (که لباس رسمی دولتی بوده) می‌برده‌اند و مندیل‌های مخصوص در آنجا بافته می‌شده است و جنبه منبر داشته و از این جهت معلوم می‌شود لااقل دارای ده هزار تن جمعیت بوده است. در عقب این بندر به مسافت ۱۸ کیلومتر ارتفاعاتی که امتداد آنها از شمال به مشرق است واقع شده لنگرگاه جنبه مطمئن نیست و کشتیهای بزرگ نمی‌توانند باین بندر نزدیک شوند. مسافت میانه‌ی گناوه و بندر بوشهر ۱۹ فرسخ است. بندر جنبه در سال ۱۸ هجری بدست عثمان بن ابی‌العاس ثقفی بمعهده خلیفه‌ی ثانی مفتوح گشت. شهر قدیمی آن تا دریا سه میل فاصله داشته و کشتی‌ها از خوری که مصنوعاً شکافته بودند وارد شهر می‌شده است...^۱

بنادر و شهرهای قرون بعد واپس رفتگی سریع آب دریا که خلیج فارس را از صورت پهناور دیرین بشکل جغرافیائی امروز درآورده است از یکسو و حوادث و رویدادهای گوناگون، از نبردهای دریائی گرفته تا نهب و غارت دزدان دریائی، وقوع بیماریهای همه گیر مخصوصاً طاعون تاریخی در سواحل خلیج فارس - از سوی دیگر سبب شد، تا بنادری که بدانها اشاره شد یکی پس از دیگری ارزش و اعتبار خود را از دست بدهند. گفتیم که با بررسی آثار باقیمانده این شهرها و بنادر ساحل و مطالعه ماخذ تاریخی به این نتیجه می‌رسیم که این منطقه، از دیرباز یکی از معمورترین مناطق گیتی بوده و بنادر آن مراکز دریانوردی دنیای قدیم بوده است... در دوران امپراتوری روم دادوستد خلیج فارس در شهرهای کوچکی صورت می‌گرفت که در سواحل دریا بود. یکی از این شهرها «خاراکس» بوده که با «پالمیر» در بیابان سوریه تماس نزدیکی داشت «بازار پاری» می‌خواند و شرح می‌دهد که از آن مروارید بسیار خلیج فارس، پارچه‌های ارغوانی، می، خرما، زر و بنده به یمن فرستاده می‌شده است.

در دوران ساسانیان نیز بروسعت و اهمیت بنادر و شهرهای ساحلی خلیج فارس افزوده شد... بنیاد اردشیر یابنیات اردشیر بندری از این دوران است که توسط اردشیر بابکان بنا شده. این بندر بر روی محل بندر قدیمی «خط» ساخته شده. بنیاد اردشیر در زمان ساسانیان رقیب بزرگ «هجر» در جلب کالای تجارتی بوده که از اقیانوس هند و

خلیج فارس به سواحل عربستان می‌رسید و سپس بوسیله کاروان‌ها بداخله عربستان و از سمت شمال غربی بسوی بنادر دریای مدیترانه و از طرف جنوب غربی بطرف حجاز و یمن فرستاده و توزیع می‌شد.^۱

«... بوشهر نیز در قدیم «بوخت اردشیر» گفته می‌شد. چنانکه در کارنامه اردشیر بابکان در بخش ۵ - فقر ۱۰ آمده است. «چونش دریا به چشم بدید، اندر یزدان سپاسداری انگارد و بدانجا روستائی را بوخت اردشیر نام نهاد...»^۲ بوختن بمعنی نجات یافتن است چنانکه سه بوخت. منظور همت و هوخت و هورشت، یا اندیشه نیک، گفتار نیک، کردار نیک باشد و بوشهر مخفف بوخت اردشیر و بخت‌یشوع، به معنی آزاد شده یسوع است. نیز می‌توان حدس زد که بوشهر مخفف بوخت شهر باشد. یعنی شهری که آزادی یافته است (آزاد شهر) و این حدس اخیر از توضیح قبلی (مخفف اردشیر) صحیح‌تر می‌نماید.^۳

یک نوشته خطی از همشهریم علیرضا خوبانی نزدنگارنده است که از عظمت بنادر و شهرهای ساحلی ایران در زمان ساسانیان حکایت می‌کند:

«... اردشیر بابکان چند شهر بنام خود بنا کرد که یکی از آنها بلدرا و اردشیر است که بمرور زمان به ریشهر و یضهر نیز می‌گفته‌اند.

در قدیم شهری آباد و پرجمعیت بوده و آثار شهر قدیم آن باکثرت بناهای خیریه و قبرستان متعدد، در اطراف شهر، شاهد این مقال است. گویند دارای چهار صد حکیم، چهار هزار کارخانه جولائی و هفتاد رشته قنات بوده... موقعیکه اعراب برای تسخیر آن آمدند مردم قریب ششماه در قلعه‌ای که قریب شهر است متحصن شده و دفاع نمودند... از جمله آثار، علامت سه قبر است که گویند قبور صحابه پیغمبر اکرم (ص) است که در فتح شهر شهید شده‌اند... دریک فرسنگی ریشهر، شهری بود که هزار مردان نام داشت. وجه تسمیه آن این است که در موقع جنگ هزار مرد جنگی از آن شهر انتخاب می‌شده و برای جلوگیری از حمله اعراب بدوی که گاهی بوسیله کشتی برای نهب و غارت بریشهر می‌آمده‌اند اعزام می‌شدند و در برج و باروها بمقابله می‌پرداخته‌اند... بسیاری از شهرها و آبادیهای این منطقه در اثر طاعون از بین رفته‌اند...»^۴

چنانکه در بالا اشاره شد، حوادث گوناگون طبیعی، سیاسی و جغرافیائی باعث شدند که از این شهرها و بنادر، آثاری اندک و یاقط نامی در تاریخ بجای ماند.

اما در سواحل خلیج فارس هم‌اکنون بنادر بسیاری هست که یا بروی ویرانه بندرهای قدیم یا در نزدیکی آنها بنا شده‌است. که در اینجا بشرح بنا درمهم آن می‌پردازیم:

بندر ریگ:

مرکز ناحیه‌ی طوایف حیات داودی است که در کنار خوری واقع شده و آبادی

۱ - نشریه وزارت امور خارجه، دوره دوم شماره ۱۰، ص ۴۰

۲ - کارنامه اردشیر بابکان، ترجمه احمد کسروی، سال ۱۳۲۸، ص ۲۱

۳ - مجله یمن، سال دوازدهم، شماره ۳، مقاله اشتقاق نام‌های برخی شهرهای ایران، جمشید

سروشیان کرمانی.

۴ - پایان سند همشهری خوبانی

کوچکی است. قدیمی‌ترین و تنها جائیکه نام‌طایفه‌ی حیات داودی آمده در کتاب احسن-التقاسیم مقدسی است که آنرا بنام دشت داودی آورده است.

بندر ریگ در شمال بوشهر در عرض شمالی ۲۹ درجه و ۲۴ دقیقه و طول شرقی ۵۰ درجه و ۴۱ دقیقه گرینویچ واقع است و دارای ۲۵۰ باب‌خانه و ۶۰ دکان است. مسافت از ریگ تا بوشهر از راه خشکی ۱۰ فرسخ و از طریق دریا ۳۰ میل می‌باشد. بندر ریگ پیش از آبادی بوشهر اهمیت بسیار داشته است. در سال ۱۷۵۴ میلادی کمپانی هند شرقی موسساتی در آن بنیاد کرد، لیکن در نتیجه‌ی مخالفت و تحریکات هلندیها آنجا را ترك گفته و به بوشهر منتقل ساختند.

نام ریگ از روزگار تسلط پرتغالیها بر خلیج فارس پیدا شده و تسلط میرمهنای بر این بندر و جزیره‌ی خارک بر شهرت آن افزوده است. خط کرانه از این بندر بطرف جنوب خاوری تا ۲۰ کیلومتری جنوب خاوری بوشهر امتداد یافته و خیلی پست است. یگانه کوه قابل ملاحظه میانه‌ی بندر بوشهر و دهانه‌ی شط که نزدیک کرانه است کوه بنک با ارتفاع ۳۰۴ متر است که قله‌ی آن بمسافت ۳۶۰۰ متر از ساحل دور است. از بندر دیلم تا بندر بوشهر را از قدیم بنام دشتستان نامیده‌اند که همان دشتستان جغرافیای قدیم است. در ۱۲۸۰ هجری شمسی اداره‌ی پست و در ۱۲۸۳ تلگرافخانه‌ای در ریگ تاسیس شد.

بنادر رود حله :

از ناحیه‌ی حیات داودی (ریگ) که به بوشهر می‌رویم به ناحیه‌ی رود حله می‌رسیم نامهای بنادر این رود از این قرار است.

۱ - فراگه : در عرض شمالی ۲۹ درجه و ۱۶ دقیقه و طول شرقی ۵۰ درجه و ۴۴ دقیقه گرینویچ واقع است. دارای تقریباً صد خانوار در کنار مصب رودخانه‌ی شاپور است.

۲ - خشم احمدی : در ۲۹ درجه و ۱۲ دقیقه عرض شمالی و ۵۰ درجه و ۵۵ دقیقه طول شرقی گرینویچ واقع است و یکصد و اندی خانوار دارد.

۳ - ناصری : در ۲۹ درجه و ۱۵ دقیقه عرض شمالی و ۵۰ درجه و ۵۱ دقیقه طول شرقی گرینویچ واقع و دارای هشتاد خانوار است. مردم این بندر کوچک اصلاً از مردم خارک می‌باشند.

قراء ناحیه‌ی رود حله تماماً ۱۶ قریه است و بنادر مذکور تا بوشهر میانه‌ی چهار تا پنج فرسخ مسافت دارند.

شیف :

قریه‌ای است و در مغرب بوشهر بهمین نام جزیره‌ای وجود دارد که تقریباً در حدود ۷۰ خانوار دارد و قرنطینه‌ی بوشهر در این جزیره است. شیف در ۱۰ کیلومتری میانه‌ی شمال و مشرق بوشهر است و دریا در میانه است. شیف جزء ناحیه‌ی انگالی است. در قدیم شیف بندر معتبری بوده، ولی اکنون چند خانواری در آن توطن دارند. ظاهراً -

شیف‌لهجی ازسیف (به کسراول) است و شاید این نام یادگاری ازسیف‌آلمظفر که درهمین حدود بوده، باشد و باکاوش باستان‌شناسان بتوان آثاری از خداوندان سیف بدست آورد. در ترجمه‌ی مسالك و ممالك اصطخری، مترجم آنرا به فتح اول دانسته و اصحاب‌السيف را خداوندان شمشیر ترجمه کرده است، مرحوم استاد بهارهم در حواشی تاریخ سیستان همین اشتباه را مکرر نموده‌اند^۱.

بندر بوشهر:

این بندر در شبه جزیره‌ای است که از طرف مشرق بخشی اتصال داشته عرض آن ۲۹ درجه و ۲۰ دقیقه شمال خط استوا و طول آن از گرینویچ ۵۰ درجه و ۵۵ دقیقه است. اتصال بوشهر بخشی بوسیله‌ی زمینهای پست باطلاقی معروف به مشیله بطول ۴ کیلومتر است. از بوشهر تاخرم شهر ۱۷۶ میل و تا بحرین ۱۸۰ میل دریائی است و تا لنگه ۱۳۷ فرسخ و تا شیراز تقریباً ۵۰ فرسخ مسافت است^۲ بوشهر جدیدالاحداث است و ظاهراً در زمان نادرشاه بوسیله شیخ ناصرخان ابومهدی شاهنشاه افشار ساخته شده است. شبه جزیره‌ی بوشهر مسطح و در انتهای شمالی و جنوب خاوری آن خیلی پست و باطلاقی و لنگرگاه داخلی آن خور «دیره» است. بطور کلی ورود کشتیهای بزرگ نزدین این بندر مشکل است.

بندر بوشهر تا پیش از افتتاح راه خوزستان به تهران بزرگترین و پرجمعیت‌ترین بندر ایران بود. پس از افتتاح راه خرم آباد موقعیت این بندر عظیم به خرمشهر انتقال پیدا کرد سایکس می‌نویسد: «در اواخر قرن اخیر راه شیراز و بوشهر از لحاظ امنیت بهتر از راه عباسی بود و از همین جهت بوشهر برای مقرر نمایندگی بریتانیا در نظر گرفته شد و کریم‌خان زند نیز از این موضوع حمایت و تشویق می‌نمود ولی اینجانب پیش بینی می‌کند که در ظرف ۲۰ سال دیگر محمره و اهواز در مغرب خلیج و بندر عباس در مشرق مهمترین بنادر جنوبی ایران محسوب گردیده و بوشهر رو با انحطاط خواهد رفت»^۳ و نیز می‌نویسد: «نکته‌ی دیگری که اینجانب در موقع مأموریت خود در این ایالت پیشنهاد کردم، این بود که در عوض نایب قنسولی که در محمره است قنسول‌گری مستقلی برای خوزستان ولرستان دایر شود و قنسول اعزامی مرکز خود را در اهواز قرار دهد و اقلانش ماه سال را به مسافرت در حوزه‌ی مأموریت خود بپردازد و برای افتتاح راه - بختیاری و راه لرستان مساعی کافی بکار برد و علاوه اوضاع شوستر و محمره را مراقبت نماید. اهواز را اینجانب از این نقطه نظر انتخاب و پیشنهاد کردم که محل تقاطع طرق مختلفه است ولی بوشهر محل مناسبی نیست و از اهمیت آن نیز روز بروز که اهواز رو بمران و آبادی می‌رود کاسته می‌شود»^۴

۱ - خلیج فارس، جلد اول، ص ۲۲۹

۲ - فارسنامه ناصری، جلد دوم، ص ۲۰۳

۳ - هشت سال در ایران، سرپرسی سایکس، ص ۲۳۱

۴ - ایضاً ص ۲۳۲

پیش بینی این مامور عالی مقام انگلیسی اکنون صورت عمل بخود گرفته و بوشهر اهمیت سابق را از دست داده است و فعلا بوشهر در حدود ۷۰۰۰ تن جمعیت دارد که آن هم در اثر معاملات مرزی و موسسات دولتی در آنجاست .

قدیمترین سند و کتابی که نام بوشهر در آن ضبط شده معجم البلدان یا قوت حموی است که لسترنج انگلیسی هم آنرا متذکر شده و یاد کرده است . لیکن به نظر می رسد که کلمه بوشهر مصحف و محرف کلمه ریشهر است . چه یا قوت این بندر را جزء اعلام جغرافیائی خود ضبط نکرده است و در ذیل بحر فارس و شرح سواحل میانهای شینیز و نجیرم نوشته است . و بعد از یا قوت نیز احدی متذکر نام این بندر نشده ، ولی از زمان نادرشاه افشار به بعد این بندر بتدریج آباد شده و نام آن در تاریخ می آید . از بوشهر به بندر لنگه ۶۱۶ کیلومتر طول راه شوسه است . مطالبی که در کتب تاریخ و اخبار ایرانیان قدیم راجع به ر شهر آمده و بعضی ها نام قدیمی «مزامبریا» را مربوط به بوشهر دانسته اند ، غلط محض است .^۱ توجه می دهیم که چند قریه ی کوچک از بلوکات حیات داودی ورود حله و لیراوی از دیلم تا بوشهر در ساحل است که از ذکر آنها صرف نظر شد .

بنادر تابعه بوشهر :

۱ - ریشهر : شاید «راشر» مذکور در فتوح البلدان بلادزی همین باشد که در فتوح آمده است . البته منکر وجود يك آبادی قدیمی در این نقطه نباید شد . به موجب نظریه صحیح سلطان علی سلطانی «... ریشهری که علماء تاریخ و جغرافیا مانند اصطخری و ابن حوقل و مقدسی و ابن البلخی نوشته اند بطور قطع در ناحیه و قریب به بندر معشور است و منظور آنان ریشهر بوشهر نیست . احتمال دارد که چون این بندر نامی مانند ریشهر داشته باعث اشتباه متأخرین شده باشد .

ریشهر تا بوشهر يك فرسخ و نیم فاصله دارد و آثار باستانی از آنجا بیرون آورده اند که در همان محل قدیمی دیهی و مزارع کمی است . آب چاههای شیرین ، اراضی و بارگاه و هوای آن از بوشهر خیلی بهتر است ...»^۱

۲ - حلیله (هلیله) : در سه فرسخی جنوب بوشهر واقع است . چاههای آن کم عمق و آب شیرین است و نخلهای قوی و بندرگاه خوب و محکمی دارد .

۳ - جفره : در يك فرسخی جنوب بوشهر

۴ - سیفکه : در سه کیلومتری داخل خلیج بوشهر .

۵ - دستک : در شرق بوشهر و در کنار قلعه ریشهر واقع شده

۶ - بهمنی : در يك فرسخی بوشهر است و محل سابق زندگی انگلیس ها بوده و هوایش بهتر از بوشهر است . علاوه بر این دیه های دیگر بنام : سنگی - جبری - ظلم آباد امامزاده و قرای دیگر هم در این شبه جزیره است .

بنادر تنگستان :

قسمت ساحلی خلیج فارس از بوشهر بطرف جنوب خاوری تا کلات که ۷۰ کیلو

۱ - رجوع شود به «لیان» همین بخش

۲ - خلیج فارس ، جلد اول ، ص ۱۳۰

متری بوشهر است تنگستان نام دارد . از بوشهر تا مسافت ۳۰ کیلومتر کرانه پست است و پس از آن سلسله جبال نزدیک ساحل بوجود آمده که بلندترین قلهی آن بنام بوریا (گوش خر) به ارتفاع ۷۶۲ متر در ۹ کیلومتری شمال کلات واقع است .
بنادری که در این کرانه است از شمال به جنوب عبارتست از :

۱- هلیله که در شبه جزیرهی بوشهر است .
۲- دلوآر که آبادی آن ۳ کیلومتر از کرانه دور است و فعلا دفتر نمایندگی گمرک در آنجا تأسیس شده .

۳- باشی که در جنوب خور هلیله واقع شده است .

۴- آبادیهای دیگر : رستمی ، بوالخیرعامری ، یونجی (یونجه) ، سلیم آباد ، کاری (کری) ، تل سرخ ، خورشهایی ، گاهی ، بهیگ ، محمدعامری ، گانیگ که تماما آبادیهای کوچکی است که فقط کشتیها و زورقهای محلی به آنجا آمد و شد دارند .
بنادر دشتی :

دشتی ناحیهی بزرگی از گرمسیر فارس است . طول آن از بندردیر ناحیه بردستان تا تنگهی رم ۳۶ فرسخ و عرض آن از سرگاه ناحیهی تسوج تا کلات ناحیهی ماندستان ۱۸ فرسخ است . محال دشتی اصلا ۵ بلوک باین شرح است :

۱- بردستان ۲- بلوک ۳- سنا ۴- تسوج ۵- ماندستان

کرانههای دشتی از کلات بطرف جنوب باختری به مسافت ۷۲ کیلومتر تا نقطهیکه رأس مطاف نام دارد امتداد داشته ، سپس بطرف خاور بطول ۴۲ کیلومتری شمال بندر - کنگان کشیده شده ، در آنجا بمساحل شیب کوه متصل می گردند و رشته ارتفاعاتیکه در قسمت جنوبی ساحل تنگستان است ، در این قسمت از ساحل نیز تا رود موند امتداد می یابد .

از دهانهی رود موند ساحل خیلی پست و باطلاق شده ، جزایر تهمادو (که جبرین نیز می نامند) و نخیلو بر اثر خورهای زیارت و تهمادو و خورخان بوجود آمده و منطقهی باطلاقی نیز به همین علت در فاصلهی میانهی رود موند و کوه دیرنگ پیداشده است و در این قسمت کرانه تا بتانه که در ۲۰ کیلومتری شرقی رأس مطاف می باشد ، بغیر از بعضی نخلستانهای پراکنده ، هیچ آبادی وجود ندارد . کف دریا نیز در این قسمت از ساحل دشتی بخصوص در ناحیهی رأس مطاف به تدریج بالاآمده و این بالاآمدن بطرف جنوب شمالی کشیده شده ، عمق آب را کم نموده عبور کشتیها را خطرناک ساخته است و از بتانه یک سلسله ارتفاعاتی که قلهی آن بنام دیرنگ به ارتفاع ۹۹۶ متر و به مساحت ۲۴ کیلومتر از کرانه واقع شده جزء آن است و نزدیکترین قلهی آنها به بتانه بنام قلهی دودکش نامیده شده و به ارتفاع ۲۴۳ متر است و تا شمال دیر کشیده شده است . در اینجا مابین این رشته ارتفاعات و رشته ارتفاعات مربوط به کوه خورموج به کنار دریا رسیده و درهیی که امتداد آن از شمال به جنوب خاوری است حد فاصل می باشد .

بنادری که در این ساحل وجود دارد نظیر بنادر کرانهی تنگستان بوده و آبادیهای خیلی کوچکی است که فقط در آنها کشتیهای محلی آمد و شد می کنند و از شمال به جنوب تادهانه رود موند ، آن بنادر عبارت است از : کلات - مره - هداکوه - زیر آهک -

بری کوه - بالنگستان لاور - زیارت - کبکان - از دهانه‌ی رود موند تا بتانه به قسمتی که در بالا گفته شد ، در نزدیکی ساحل بعلت باطلاق و خورهای مختلفه آبادی وجود ندارد . خورها و لنگرگاههاییکه در این قسمت وجود دارد عبارت است از :

خور زیارت :

که دهانه‌ی آن ۷ کیلومتر در جنوب کبکان واقع و درحقیقت يك دهانه از رود موند است . لنگرگاه غیر محفوظی است .

راسخان :

به مساحت ۱۲۵ کیلومتر در جنوب خورزیارت واقع شده و قسمت زمین مبانی این نقطه و دهانه‌ی رود موند همگی باطلاق است . کشتیهای کوچک می‌توانند در خلیج کوچکی در جنوب آن به عمق ۳۷ متر تا ۴۶ متر برای بنای از باد شمال لنگر باندازند .

خورخان :

دهانه‌ی آن در گوشه‌ی شمالی خلیج کوچکی که در جنوب رأسخان است واقع و عمق آن در موقع جزر ۳ تا ۵ متر است و چون زمین آن لجن است کشتیهای کوچک می‌توانند بآن داخل شوند . داخله‌ی خور خیلی وسیع است و انتهای شمال شرقی آن بخور زیارت متصل گشته داخل این خور به اصطلاح محلی بصندوقچه‌ی در بسته معروف است ، خورخان غیر مسکون است . لکن پناهگاه و لنگرانداز خوبی است . خورخان در حقیقت بندر قعبه‌ی بردخون ضابط نشن ناحیه‌ی بردستان دشتی است . از خور نامبردد تا بردخون دو فرسخ می‌باشد .

خور تهمادو :

دهانه‌ی این خور که در شمال جزیره‌ی نخیلو بین این جزیره و نوک جنوبی جزیره‌ی تهمادو می‌باشد ، بمسافت ۲۷ کیلومتر در جنوب رأسخان واقع شده است .

خور گرم :

دهانه‌ی اصلی این خور در شمال بتانه و به مسافت ۷ کیلومتر از آن است . این خور بطرف شمال باختری تا انتهای شمالی جزیره‌ی تهمادو کشیده شده و در مقابل جزیره‌ی تخیلوبخور تهمادو متصل می‌شود . در این خور قسمت زمین‌ها و تخته‌سنگهای زیرآبی را که در شمال قسمت ساحل میانه بتانه و کبکان قرار گرفته‌اند ، از ساحل دشتی جدا نموده و راس مطاف در ۲۰ کیلومتری جنوب شرقی جزیره‌ی نخیلو واقع شده است .

بنادر دیگری که در ناحیه‌ی جنوبی سواحل دشتی و بردستان واقع است از ناختر بخاور عبارت است از : بتانه - ده گرین و دیر که لنگرگاه آنها محفوظ نیست .

بندر دیر :

بندر دیر بندر بردستان محسوب است و برای بنای از باد شمال لنگرگاه آن خوب و به عمق ۷ متری و در مسافت يك کیلومتری زمین واقع است . حاکم نشین دشتی ، بندر دیر است . هنگام آرامی دریا پیاده شدن از کشتی زمین در هر سه بندر سابق الذکر

آسان است . دیر سیصد و اندی خانه دارد . دارای بازارچه و کاروانسراست و در آن نخلستان و مزارع یمی خیلی خوبی است . چاه آبهای شیرین کم عمقی دارد . از حیث هوا از اکثر بنادر بهتراست .

بندر بریکو - زیر آهک - دهکو - بندر عالی (اولی) - بندر بتانه - بردستان بندر چاه بهن - بندر درگر - بندر گزخان و بنادر کلات - بی بی خاتون - گزنگ - کمال احمدی - مله گز - در دامهی - شی پرم - کبگان - بالنگستان - لاور عموما در واقع دیهائی بیش نیستند و از بنادر دشتی محسوبند .

بنادر شیب کوه :

سواحل شیب کوه از بنک (۱۲۶ کیلومتری خاور دیر) تا چارک به مسافت ۲۵۰ کیلومتر در امتداد شمال و جنوب شرقی کشیده شده است و خط ارتفاعاتی در تمام طول این کرانه وجود دارد که در نتیجه بنادر آن یا دریای کوه بوده یا اکثر ۱۰ کیلومتر عقب آنها کوهستان است . بنادر مهم آن عبارتست از :

بندر کنگان :

که در پای کوههای ساحلی واقع شده . لنگرگاه آن به عمق ۹ متر در مسافت یک تا دو کیلومتری ساحل است و به نسبت از باد شمال محفوظ می باشد . کنگان در شمال غربی بندر طاهری واقع و فاصله ی آن تا بوشهر ۲۳۶ کیلومتر و تا بندر لنگه ۳۸۰ کیلومتر است . جمعیت آن ۳۷۵۳ تن است .

بندر طاهری (گوگانا) ۱ :

در ساحل خلیج کوچک طاهری و در پای کوههای کرانه واقع گردیده است . لنگرگاه آن از کنگان بهتر است . میانه ی این بندر و کنگان عمق دریا تا یک کیلومتری ساحل در حدود ۱۰ متر است و به سهولت کشتی می تواند در این مسافت از زمین لنگر بیدازد . بندر طاهری شش فرسخ میانه ی جنوب و مشرق کنگان است . تنبک سه فرسخ میانه ی جنوب و مشرق کنگان ، اخشر چهار فرسخ و نیم جنوب شرقی کنگان ، پرگ هفت فرسخ میانه ی جنوب شرقی ، چاه کور ۹ فرسخ میانه ی جنوب و مشرق ، سنج سه فرسخ میانه ی شمال و مشرق ، گوده نیم فرسخ شمال و مغرب نخل تقی ۱۲ فرسخ میانه ی جنوب و شرق نخل غانم چهار کیلومتری میانه ی جنوب و مشرق کنگان است و تمام این دیهها ساحل دریا است . بندر طاهری نزدیک خرابه های بندر قدیمی سیراف که شهرت تاریخی دارد واقع است و همان طور که ذکر شد در دوران باستان بنام «گوگانا» بوده که متأسفانه تا به امروز روی آن مطالعه نشده است .

بندر دیله (تاگه) :

پس از بندر مخروطی مهروبان به بندر آباد کنونی بنام بندر دیلم می رسیم . فاصله از بندر خرمشهر تا بندر دیلم ۳۶ فرسخ است . بندر دیلم در شمال پوزه (دماغه) تنوب است این بندر در دشت واقع شده و در شمال آن به مسافت ۱۸ کیلومتر ارتفاعاتی در امتداد

خاوری و باختری به نام بند استخر و بعداً بند بوالهوا که میانه‌ی شهرک دیلم و بهبهان قرار دارد، کشیده شده است و ارتفاعات دیگری تا مشرق بندرریگ امتداد دارد. عمق ساحل آن کم است و بندرگاه آن غیر محفوظ و در موقع باد جنوب خاوری حفاظی ندارد.

بندر دیلم در ۱۲ فرسخی جنوب بهبهان و ۸۵ میلی شمال غربی بوشهر و ۸۵ میلی شطالعرب واقع است. پس از خرابی مهر و بان کلیه‌ی تجارت وارداتی و صادراتی بهبهان با این بندر بوده است. از قدیم این بندر از توابع بلوک لیراوی بشمار می‌رفته و بلوک یاد شده هم تا ۱۳۳۱ قمری جزء حوزه و سر جمع ولایت بهبهان بوده. بیشتر تجار و مردم ساکن شهرک بندر دیلم بهبهانی هستند. تاریخ بنیاد این بندر و وجه تسمیه‌ی آن معلوم نیست و در کتب فتوح و جغرافیای قدیم ذکری ندارد و شاید از نام دیلمون^۱ قدیمی گرفته شده باشد.

در سه کیلومتری بندر دیلم در سمت جنوب، قلعه‌ی تنوب و سدآبی است. قلعه‌ی یاد شده از آثار هلندیهاست و بقایای کارخانه و موسسات آنها هنوز در آنجا باقی است.

ماه‌شهر - معشور - (ماچول): بندر است در مدخل خور موسی در ۱۸ کیلومتری جنوب شرقی بندر شاهپور و ۱۱ فرسخی میانه جنوب و شرق شادگان^۲.

معشور کنونی که در کنار یکی از شاخه‌های پیچ در پیچ خور موسی واقعست از سال ۱۳۱۸ شمسی که بندر صادراتی نفت شد به تدریج کسب اهمیت کرد. قبل از این فقط صد خانوار دهقانی بیشتر نداشت ولی شرکت سابق نفت با ساختمان منازل، تاسیسات نفتی، تاسیسات اداری و کشیدن چهار لوله نفت آنرا در ردیف بنادر بزرگ نفتی درآورد. جائیکه امروز بندر ماه‌شهر نامیده می‌شود، تا قبل از تاسیسات نفتی بیابان لم‌یزرع بود و بندر قدیمی معشور در ۸ کیلومتری آن قرار داشت.

ابن بطوطه که در ۷۳۲ هـ (۱۳۳۲ - م) از این بندر عبور کرده درباره معشور قدیم چنین می‌نویسد: «... ماچول شهر کوچکی است، بر کنار خوری که گفتیم از خلیج فارس منشعب شده است. زمینهای این نواحی شوره‌زار است، نه درختی دارد و نم‌سبزه‌ای در ماچول بازار بزرگی هست که از بزرگترین بازارها می‌باشد. من یک روز در آن شهر بسر بردم و از شکاربانی که حیوانات از رامز (رامهرمز) بماچول می‌آوردند چارپائی کرایه کردم و پس از آنکه سه روز از طریق بیابان راه پیمودم به رامز رسیدم...»^۳

شرکت سابق نفت در طرح اولیه‌ای که برای ساختن بنادر نفتی غیر از آبادان تنظیم کرد چنین نظر داد که در کناره بایر معشور - آنجا که به خور موسی متصل است - می‌توان یک بندر بزرگ صادراتی نفت برای حوزه گچساران و آغاچاری ایجاد کرد. این طرح گرچه ظاهراً مقرون بصرفه اقتصادی بود، لکن معاصب بزرگی نیز در برداشت از جمله هزینه لارویی، عمیق کردن نگاهداری عمق آب و تمیز کردن خور موسی از گل ولای بقدری زیاد می‌شد که آماده ساختن آن برای پهلو گرفتن کشتیهای بزرگتر از چهل هزار

۱ - دیلمون نام قدیمی جزیره بحرین است.

۲ - خلیج فارس بایندر ص ۳۹

۳ - سفرنامه ابن بطوطه، ص ۱۸۰

تن غیر ممکن بود و مهمتر اینکه چون خور موسی نسبتاً کم عرض است، در صورت افزایش وسائط نقلیه و توسعه فعالیت اشکال تراکم وسائط و تصادم آنها نیز پیش می‌آید.

اشکال دیگر این بود که محوطه انبار نفت معشور جای کافی و مناسب برای توسعه ندارد و نقص بزرگ دیگر که از نظر صدور نفت نیز حائز اهمیت فراوان است اینکه در این بندر نفت را نمی‌توان با کمک نیروی ثقل به کشتی رسانید و به کاربردن تلمبه نیز هزینه‌ها بالا می‌برد. به علاوه فاصله معشور به بازار فروش نسبتاً زیاد بوده و در نتیجه هزینه حمل هر بشکه نفت خام از آنجا چند ریالی کمتر از حمل آن از دو نقطه دیگر می‌شد.

در ناحیه فعلی معشور که شامل معشور قدیم و معشور نفتی است و توابع معشور در سال ۱۳۳۵ (نوامبر ۱۹۵۶) جمعا ۷۸۲۶۹ نفر زندگی می‌کردند که از این عده فقط ۱۵۶۹۴ نفرشان در دو معشور مسکون بودند، که ۲۰ درصد کلیه ساکنان ناحیه است. از این عده ۸۲۱۸ نفر مرد و ۷۴۷۷ زن بودند و بموجب آمارهای که از سرشماری عمومی بدست آمده تعداد مردانیکه در مقابل هر ۱۰۰ زن قرار دارند ۱۰۹٫۹۹ نفر است^۱ در معشور قدیم چند ساختمان بزرگ و تعدادی ساختمانهای گلی و بوریانی وجود دارد. آب و برق معشور قدیم قبلاً بوسیله معشور نفتی تأمین می‌شد ولی در سال ۱۳۳۸ (۱۹۵۶) که جهت بررسی فیلم (نفتکشی می‌آید) سازمان فیلم گلستان به این شهر رفتیم^۲، یکی از متفدین محل که با نفتیها زدوبند داشت، همه آب لوله‌ها ب مردم شهر نمی‌داد و بیشتر آنرا صرف تعمیرگاه اتومبیل و خانه‌ها و باغات شخصی خود می‌کرد. مردم شهر فقیر بودند. تراخم، مالاریا، سل و رماتیسم اکثر ساکنان شهر را مبتلا کرده بود. شغل اهالی کمی زراعت و دامداری و ماهیگیری بود.

هندی جان - راس بحرگان - اراتیس :

بندر هندیجان بیست و یک فرسخ میانه‌ی جنوب و مشرق شادکان (بندر باسیان سابق) است. هندیجان از شهرهای قدیمی خوزستان بشمار میرود و آنرا معرب هندیگان بمعنی جایگاه هندیان دانسته‌اند. یاقوت حموی می‌نویسد: «در این مکان ایرانیان مهاجمین هندی را مغلوب کردند و از این جهت باین موضع تبرک می‌جویند.

یکی از اسرار این منطقه یعنی طرفین کرانه‌ی شط العرب و رأس خلیج فارس که پرده‌ی ابهام بر روی آن افتاده، این است که از خور بندر کاظمه (خور عبدالله) که فعلاً در نزدیکی آن کویت بوجود آمده، تا شهرستان بصره و سواحل ایران از کرانه‌ی شط العرب تا حدود بندر دیلم کنونی را «فرج‌الهند» می‌خوانده‌اند و مخصوصاً حدود ابله را که بزرگترین بندر عصر ساسانی به مدائن و عراق عرب بود «فرج‌الهند» می‌نامیده‌اند.^۳

سلطانعلی سلطانی می‌نویسد: «... نامورترین یادگاری که از نام هند در منطقه

۱- نشریه آمار عمومی کل کشور.

۲- این بررسی در سال ۱۳۳۸ انجام گرفت و فیلم کوتاه خبری «نفتکش می‌آید» که نشان دهنده طرز کار پنج راهنمای محلی ایرانی، که نفتکش‌ها را به اسکله می‌رسانند، بود، تهیه شد. در مطالعه‌ای که برای تهیه سناریوی فیلم کردیم، همه اطلاعات، سازمان نفتی، بارگیری، هدایت کشتی به اسکله‌ها و خور موسی را که درین صفحات نقل شده جمع‌آوری و بدست آوردیم.

۳- معجم البلدان، جلد دوم، ص ۱۹۶.

میان‌هی بصره تا کازرون و کوه‌های بختیاری پایدار مانده است نام شهرک هندیبجان است. روایت داستانی یاقوت حموی مورد اعتماد نیست چه اسمائیکه نام هند در آن دیده می‌شود منحصر به هندیبجان نیست. ابله و بصره را که می‌دانیم فرج‌الهند می‌نامیده‌اند و یکی از باغ‌های سلطنتی مدائن را که خسرو پرویز در آنجا گرفتار گردید باغ هندوان (بنا به ضبط طبری) می‌نامیده‌اند و نیز پل آجری اهواز قدیم را پل هندوان می‌خوانده‌اند. در بلاد شاپور کوه کیلویه بازجائی بوده که جومه‌ی هندیبجان نام داشته و در کازرون نیز بازجائی به اسم هندیبجان شاپور بوده است. به عقیده‌ی این ناچیز جزء اول کلمه اندامش (اندیشگ دزفول) و اندکا در کوه‌های بختیاری مرتبط بدین نام است. در دیگر نقاط ایران هم مانند کرمان نقاطی وجود دارد که کلمه‌ی «هند» از آن نمودار است و بنابراین نمی‌توانیم روایت یاقوت را قبول کنیم و اینطور معلوم می‌شود که کلمه و نام «هند» در ایران مخصوصاً در مناطق مذکوره اصالت تاریخی دارد و از یک تاریخ بسیار قدیم که تاکنون بر ما مجهول مانده یادگاری مانده است و درخور تحقیق و استقصاست.^۲

«زط و جط» که «زوت و جت» هم نوشته‌اند هر چهار بالهجه‌های گوناگون ظاهراً یکی است و نام طوایفی است که در حدود هندیبجان و جراحی و شهرستان رامهرمز و روستای جایزان مسکن داشته‌اند. اینها کیستند و از کجا آمده‌اند؟ همانگونه که هندوستان کنونی را «هند» می‌نامیم کلمه‌ی زط و جط نیز در سند پاکستان وجود دارد و همین شباهت قرابت اسمی باعث شده که اینان را از مردم سند و هند بشمارند، در صورتیکه باز بنظر نویسنده اشتباه است و اینها نیز در ایران سابقه‌ی زیاد دارند.^۳

لسترنج خاورشناس انگلیسی با استفاده از روایت یکی از علماء جغرافیای قدیم تصور کرده که این قوم و سیابچه از گولیان و غربتیان هستند. در نزدیک هندیبجان کنونی شهر آسک قدیم واقع بوده که بسیاری از جنگ‌های خوارج در نزدیک آن رخ داده است و نام این شهر در اشعار بعضی از شعرای عرب آمده از جمله: الفأ مؤمن فیماز عتمم - و یقتلهم باسک اربعونا» یاقوت حموی بنقل از مسعر بن مهلهل درباره‌ی این شهر چنین آورده است: «آسک در حدود ارجان (بهبهان) و رامهرمز قرار دارد. شهری است دارای آبادیها و در آنجا ایوان بلند نیکوئی است در دشت بر چشمه‌ی خوشگوار. آن ایوان قبه‌ئی بلند دارد که ارتفاع آن صد ذراع است که آنرا قباد بنیاد کرده و در آن مسجدی است و بر آن قبه آثار یرده‌هاست که در دیگر بلدان ندیده‌ام گنبدی محکمتر و بهتر از آن، بر در غربی آن کتابتی

۱- معجم البلدان ج ۲ ص ۱۹۹ ذیل بصره و کتاب الخراج قاضی ابویوسف طبع ۱۳۵۳ ص

۲- دکتر محمد مقدم در حاشیه‌ای بر کتاب دربانوردی عرب اثر حورانی درباره آشفته‌گیهای تاریخی و پدید آمدن دو قلوهای برای شهر و سرزمینها تصریح می‌کند که «هند» سرزمین گوشه شمال غربی خلیج فارس اطلاق می‌شد. و سندهای بسیار از تاریخ نویسان و مسالک و ممالک نویسان نشان می‌دهد که سرزمین جنوب خوزستان و پیرامونش ارض‌الهند (ترجمه عربی هندوستان) و نامهای بنادر و شهرهای اشاره شده مربوط به همین نامگذاری است.

۳ - سرزمین‌های خلافت شرقی، ترجمه محمود عرفان، ص ۷۶

به پهلوی در سنگ منقوش است و میانه‌ی آن وارجان دیهی است به هندیجان معروف . صاحب آثار عجیبه و ابنیه‌ی قدیمه از پادشاهان گذشته می‌باشد . در آنجا دفینه‌هایی مانند دفینه‌های مصر کشف می‌شود و در آن تابوت‌هایی که از لحاظ صنعت بدیع است و آتشکده‌ها می‌باشد .^۱

سلطانی اضافه می‌کند :

« بطوریکه قدیم‌ترین سیاح عرب نوشته تا قرن چهارم آثار قصور عالیه و ابنیه‌ی عظیمه‌ی باستانی در هندیجان برپا بوده است. آثار عظیم آبیاری روزگار باستان در طرفین رودخانه‌ی هندیجان نمودار است و علاوه بر آثار قنوات بسیار، آثار سدبندی بر روی رودخانه‌ی زهره و خیرآباد که در زیدون یکی شده و از وسط هندیجان میگذرد پیداست و نشان می‌دهد که هر دو طرف رودخانه یعنی از هر طرف تا چند فرسخ فاصله را آبیاری می‌کرده‌اند ...^۲

هندیجان در ۳۰ ر ۱۵ درجه عرض جغرافیائی و یک درجه طول شرقی اهواز قرار دارد آبادی هندیجان در قرون اخیر بیشتر بوده لیکن بر اثر طاعونی که سال ۱۳۴۷ هجری قمری رخ داده این شهر رو به خرابی گذارده و بصورت کنونی درآمده است.

رود زهره و خیرآباد یا هندیجان که در ۱۰ کیلومتری شمال زبانیه بحرکان بخلیج می‌ریزد. دارای دلتای بزرگی بوده و مصب آن چندین شعبه دارد که در نتیجه حدود کرانه را باطلاتی کرده و کشتیهای بزرگ نمی‌توانند به آسانی نزدیک شوند، ولی گروهی بیست تا سی تنی می‌توانند وارد شوند و تا شهر هندیجان که در فاصله‌ی پنجاه کیلومتری دهانه‌ی بحرکان است آمد و شد کنند .

بحرگان کلمه‌ی مرکب عربی و فارسی است و شاید کلمه‌ی بحر محرف باشد از یک واژه‌ی فارسی لیکن مادام که سندی بدست نیاورده‌ایم، نباید با گمان و تحقیق این نام را تغییر داد چه بنیاد تاریخ بر شالوده‌ی روایت است و نباید اساس قاعده‌ی روایت حدیث را متزلزل کرد .

از رأس بحرگان خط‌کناره به طرف خاور و شمال خاوری و سپس تا رأس تنوب بطرف جنوب کشیده شده و تشکیل خلیج پهناوری را می‌دهد که طول کرانه بین رأس بحرگان و رأس تنوب در حدود ۵۵ کیلومتر است و خیلی پست بوده . عمق دریا در این خلیج خیلی کم است. از رأس تنوب ساحل در امتداد جنوب خاوری به مسافت ۱۱۰ کیلومتر تا رأس شیف (شط) واقع است و در ۲۰ کیلومتری شمال شرقی بوشهر کشیده شده و نسبتاً پست بوده به استثناء کوه‌بنگ خط ارتفاعات و کوهها همه در مسافتی پشت خط ساحلی است. فاصله و مسافت از شادگان به هندیجان ۲۱ فرسخ و در میانه‌ی جنوب و شرق فلاحیه (شادگان) است.

۱- خلیج فارس ، جلد اول ، ص ۱۲۲

۲- ایضاً ، ص ۱۲۳

بهمان نسبتی که بنادر و شهرهای ساحلی خلیج فارس. در کار دریانوردی، ناوبری و تجارت دریائی ایران و تمام منطقه و همچنین در ارتباط با دنیای قدیم، حائز اهمیت بوده اند جزایر خلیج فارس نیز، هر یک به نسبت موقعیت جغرافیائی و خصوصیات دیگر خود، در این زمینه اهمیتی خاص دارند.

از نخستین روزهایی که زورقهای اولیه در سواحل خلیج فارس به آب افتاد تا به صید ماهی و مروارید پردازد و از همان روز که اولین مسافران دریا بوسیله آبهای زمردین آن پارو کشیدند این جزایر نیز چون بنادر، بعنوان پایگاههای دریائی، مراکز داد و ستد و بازرگانی و تجارت مورد استفاده قرار گرفتند.

ساحل نشینان دریای پارس از دیرباز، به دریانوردی و سفر در دریای چین و هند نام آور بوده اند. برای ساکنین کرانه های این دریا، چه آنها که بر ساحل شمالی آن از کرانه های شرقی دجله تا دشتهای مکران و بلوچستان بنام پارسی و ایرانی معروف بوده اند و چه آنها که در کرانه های عربی و دجله و سواحل جنوبی خلیج فارس و پیرامون فلات عربستان بنام اقوام عرب و زنگی و یمنی شهرت داشته اند دریا منبع نعمت و برکت و راه تجارت و ثروت و وسیله آمد و شد و دفاع و لشکرکشی بوده است، از این جهت، زندگی مردم ساحل نشین از دریا جدائی ناپذیر است^۱.

عیلامی ها و بابلی ها و کلدانی ها و پارسی ها و فینیقی ها، برجسته ترین اقوام دریانورد، دریای هندوستان و چین و هوشمندترین آنها بشمار می رفته اند. اما ایرانیها که از راه دریا ثروت خواسته فراوان گرد آورده بودند، از سایر دریانوردان ساحل کوشاتر و سخت جان تر بوده اند.

دریانوردی در روزگار باستان، بخصوص برای امور تجاری و داد و ستد، بر روی کشتیهای کوچکی انجام می گرفته که از تنه درختان خرما و نارگیل و چوب ساج و الوار دریائی ساخته می شده یا در کشتیهای بزرگتر و سواحل ایران پرداخته و آماده سفر می گردید، تخته ها با طنابهای استوار بهم بسته می شد. دریانوردان غذای کافی و آب و کالای خود را در آن جا می دادند و همراه باد موافق، بادبان می افراشتند و بر پهنه امواج خروشان اقیانوس هند روان می شدند تا از آنجا به هندوستان، سرندیب، مالزی، عربستان، شرق آفریقا و جاوه و چین بروند.

در دریائی این چنین پر جوش و خروش، با قایقها و کشتیهای کوچک آن زمان روان شدن، از گردابها و طوفانها گذشتن، و به سرزمینهای ناشناخته رفتن، کاری قهرمانی و شورانگیز بود. چون دریانوردی آهنگ عزیمت می کرد، کسان خود را می بوسید و آنچه باید بعد از مرگ او بشود بر نوشته ای بجای می گذاشت. از همه آنها که با او پیوندی داشتند دیدار می کرد، زن و فرزند خود را بخدا می سپرده و در میان زاری و بی قراری خویشان، خاک بندر را ترک می گفت. سفری بس دراز در پیش داشت. بدانگونه که تنها از دریای پارس به کشور چین رسیدن، خود سالها طول می کشید. برگشتن نیز همچنان دشوار بود. بیماری و طوفان و کشتی شکستگی و طعمه امواج شدن در کام نهنگ فرو رفتن، بدست آدمخواران گرفتار آمدن، طاعون و وبا گرفتن، از دم تیغ فرمانروایان سرزمینهای دور دست گذشتن،

اینها خطرهایی بود که دریانورد در پیش می‌داشت .
 سالها می‌گذشت هیچکس از او خبری نداشت، نمی‌دانستند او در کجا است زنده است یا مرده، پس از سالها که ناگهان روزگار او را به وطن باز می‌گرداند و قدم به خانه می‌گذاشت و یاران و کسان و دوستانش او را زنده می‌دیدند، به شادی بر می‌خاستند . مانند آنکه مرده‌ای را پس از سالها از نو زنده بیابند. از این رو ، هر بار که دریانوردی سفر دراز دریائی می‌رفت و باز می‌گشت چون از زندگی او امید بریده بودند، آغاز تاریخ جدیدی برای حیات او محسوب می‌داشتند و هر بار از روزی که قدم به خانه خویش باز می‌گذاشت، برای او عمری دوباره و بازیافته می‌دانستند مثلاً اگر از آن روزسالی می‌گذشت، آن دریانورد را یکساله می‌گفتند . و این نشان آن بود که او یکسال است که از آخرین سفر دراز دریائی خود به وطن بازگشته است. و اگر دو سال می‌گذشت دو ساله، چون می‌گفتند: محمد پورشازان دو سال و سه ماه و پنج روز عمر کرد. یعنی از آن تاریخ که محمد پورشازان از آخرین سفر خود بازگشت دو سال و سه ماه و پنج روز گذشته است. و یا برسنگ گوری می‌نوشتند که : «سهل بورابان چهار سال و پنجاه روز به زیست» و این بدان معنی بود که سهل بورابان چهار سال و پنجاه روز بعد از آخرین سفر دریائی خود زنده ماند.

امروز نیز کم و بیش دریانوردانی که با کشتیهای بادی کوچک بنام بوم و بغه از خلیج فارس به سواحل عربستان و آفریقا و هندوستان سفر می‌کنند و غالباً بندر کنگ و جاسک و میناب مرکز آنهاست اگر از خانواده‌هایی باشند که پدر بر پدر دریانورد بوده‌اند . این اصطلاح روزگاران قدیم درباره آنان بکار برده می‌شود ...»^۱

دریانوردان و ناخدایان همه اطلاعات خود را ضبط و ثبت می‌کردند ، و این مجموعه‌ها و عوامل باعث شده که نام جزایر خلیج فارس در کهن‌ترین آثار مدون جغرافیائی سفرنامه و کتب دریائی آورده شود و اهمیت سوق الجیشی این جزایر سبب گردید تا در اغلب آنها قلاع و ابنیه دفاعی احداث شود.

در اینجا پس از شرح بنادر خلیج فارس و شرح سابقه تاریخی و موقعیت جغرافیائی آنها با جزایر مهم خلیج فارس آشنا می‌شویم :

خارک :

جزیره خارک که در ازمنه مختلف بنامهای آراکیا **Arrhakia** — ارخه **Iracha** ایکار **Icar** و در قرون اخیر ام‌الربانین^۲ خوانده شده ، جزیره‌ایست کوچک به طول هشت و عرض چهار کیلومتر ، که در حوالی رأس خلیج فارس واقع است . فاصله جزیره تا بوشهر ۵۲ کیلومتر است و در روزهای آرام از این بندر با چشم (غیر مسلح) دیده می‌شود. خارک جزیره‌ای مرجانی است که از برآمدگیهایی پوشیده است. مرتفع‌ترین نقطه خارک ۸۷ متر ارتفاع دارد که (لاکوه تخت و دیده‌بان) نامیده می‌شود .

آب و هوای جزیره نسبت بسایر بنادر خلیج فارس مطبوعتر است، اما رویهمرفته

۱- خلیج فارس ، احمد اقتداری ، ابن‌سینا ، ص ۷۷ تا ۸۱

۲ - در قرون اخیر بیشتر ناخدایان ایرانی خارکی بودند و بدین لحاظ عرب‌ها این جزیره را

«ام‌الربانین» می‌نامیده‌اند.

گرمسیری بوده و بعضی اوقات با گرمای شدید همراه است. چاههای آب شیرین در این جزیره وجود دارد که چندان عمیق نیست و گاهی در عمق سه متری هم آب میرسد. درختان خرما، کنار، موز و درخت تنومندی بنام لوو، لیل و لول که مهاجمین پرتقالی باخود باین جزیره آورده اند سرتاسر خارک را پوشانیده.

شغل بیشتر مردم خارک از دوران بسیار قدیم تاسالهای اخیر صید مروارید و راهنمایی کشتیهای بادی و تجاری بوده است. از هنگام جنگ بین الملل اول به بعد راهنمایان محلی ایران در سرتاسر خلیج فارس ناخداهای خارکی و بوشهری بودند. شرکت نفت سابق، اداره بندر بصره و همچنین در بنادر بوشهر، بندرعباس، لنگه، شاهپور و معشور از راهنمایان خارکی و بوشهری برای دخول کشتیهای بزرگ استفاده می کردند. پس از ملی شدن ترعه سوئز دولت مصر عده ای از راهنمایان ایرانی (خارکی - بوشهری) را استخدام کرد. در زمان حکومت ژنرال قاسم در عراق راهنمایان ایرانی شطالعرب مجبور به ترك تابعیت ایران و قبول تابعیت عراق شدند وجود همین رهبانان و به اصطلاح عربها (ربانان) باعث شده است که عربها در کتب خود به این جزیره نام (امرالربانین) بدهند.

جزیره خارک از قدیمترین ایام مرکز تجارت، لنگرگاه و عبورگاه کشتیها و پایگاه قوای مهاجم خارجی به سواحل ایران بوده است. هرتسفلد باستانشناس معروف آلمانی عقیده دارد که خارک همان **Arakhia** «اراکیا» بطلمیوس است - یعنی جزیره اسکندر و احتمالاً همان **Aracha** «ارخه» و یا «اراکیا» است که «پلین»^۱ آنرا ضبط کرده است^۲. استرابو جغرافی دان معروف عقیده دارد که «اندروستن» اهل «طاسوس» یونان که از طرف نشارفوس سردار اسکندر مامور بررسی خلیج فارس شده بجزیره ای رسیده که آنرا «ایکار» نامیده است.

«کارستن نیبور»^۳ که در سال ۱۷۶۰ - (۱۱۷۳ هـ) از جزیره خارک دیدن کرده نخستین کسی است که تحقیقات بیشتری درباره این جزیره مطالبی نوشته است. پس از او هرتسفلد و از همه دقیقتر دکتر گریشمن فرانسوی است که بنا بدعوت کنسرسیوم نفت یک اکتشاف علمی دقیق از ۵۰ دخمه موجود در برآمدگیهای خارک بعمل آورده است. او در رساله ای که از طرف اداره روابط عمومی شرکتهای عامل نفت منتشر شده است درباره آثار باستانی خارک چنین می نویسد: منابع تاریخی که از خارک نام می برد قدیمتر از قرن اول پیش از میلاد نیست. ولی بدین دلیل نمی توان گفت که در اعصار پیشین از وجود آن بیخبر بوده اند. محتملاً از دیرباز دریانوران آنرا در کار خود گرفته بودند. جزیره می بایست از سه هزار پیش از میلاد مسیح جزو قلمرو کشور عیلام بوده باشد زیرا با کشتی بادی فقط سه یا چهار ساعت بابوشهر بندر مهمی که در کرانه ایرانست فاصله دارد و قلمرو عیلام که شوش پایتخت آن بود تا باین قسمت خلیج فارس می رسید. زیرا نیم قرن پیش هیئت باستانشناسان فرانسوی در بوشهر خشت هائی یافتند که آنها

۱ - جغرافی نویسی رومی قرن اول میلادی.

۲ - درتیم خلیج فارس، جلال آل احمد، ص ۱۳۵

نوشته‌هایی درباره پادشاهی عیلام منقوش بود.

پلین نویسنده رومی قرن اول میلاد نیز جزیره را اراکیا نامیده است که می‌توان در آن به سهولت ریشه نام امروزی جزیره را یافت. بعقیده این نویسنده قدیمی جزیره «باکوهی بس بلند وقف‌نیتون بود» و این توضیح بشناخت آن کمک می‌کند. برای دریانوردانی که از خلیج می‌گذشتند کاملاً طبیعی بود که معبدی برای خدای اقیانوس برافرازند تالطف و حمایت ویرا بسوی خود جلب کنند.

آنتیوفوس سوم در بازگشت از لشکرکشی خود که تا هند رفته بود در سال ۲۰۴ قبل از میلاد قسمت شمالی خلیج فارس را بادقت بازدید کرد. در میان پادشاهان سلوکی تنها آنتیوفوس سوم نبود که دست بدین کار زد. آنتیوفوس چهارم نیز اندکی پیش از مرگ به سال ۱۶۴ پیش از میلاد در شمال خلیج به سر می‌برد. و چون اسکندریه ویران شده بود، امر به تجدید بنای آن داد و نام آنرا (انتیوک) گذاشت او نیز از مغرب این شهر به «اکتشاف» خلیج پرداخت. در اینجا منابع کهن و مکتوب ما درباره خلیج فارس و نقشی که جزیره خارک بعهده داشت پایان می‌پذیرد. اما این منابع، هر چند مختصر، نشان می‌دهند که این قسمت از جهان پیش از دوره امپراطوری روم چه سهمی در مبادلات ایران و مغرب زمین با هندوستان داشته است. دریانوردانی که از خلیج فارس و خارک می‌گذشتند به هندوستان، کشوری دارای ثروتی افسانه‌ای، تولیدکننده ادویه و راه حمل و نقل کالاهای چین، راه می‌یافتند. تحقیقات باستانشناسی در جزیره مؤید همین منابع مکتوب است. در نوشته‌های مورخین و جغرافی‌دانان قرون وسطی اطلاعات کمی راجع به خارک می‌توان یافت. مؤلف ناشناس حدودالعالم که در ۳۱۶ هجری نوشته شده از شهر بزرگ و آبادی در خارک سخن می‌گوید و یاقوت حموی جغرافیادان دو قرن بعد جزیره را چون کوه بلندی میدانند که از دریا سربرکشیده است. او توضیح می‌دهد که از آبادان تا خارک چه مدت راه است و تأکید می‌کند که مردی باید مناسب می‌تواند از اینجا جنابا (گناوه فعلی) را ببیند. در زمان مأمون خلیفه عباسی (۲۱۸ - ۱۸۹ هـ) بود که الخارگی شاعر در خارک به جهان آمده. از زمان یاقوت تا آغاز عصر جدید از خارک چیزی نمی‌دانیم... در قرن شانزدهم پرتغالیها جزیره را که منزلگاه ماهیگیران و پنهان‌گاه دزدان دریائی بود گشودند...»^۱

قبرهای مکالتیک :

قدیمترین آثاری که به عقیده باستانشناسان در جزیره موجود است دو مقبره مکالتیک مربوط به هزار سال قبل از میلاد است. این دو مقبره در سنگ کنده شده و هنوز لحد آنها که دو تخته سنگ ضربی است محفوظ مانده است. هنگام اکتشافات علمی دکتر گریشمن یکی از این قبرها خالی بود و ودر دیگری که بادقت گشوده شده و در آن باز مانده بود، تقریباً پانزده اسکلت درهم‌ریخته وجود داشت. باستانشناس معروف هیچگونه توضیحی درباره دو مقبره مذکور نداده ولی مقابر مکالتیک مسلماً از بناهای ماقبل تاریخ است که با قطعات بزرگ سنگ ساخته می‌شد. یک داستان قدیمی می‌گوید، در همان زمان که میرمهنا تازه به جنگ باهلندیها پرداخته بود و هنوز در خارک مستقر

نشده بود، روزی دوتا از دخترهای خارکی در کنار دریا خود را می‌شسته‌اند و ناچار لخت بوده‌اند که عده‌ای از کفار می‌رسند دخترها سر بکوه نزدیک می‌گذارند و کفار بدنبالشان و این فرار و تعقیب همچنان ادامه می‌یابد، دخترها سر به آسمان بر میدارند که: «خدایا ما را از نظر کفار مخفی کن» و کوه دهان باز می‌کند و آندو از نظرها غایب می‌شوند. محل این دامنه هنوز هم به «دودخترن» معروف است.^۱

معبد: آثاری مربوط به زمانهای بسیار قدیم در جزیره وجود دارد که دکتر گریشمن دان نام معبد (پوزیدون) داده است. سنگهای خوش رنگ این معبد از خارج آورده شده ولی از عمر معبد اطلاعی در دست نیست، اما از نتیجه حفريات گریشمن چنین برمی‌آید که در قرن چهارم میلادی این معبد ویران شده و بر خرابه‌های آن آتشگاهی ساخته شده است. آتشگاه: در جزیره آتشگاهی که یقیناً از معابد زردشتیان است وجود دارد. پیدا شدن يك سکه هرمز که در آغاز قرن چهارم سلطنت می‌کرده است، نشان می‌دهد که این آتشگاه در آن ایام روشن بوده و مردم به آن مراجعه می‌کرده‌اند. آتشگاه از سنگ تراشیده و ملات گل ساخته شده و در میانه تالار آن، بر مجرای آتش جاوید مقدس می‌سوخته است. يك چهارطاقی که چهار ستون و چهار سقف دارد، در صدمتری این بنا بوسیله هیئت فرانسوی کشف شده است.

مقابر پالمیری: در جزیره چند مقبره پالمیری وجود دارد که یکی از آنها تقریباً سالم مانده است. این مقابر طبق اصول معماری پارتی و ساسانی ساخته شده، در مقبره جنوبی نقش شخصی دیده می‌شود که بر بستری لمیده و آرنج خود را بر بالش تکیه داده و جامی بدست گرفته است. در پای او شخص کوچکی را می‌توان دید و اشخاص کوچک دیگری که خیلی محو بنظر می‌رسند، در قسمت پائین تشخیص داده می‌شوند. بموجب نظریه دکتر گریشمن: پشت نقش برجسته دو جانب سلوکی بزرگی وجود دارد. در مدخل اولی مجسمه فرشته‌ایست که بر گونی ایستاده و دست خود را به حالت تثار قربانی دراز کرده است.^۲ اگر وجود مقابر پالمیری صحیح باشد، باید قبول کرد که خارک در قرنهای پیش از میلاد و آغاز عهد میلادی پایگاه تجاری پالمیریان بوده است و کاروانهای تجاری را به بابل، سلوکیه، و حبله و از آنجا بشوش می‌فرستاده‌اند.

کاخ‌شاهی یا کلیسای نسطوری: در نقطه مرتفع خارک که سنگی است، تعداد زیادی ابنیه که باسنگ و خشت ساخته شده وجود دارد. اهالی محل آنرا کاخ‌شاهی می‌دانند و معتقدند تعداد زیادی اطاقهای دیگر مخصوص سپاهیان و نگهبانان کاخ بوده است ولی گریشمن معتقد است که در این محل کلیسا و مراکز نسطوریان وجود داشته ... صلیب نسطوریها نشان می‌دهد که در عصر ساسانیان (از قرن سوم تا هفتم) جماعت بزرگی از نسطوریان در خارک بسر می‌برده‌اند. در قرن سوم میلادی (راواردشیر) ده کیلومتری بوشهری مرکز مهم مسیحیان بوده و از آنجا مسیحیان به جزیره خارک که بیش از سه یا چهار ساعت با کشتی بادبانی تا بوشهر فاصله نداشته رفته‌اند.^۳

۱ - در تیم خلیج فارس، آل‌احمد، ص ۹۶

۲ - نشریه خارک، ص ۳

۳ - نشریه خارک، گریشمن، ص ۹

بنای کلیسای مذکور با قطعات بزرگ سنگ تراشیده ساخته شده و صحن سه گانه‌ای دارد که به سبک معماری ساسانی است. کلیه ابنیه و سازمان یک کلیسای نسطوری در این صومعه وجود دارد، صلیب نسطوری با گچ بری ساخته شده که هنوز محفوظ مانده است. همچنین مقداری تزئینات وجود صومعه را در قرن پنجم یا ششم ثابت می‌کند.

علاوه بر اینها یک محل کتابخانه، شصت حجره و خانه مخصوص کشیشان و محل تأسیسات آبیاری و کشاورزی در این محل بزرگ دیده می‌شود.

در سالهای ۱۳۳۸ و ۱۳۳۹ شمسی که برای مدت دو سال در سازمان فیلم گلستان کار می‌کردم، چندین بار از این صومعه و کلیسای نسطوریان دیدن کردم. تا آن زمان گچ بریها و صلیب‌های نسطوری هنوز بوضوح دیده می‌شدند، که باید هنوز هم باشند.

آرامگاه میرمحمد: در داخل جزیره آرامگاهی است که یادگار صدر اسلام است و زیارت‌نامه داخل بقعه آنرا منتسب بحضرت محمد بن امیرالمؤمنین علی علیه‌السلام، مشهور به محمد بن خلیفه می‌دانند.

بنای آرامگاه بامی اهرمی شکل دارد که از قرن هشتم میلادی در جنوب غربی ایران نوع بنای آن شناخته شده بوده است. گنبد این آرامگاه شبیه قبر (دانیال نبی) در شوش است. آرامگاه دارای گنبد مضرس بلندی است که یک گنبد نیمدایره و کوتاه در پشت آن است. نویسنده در ریتیم خلیج فارس هم بنای آنرا مربوط با اوایل قرن هشتم میدانند^۱. همچنانکه یاقوت حموی انتساب این بقعه و آرامگاه را به حضرت محمد بن خلیفه صحیح نمی‌داند، جلال‌آل احمد نیز عقیده‌ای مخالف زیارت‌نامه خوان آرامگاه دارد وی می‌نویسد: در نهضت کبسانیه که فرقه‌ایست بامامت محمد حنفیه، باز پای خارك در میان می‌آید. نخست اینکه بعقیده این فرقه محمد حنفیه نمرده است، بلکه از دید عالمیان غایب گشته تا در آخر زمان رجعت کند و دنیا را پراز عدل و داد بسازد. بعد در عین حال که بنا بر مشهور، محمد بن حنفیه و وظائف (۱۵ فرسنگی شرق مکه) مرده است، همین نویسنده به نقل از (المعارف ابن قتیبه) می‌نویسد: «... و امام محمد حنفیه بطائف رفت، گریزان از عبدالله بن زبیر و در آن بمرده، سال ۸۱ و در آن وقت ۶۵ ساله بود...»^۲ همین نویسنده در طالقان بر فراز کوهی که مسلط برده (کرکیود) است مقبره محمد بن حنفیه را زیارت کرده است «... این انتساب قبرهای متعدد بیک تن اگر نه دلیل مخالفت حکام وقت باشد، با علم شدن مکانی که احتمالاً می‌توانسته محل تمرکز ناراضیان باشد، دست کم نشانه علاقه مریدان متواریست به مرادی که دوران دسترس است گرچه در حضور محمد بن حنفیه در خارك تردید کلی است. اما بحضور پیروان و تبعید پیروان و احتمالاً به خارك، حتی می‌توان پذیرفت که پیروان مختار خود باین جزیره پناه برده باشند و برجای معبد یا آتشکده‌های قدیمی که به ورود اسلام و ایران افتاده بوده است بنائی بیادبود پیشوای خود ساخته باشند. مسلماً همین بناست که در قرن هشتم هجری ترمیم شده و بصورت امروزی‌اش درآمده...»^۳

۱ - در ریتیم خلیج فارس، ص ۶۹

۲ - در ریتیم خلیج فارس، ص ۶۴

۳ - ایضاً ص ۶۹

گذرگاه فاتحین :

جزیره خارک بتحقیق گذرگاه فاتحین و جنگجویان خلیج فارس اعم از جهانگیران یونانی یا دزدان دریائی بوده است . از فتوحات و اشغالهای نظامی دوران باستانی خارک هیچگونه اثری در دست نیست، ولی بنا به عقیده جلال آل احمد «... چنین که برمی آید خارک بعد از خلافت عمر گشوده شده «عثمان بن ابی القاص ثقفی حاکم بحرین که از جانب عمر مأمور تسخیر خلیج فارس بوده تا «گناوه» ، «سینیز» ، «ریشهر» و سرانجام استخر پیش رفت ، شاید به خارک نیز سری زده باشد بخصوص اگر توجه کنیم «ابوصفره» خارکی نخستین کسی از خاندان مهلب در اواخر همین لشکرکشی مأموریتی شبیه راهنمایی اعراب را بعهده داشته است . ابن ابوصفره فارسی است که از اهالی خارک . که به عمان مهاجرت کرد او را (بسخره) می گفتند . نامش معرب سند و باد ابوصفره گفتند «...» پس از آن در قرن چهارم هجری به احتمال قوی خارک میدان تاخت و تاز قرمطیان شده است^۲ . از آن پس تا ۹۰۳ هـ (۱۴۹۸ م) که البوکرک پرتغالی وارد خلیج فارس شد و جزیره هرمز را گرفت دیگر اطلاع دقیقی از خارک در دست نیست . حکومت پرتغالیان به خلیج ۱۲۰ سال طول کشید تا سرانجام در سال ۱۰۳۱ هـ (۱۸۸۳ م) شاه عباس بزرگ آنرا تارومار کرد . پرتغالیها خارک را نیز متصرف شدند و آنجا را پایگاه دریائی و تجارتي خود قرار دادند . بعد از خروج پرتغالیها ، هلندیها وارد خلیج شدند و خارک بوسیله «بارین کنیبهازن» هلندی اشغال شد . هلندیها در گوشه شمال شرقی جزیره قلعه‌ای در سال ۱۱۶۸ هـ (۱۷۵۴ م) بنا کردند این جزیره را مرکز داد و ستد خود قرار دادند .

میرمهنا که مورخان خارجی به غلط و بعلت ضد استعمار بودنش ، او را دزد دریائی می دانند ، یکی از اهالی بندر ریگ بود، که علیه استعمار هلندیها، قد علم کرد و با کشتی‌هایی که پرچم سیاه با کلمه لاله‌الی‌اله داشت ، با کشتی‌های هلندی به مبارزه برخاست . او آنقدر جنگید تا سرانجام توانست خارک را از وجود هلندیها پاک کند. میرمهنا شخصیت مبارز و ضد استعمار که همه زندگی خود را در راه مبارزه با هلندیها، انگلیسیها و دستگاه حاکمه ظالم و جابری که طی قرون مختلف هدفی جز غارت و چپاول مردم جنوب و ساحل‌نشین نداشتند سپری کرده، در بوشهر مورد احترام و حتی پرستش مردم است . در محلی که زمانی اردوگاه نیروی دریائی و زمینی وی در بوشهر مستقر بوده است ، اکنون درخت سدر بزرگی است که شبهای جمعه معتقدین به وی در داخل محفظه‌ای که در تنه درخت کنده کاری شده است ، شمع روشن میکنند و برای شادی روح او فاتحه می خوانند .

زندگی پرماجرا و مبارزات میرمهنا ، بخشی حساس از تاریخ جنوب و دریا و دریانوردی را تشکیل میدهد . شادروان احمد فرامرزی درباره او نوشته است :

«... میرمهنا و غائی پسر میرناصر از مشایخ بندر ریگ که قبل از سلطنت کریمخان، پدر خود رامقتول ساخت و بعد از آن اعمام و عموزادگان خود را هم یکی بعد از دیگری

۱ - درتیم خلیج فارس ، ص ۶۸

۲ - نگاه کنید به مجله دانشکده ادبیات تبریز - سال شانزدهم

کشت، درامور بندر ریگ و مضافات آن، فرمانروای بلامنازع شد و بعلت شرارت و خونخواری و ناراحتی، کریم‌خان او را توقیف کرد. ولی میرزا محمدبیگ خرموجی که داماد میرمنا و از خدمتگزاران صدیق شهریار زند بود، وساطت کرد و مرخص شد، و باز هم در سال ۱۱۷۶ ریاست طایقه وغائی و ضابطی بندر ریگ و مضافات باو محول گشت و ازینرو بمحل خود مراجعت کرد...^۱

میرمنا که در سال ۱۱۷۶ - (۱۷۶۳ - م) از غضب کریمخان، بیگلربیگی فارس رهائی یافته بود، باکسان خود به جزیره خارگورفت. خارگو جزیره‌ای آهکی و فاقد آب کافی و درخت و کشتزار است. در اینجا طبیعت خشن زندگی را بر میرمنا و کسان او تنگ کرد و آنها که از جان گذشته بودند، چند دستبرد به خارک زدند و سرانجام در سال ۱۱۷۹ هـ (۱۷۶۶ - م) قلعه هلندیها را در خارک متصرف شدند و تنها ترحمی که به غاصبان هلندی کردند، این بود که اجازه دادند بدون اسلحه و مهمات با چند کشتی بطرف (باتاویا) حرکت کنند. میرمنا کلیه سلاحها و مهمات کشتی‌ها را از آنان گرفت و حتی آب و خوراک کافی نیز به آنها نداد.^۲

پس از اینکه هلندیها، خارک را ترک گفتند، انگلیسیها از کریمخان اجازه گرفتند که با میرمنا بجنگ برداخته قلعه خارک را متصرف شوند. اما قوای مشترک انگلیسی و ایرانی از میرمناهی ضد استعمار شکست خوردند.

در سال ۱۱۸۳ - هـ (۱۷۶۹ - م) کریمخان تصمیم به محاصره خارک گرفت... پس از مدتی میرمنا با گنج بادآورده خود به کویت رفت و از آنجا به بصره گریخت. اما عمر پاشاوالی بصره او را محکوم باعدام کرد و بدین ترتیب زندگی سراسر ماجرای او پایان رسید.^۳ خارک از این پس باکمک کریمخان زند به تصرف انگلیسی‌ها درآمد. پس از اینکه این آرزوی دیرینه انگلیسی‌ها برآورده شد، آنان قلعه خارک را متصرف شدند و آنجا رامرکز پایگاه کشتی‌های تجاری و جنگی خود ساختند.

انگلیسی‌ها، بتدریج این پایگاه بزرگ را بصورت انبار مهمات و تهاجم در آوردند، تاجائیکه چهاربار از خارک به بوشهر و یکبار به محمره و اهواز حمله کردند. باراول در سال ۱۲۵۵ - هـ (۱۸۳۹ - م) بود که ایران قصد تصرف هرات را داشت. دولت انگلیس بانروئی که در خارک گردآورده بود به «سرفردریک متلند» که ناپلئون در ۱۲۳۱ - هـ (۱۸۱۵ - م) تسلیم اوشده بود، و در آن ایام مقیم هندوستان بود، فرمان داد تا بوشهر را تسخیر کند.

او با کشتی جنگی (ولسی) ابتدا در خارک پیاده شد، سپس روز ۲۵ مارس (۸ محرم) بوشهر حمله کرده باجنگ وستیز (کاپیتان هنل) و سایر اعضاء نمایندگی انگلیس را به خارک برد.

این حمله سبب شد تا دولت ایران نماینده‌ای بمناسبت جلوس ملکه ویکتوریا

۱- کریم خان زند - احمد فرامرزی - ص ۳۴

۲- ایضاً - ص ۹۲

۳- ایضاً - ص ۷۳

بتخت سلطنت برای تهنیت به انگلستان بفرستد و بدین ترتیب قضایا خاتمه یافت.^۱
در سال ۱۸۵۱م (۱۲۶۷هـ) پس از مرگ یارمحمد خان افغانی دولت ایران درصدد برآمد تا نیروئی به فرماندهی سلطان مراد میرزا حسام‌السلطنه والی خراسان به هرات بفرستد کلنل شیل که از ماجرا آگاه شد اعتراضات متوالی به دولت ایران کرد و سرانجام در ژانویه ۱۸۵۳ م (ربیع‌الثانی ۱۱۶۹) از دولت بریتانیا خواست که مجدداً خارك را اشغال کند. این تهدید نتیجه نیکوئی برای انگلیسها داشت زیرا منجر به معاهده‌ای شد. اما با وجود انعقاد قرارداد معذالك نیروی دریائی انگلیس به خارك فرستاده شد^۲ و بار دیگر این جزیره پایگاه دولت استعماری انگلستان شد.^۳

در سال ۱۲۷۳ - ۱۸۵۶ م) که برای دومین بار حسام‌السلطنه هرات را محاصره کرد و آماده حمله به هندوستان شد. انگلیسها که بوسیله ایادی خود از نامه‌های حسام‌السلطنه و قصد او مطلع بودند بلافاصله نیروئی به جنوب ایران اعزام داشتند ژنرال «اوپرام» را مأمور تصرف خارك، بوشهر، محمره و اهواز کردند. نیروی دریائی انگلیس ابتدا خارك را متصرف شد، سپس از آنجا به بوشهر، محمره و اهواز حمله کردند. در این نبرد نیروهای ایران در این سه شهر از بین رفت و در مقابل قوای انگلیس نیز صدمات فراوانی وارد آمد.

با آنکه نیروی انگلیس تا برازجان را متصرف شد، معذالك عده زیادی از افسران عالی‌رتبه نیروی زمینی آنها کشته شد. از همه مهمتر شجاعت و دل‌آوری ایرانیان سبب شد تا «استاکر» فرمانده لشکر اول انگلیس از ترس نیروی ایران خودکشی کند.

انتحار استاکر وحشت زیادی در نیروی انگلیس بوجود آورد، ژنرال اوپرام برای تقویت روحیه افرادش باکشتی (پریکورس) به بوشهر آمد و دستور حمله مجدد به این بندر را داد. صبح روزیکه قرار بود حمله صورت گیرد، کاپیتان «اترسی» فرمانده نیروی دریائی بریتانیا درهند که یادداشت ژنرال استاکر و علت خودکشی‌اش را خوانده بود، و هم از ترس خود را مسموم ساخت^۴ و چون سم مؤثر نیافتاد باطلپانچه خودکشی کرد. این دو حادثه روحیه انگلیسها را ضعیف کرد و در همین اوقات معاهده پاریس امضاء شد و حسام‌السلطنه از هرات احضار شد و انگلیسها نیز از خارك و بوشهر رفتند.

آخرین باری که خارك به تصرف نیروی انگلیس درآمد در جریان جنگ بین‌المللی اول و هنگام حمله قوای انگلیس به بوشهر، دلواردشتستان بود. در آن ایام قشون انگلیس در کوت‌العماره گرفتار جنگ با عثمانیها و اعراب بود. در جنوب ایران نهضت ضد انگلیسی به اوج خود رسیده بود. واسموس کنسول آلمان در بوشهر ونیدر مایر مأمور دیگر وزارت خارجه آلمان مأمور شورش عشایر و قبایل ایران و افغانستان

۱ - جنگ ایران و انگلیس، کاپیتان هنت،

۲ - همان مأخذ - ص ۴۹ ترجمه حسین سعادت نوری، ص ۲۵

۳ - درین سال (۱۲۷۲ - ۱۸۵۵ م) برای نخستین بار کشتی جنگی بخاری وارد بوشهر

شده است. شاعری، ماده تاریخ این حادثه را چنین سروده است. «آمدغراب دودی»

۴ - تاریخ قاجاریه، واتسن ترجمه وحید مازندرانی.

علیه انگلیسها شدند^۱. انگلیسها برای سرکوبی ایرانیان و قیام آنها نیروئی که به کوت العماره می‌رفت درخارک پیاده کرده از آنجا به بوشهر و سواحل دشتستان حمله کردند. در برابر ۱۲ رژیمان منظم انگلیسی هیچگونه نیروی دولتی ایران در سواحل مذکور وجود نداشت ولی مردان از جان گذشته ودلیر دشتی ودشتستان، تنگستان و بنادر با تفنگ فتیله‌ای وخنجر وشمشیر آماده مقابله وکارزار بانگلیسها شدند. مهاجمان انگلیسی باتوپهای ناوهای جنگی، خانه‌های بوریائی ساکنان سواحل دشتی و دشتستان، دلواری تا بوشهر را گلوله‌باران کردند. انگلیسها بهرکجا که دست یافتند کشتند، آتش زدند و اسیر^۲ کردند. نیروی چریک ایران بفرماندهی رئیس علی و چاکوتاهی مردانه در برابر گلوله‌های آتشین ایستادگی کردند تا سرانجام شربت شهادت نوشیدند. نبرد دلیرانه پارتیزانهای ایرانی و دلاوریهای مرزداران بی‌جیره ومواجب و فداکار ایران، هنوز از یاد مردم جنوب نرفته است^۳. دو سال قوای انگلیس در بهمنی، ریشهر ودستک بوشهر وخارک مستقر بود وسرانجام با پایان جنگ جهانی آنها هم از ایران رفتند وبدین ترتیب داستان خارک بی‌پایان رسید.

قسم^۴:

که درازمنهٔ مختلف با عناوین کاوان - بنی کاوان - لافت^۵ ویافت نامیده می‌شد از بزرگترین جزایر خلیج فارس است. این جزیره که در تنگهٔ هرمز واقع شده دارای تاریخ وسابقه‌ای بسیار کهن است وحکام وسلاطین وامراء مقتدری آنرا اداره می‌کرده‌اند. این جزیره ۱۱۵ کیلومتر طول و ۳۵ تا ۱۰ کیلومتر عرض دارد. در سرتاسر جزیره ارتفاعات فراوانی وجود دارد که از همه معروفتر «کیش کوه» است که ۳۵۰ متر ارتفاع دارد و آنرا نمکدان گویند. علاوه براینه تاریخی وباستانی که هنوز در آنها کاوش علمی انجام نشده یک مسجد قدیمی معروف به «مسجد برج» که در (۲۴۴ هـ - ق) (۸۳۸ م.) تعمیر شده بر

۱ - شرح عملیات واسموس در جنوب ایران رادانشمند محترم حسین سعادت نوری ترجمه و سازمان «چاپ وحید» آن را منتشر کرده‌است.

۲ - نیروی مهاجم انگلیس از بوشهر سیزده، ایران پرست دلیر - از جمله شادروان محمدعلی دیری، عموی مادرم - رادستگیر و به هندوستان برده سالها در زندانهای تانه، اگرا و بمبئی زندانی کردند.

۳ - شرح دلاوری وجان‌بازیهای دلیران تنگستان و دشتان را رکن زاده آدمیت در کتاب «دلیران تنگستانی» و «فارس و جنگ بین الملل» به تفصیل نقل کرده‌اند.

۴ - استخری در المالك والممالك در همه جا جزیره قسم را «قسم» نامیده‌است. چون او خود از مردم فارس بوده بنظر می‌رسد که صحیح آن راضبط کرده‌است. بنابراین به نظر امام شوشتری «نوشتن آن با (ق) بی‌دلیل است. واژه قسم شکل عربی شده لغت (قسم) است. هم‌چنانکه لغت (قیس) شکل عربی شده واژه کیش است (واژه فارسی در زبان عربی ص ۵۳۱)

۵ - لافت، بندری در جزیره قسم است که لسترنج درباره آن می‌نویسد: «جزیرهٔ بزرگی که در قسمت تنگ خلیج فارس واقع است و امروز قسم نامیده می‌شود و آن را جزیرهٔ طویله هم می‌گفتند ظاهراً باید همان جزیره‌ای باشد که در جزیرهٔ بنی (یا بن) کوان جزیره ابرکانان و جزیره ابرکما: ذکر شده‌است، وشاید این اختلاف تمسیه ناشی از اختلاف نسخ باشد و یاقوت گوید که: جزیرهٔ مزبور به نام «لافت» نیز معروف بوده‌است...» لسترنج ص ۲۸۲، این حوقل ۲۵۲

روی آتشکده زرتشتیان بنا گردیده است. قلاع پرتغالی‌ها وهلندیها و تأسیسات نظامی انگلیسها در نقاط مختلف جزیره اهمیت نظامی و سوق الجیشی آنرا روشن می‌کند.

به موجب نظریهٔ سپهبد حاجعلی رزم‌آرا^۱ و سرتیب حسنعلی رزم‌آرا^۲ کرانه‌های جزیره غالباً مضرس بوده و از قشم تا جزیره هنگام دارای عمق زیادی است. بطوریکه ناوها می‌توانند در نزدیکی ساحل حرکت کنند، ولی از آن به بعد بعلت کمی عمق آب ناوها ناچارند از کرانه دور شوند بنحوی که در محاذات گوشه جنوب باختری جزیره بایستی از ۸ تا ۲۶ کیلومتری ساحل عبور کنند. بهمین ترتیب در کرانه شمالی تقریباً در تمام طول تنگه‌ی کلارنس - یعنی تنگه‌ی بین کرانه شمالی جزیره و کرانه‌های شمالی خلیج که عمق آب بحدی است که ورود کشتی‌های تجاری و ناوها را اجازه نمی‌دهد، حتی عبور قایقهای موتوری هم مستلزم احتیاط و دقت فراوان است.

لافت بزرگترین محل جزیره قشم و قریه‌ای است در دامنه یک کوه که به «کوه شهر» معروف است و هم بر بالای این کوه آثار قلاع و برج و باروهای مخروبه فراوانی دیده می‌شود. در مشرق «کوه شهر» که «لافت‌سیدان» نام دارد زیارتگاهی است که در آن قبر (سیدحسن بن سیدمنصور) از سایر قبور مشهورتر است. سه قبر دیگر نیز در این محل دیده می‌شود. در دوران خلافت عمر بن خطاب، شخصی بنام عثمان بن ابی‌القاص الثقفی مأمور فتح جزیره قشم می‌شود. عثمان ثقفی فرماندار بحرین، بدون اجازه عمر تصمیم می‌گیرد دستبردی به کرانه‌های ایران و هند بزند. او برادر خود را به خلیج (دیبل) در دهانهٔ سند فرستاد. سال ۱۴ بعد از هجرت (۶۳۶ م). علاء خضرمی جانشین عثمان در فرمانداری بحرین که می‌خواست دلاوری خود را نشان دهد به اصرار عربهای بحرین از آب گذشت و در خشکی تا استخر (پرسپولیس) پیش رفت. ولی ایرانیان کشتیهای او را از میان بردند و او ناگزیر سفر پرخطری را از میان سرزمین دشمن تابصره در پیش گرفت^۳.

سال شانزده هجری (۶۳۸ م) مقابر مسلمانان در قبرستان لافت یادگار دوران دستبرد عثمان ثقفی و علاء به این جزیره است.

در انتهای کوهی که قریهٔ لافت در آن قرار دارد قلعهٔ مخروبه‌ایست که اهالی محل به آن قلعه (قلعه نادری) می‌گویند. این قلعه مربع چهار برج داشته و دروازه‌اش رو به جنوب باز می‌شده، در شرق قلعه گودالی است که در آن چند چاه حفر کرده‌اند. این چاهها با چاه دیگری که در بالای کوه قرار دارد و چاه بزرگتری که در داخل قلعه است آب آشامیدنی ساکنان قلعه را تأمین می‌کرده است ولی آب ساکنان جزیره بیشتر از آب انبارها و برکه‌ها تأمین می‌شود.

در داخل جزیره تعداد زیادی درخت (انجیر پرتغالی) وجود دارد که در جنوب ایران بنام‌های «لوو»، «لیل» و «لول» معروف است. این درختان که ریشه‌های سطحی دارند در تابستان با سایه بسیار خشک خود آسایشگاهی برای فرار از گرمای خفقان‌آور

۱- جغرافیای نظامی جزایر خلیج فارس. چاپخانه ارتش، سال ۱۳۱۶.

۲- خلیج فارس، وزارت اطلاعات،

۳- دریانوردی عرب، ص ۷۱

ماه‌های خرداد تا شهریور بشمار می‌روند. معادن نمک متبلور، گل سرخ و سرب در این جزیره موجود است شرکت سابق نفت چند چاه آزمایشی نفت در جزیره حفر کرد، ولی به‌نفت قابل ملاحظه‌ای نرسید.

کیش:

مساحت این جزیره ۸ میل ونیم در ۴ میل ونیم است و تنگه‌ای عریض به وسعت ۹ میل آنرا از خشکی جدا می‌سازد. شهر قدیم کیش در اواسط ساحل شمالی جزیره واقع بوده و بقایای آن بشکل تل‌های بزرگی از سنگ و آجر هنوز باقی است. خرابه‌های مسجد قدیمی نیز در آنجا دیده می‌شود و چندین آب‌انبار بزرگ بشکل مستطیل داشته که عمق یکی از آنها ۲۴ پا می‌باشد و برای زراعت آب رابوسیله قنات می‌آورده‌اند.

امام شوشتری می‌نویسد: «نام این جزیره در همه متون فارسی و برخی متون عربی بشکل (کیش) یاد شده است. واژه (قیس) چنانکه مجدالدین فیروز آبادی یاد کرده است، شکل عربی شده لغت (کیش) است (قاموس محیط: ریشه ق. ی. س) نه اینکه نام کسی است و اینکه برخی خواسته‌اند پدری برای این قیس جعل کنند و آن را (قیس بن عماره نوشته‌اند، سخن بی‌دلیل از پیش خود گفته‌اند، که خلاف گفته لغت نویسان عرب نیز هست»^۱

راجع بتاریخ قدیم کیش اطلاعی در دست نیست، ولی آنچه بنظر می‌رسد اینست که در زمان اسکندر موقعیکه «نیارکوس» در خلیج فارس مشغول سیاحت بوده، این جزیره اختصاص بآلهه «ونوس» و «مرکور» داشته و جزیره‌ای که «آریان» باسم «کامتینا» بدان اشاره می‌کند، همین کیش امروزی بوده است.

یکی از قدیمی‌ترین مصنفین اسلامی که اشاره به این جزیره کرده ابن خردادبه است و بطوریکه مولفین قدیمی نوشته‌اند در جزیره کیش شهر بزرگ حصاردار ساخته شده و کشتیهای تجارتهای هندوستان و عربستان اغلب در بندرگاه آن لنگر می‌انداخته‌اند. قزوینی می‌گوید هوای این جزیره از هوای حمام گرمتر است با وجود این جمعیت زیادی دارد.

ادریسی نیز راجع به جزیره کیش شرح مفصلی نوشته است. «ربی بنیامین» از اهالی «تودلا» (۷۳ - ۱۱۶۴ میلادی) در موقع مسافرت به هندوستان و سیلان آنجا رادیده و چون شخصی تاجر بوده، در توصیفی که از جزیره نموده بیشتر جنبه تجارتهای آنرا در نظر گرفته است و می‌نویسد: تجار هند و سایر جزایر امتعه واجناس خود را برای فروش بدانجا می‌آورند و تجار بین‌النهرین و یمن و ایران انواع پارچه‌های ابریشمی و ارغوانی و کتان و پنبه و شاهدانه و ماش و گندم و جو و برنج و غیره به آنجا صادر می‌کنند. تجار هندی ادویه وارد می‌کنند و شغل اهالی جزیره دلالتی امتعه خارجی است.

«مارکوپولو» اشاره می‌کند که کیش توقفگاهی است برای مسافرینی که عازم دریاهستند. یاقوت درباره کیش چنین می‌نویسد «جزیره قیس که ایرانیها آنرا کیش می‌نامند چهار فرسخ مسافت دارد و شهر کیش بسیار قشنگ است و عمارات عالی و باغهای

دلگشا دارد. پادشاه عمان که تمامی این دریا تحت اختیار اوست، در کیش اقامت دارد و دارای بحریه‌ای بزرگ است و امرای هندوستان وی را تکریم و احترام می‌کنند. من او را چند مرتبه دیده‌ام قیافه‌اش شبیه به ایرانیان است و بطریق دیلمیان [بحرینی‌های کنونی] لباس می‌پوشد و خدمه و اعضای دربار او زیادند و اسبهای عربی عالی دارد. کلیه جزایر مجاور در تحت حکومت کیش است در این مملکت من چند نفر را دیدم که در حکمت و ادبیات تبحر کامل داشتند...

جمال‌الدین ابوالفتح یعقوب‌الدمشقی معروف به ابن‌مجاور در کتاب تاریخ «مستنصری» خود يك فصل کامل راجع به کیش نوشته و منجمله می‌نویسد: «در این جزیره نخلستان زیاد دارد و همه متعلق به سلطان است. هر نقطه را بکنند آب درمی‌آید. يك قنات نیز پادشاهان قدیم حفر نموده‌اند. اهالی ماهی را با خرما می‌خورند و اگر کسی نانرا با دست چپ پاره کند بی‌تریت محسوب می‌شود. خانه‌ها چند طبقه است و اهالی آنجا از منسوجات بافت مراکش استفاده نموده و گوشه دستار خود را آویزان می‌کنند. زنها همگی لباس سیاه دربر می‌کنند و در موقع عروسی داماد صد دینار بعنوان شیربها می‌دهد و زن هم بهمان مقدار پول به خانه شوهر می‌آورد و در قبالة قید می‌کنند که داماد دویست دینار بمرس مقروض می‌باشد و در این جزیره مردها تابع زنها هستند و هیچ کاری برخلاف میل و رضای آنها نمی‌کنند، بنا به قول مؤلف مزبور جزیره کیش به خلیفه بغداد تعلق داشته و از جانب خلیفه مأموری در آنجا بوده است. جزیره کیش تا قرن سیزدهم میلادی نیز دارای اهمیت و اعتبار بوده است.^۱

هرمز:

همانطوریکه سابقاً کیش جانشین سیراف شد، بعدها هم هرمز جای کیش را گرفت و مهمترین مرکز تجارتی خلیج فارس شد. ضمناً این نکته را باید متذکر شد که هرمز اسم شهری قدیمی است که در خشکی واقع بوده. در دهانه خلیج و در ناحیه‌ای معروف به مغولستان، و منظور جزیره هرمز نیست. بنای شهر و بندر هرمز را بعضی از مورخین به اردشیر بابکان نسبت می‌دهند ولی اهمیت و اعتبار آن بعد از ظهور اسلام شروع می‌شود.^۲

لرد کرزن می‌گوید: «این محل جز آنکه در دهانه خلیج فارس واقع است و دو بندر خوب دارد دارای هیچ چیز دیگر نیست که شهر بزرگی توانسته باشد در آنجا احداث شود... کلیه لوازم حتی مایحتاج روزانه را هم از خارج می‌آورده‌اند. امروزه هر کس این مکان را ببیند باور نمی‌تواند بکند که سابقاً در اینجا شهری بوده است که چهل هزار نفر در آنجا اقامت داشته‌اند...»^۳

در قرن دهم میلادی هرمز کهنه، بندر تجارتی کرمان و سیستان بوده است. ادریسی و اصطخری و مقدسی هر سه شهر هرمز را بازار عمده تجارت کرمان نامیده‌اند. اشاره‌ای که «مارکوپولو» تاجر ونیزی به هرمز کرده، مقصود شهر هرمز واقع

۱ - مجله پیک دریا، سال اول، شماره ۲ و ۳، ص ۲۲۸

۲ - همان مأخذ - ص ۲۲۹

۳ - ایران و مسئله ایران، چاپ دوم، ص ۲۷۵

در خشکی بوده است و راجع به تجارت اسب والاغ و صادرات آن از این بندر به هندوستان شرحی نوشته است. بعلاوه «مارکوپولو» شرح جامع و دقیقی در خصوص اوضاع اجتماعی و تجارتی هرمز در آن ایام نگاشته است.

مندرجاً شهر و بندر هرمز در ساحل بداخل جزیره هرمز نقل مکان کرد ولی بطور قطع نمی‌توان دانست که علت انتقال شهر از محل بالنسبه خوش آب و هوا و حاصلخیز اولیه به جزیره گرم و بایر هرمز چه بوده است.

ابوالفداء می‌گوید «شهر قدیم هرمز در اثر تهاجم مغول خراب شده است»^۱ لیکن بطوریکه تاریخ نشان می‌دهد مغولها هیچوقت تا سواحل کرمان پیش نرفته‌اند. «فرایار اودوریک» که در اوایل قرن چهاردهم میلادی می‌زیسته، نخستین کسی است که از شهر جدید در جزیره هرمز سخن رانده و از برج و باروی متین آن سخن می‌راند.

ابن بطوطه نیز در موقع مراجعت از عمان هرمز را دیده و در توصیف آنجا و شهر کهنه می‌گوید «شهر کهنه در کنار ساحل واقع است و بنام مغستان نیز موسوم می‌باشد. شهر جدید روبروی آن در وسط دریا واقع است و بین آن و خشکی تنگه کوچکی از آب به وسعت سه فرسخ قرارداد. هرمز جدید که ما به آن وارد شدیم جزیره است و «جرون» پایتخت آن می‌باشد شهری است قشنگ و در حکم انبار تجارتی هندوستان می‌باشد. پادشاه در این شهر اقامت دارد. ساکنین آن باماهی و خرما تغذیه می‌کنند و ضرب المثلی دارند که «ماهی و خرما غذای پادشاهان است». آب شیرین در آنجا کمیاب و گرانست... در مقابل مسجدی که در نزد یک بازار است من چیز عجیبی به چشم دیدم و آن عبارت از کله ماهی بود به بزرگی یک تپه که چشمانی بفرخی و وسعت یک در داشت و انسان با کمال سهولت می‌توانست از سوراخ چشم آن پائین رفته و از دهش بیرون آید...»

شهر جدید هرمز تا مدت ۲۰۰ سال به‌منتهی درجه اهمیت و اعتبار بوده است. (وارثان) در سال ۱۵۰۳ میلادی - (۹۰۸ هـ) در هنگامه اعتبار هرمز آن را دیده است.

«دورات باربوسا» سیاح پرتغالی در حوالی سال ۱۵۱۸ میلادی (۹۲۳ هـ) نیز تفصیل جامعی راجع به اوضاع هرمز دارد و می‌نویسد: «هرمز سکه‌ای مخصوص بخود دارد و تاجر هرمز غالباً ایرانی و عرب هستند. ایرانیها از زن و مرد بلند قد و خوش قیافه هستند و بدنهای ورزیده دارند...»

«رالف فیتخ» تاجر و سیاح از اهالی لندن شصت سال بعد از «باربوسا» هرمز را دیده و شرحی درباره آن نوشته است.

بحرین ، تی‌س ، دیلمون ، هجر ، هگر و آوال

از قدیم‌ترین دوران ، مجمع‌الجزایر بحرین ، اسامی گوناگونی داشته است

به عقیدهٔ عده‌ای از جغرافی دانان و مورخان «هگر»^۱ از روزگار باستان به مجمع‌الجزایر مذکور اطلاق می‌شد. کلمه «هگر» که «... صورت فارسی و یا پهلوی «هجر» است در جغرافیای موسی خورن کرسی ناحیه ساحلی بحرین شناخته شده و تازمان استیلای قرامطه به همین نام معروف بود. در دوره ابوطاهر حسن بن سعید گناوه‌ای پیشوای قرامطیان خلیج فارس، نام «احساء» یا «الاحساء» و «لحساء» جای نام «هجر» را گرفته است...».

به عقیدهٔ استاد محیط طباطبائی: «... بندرتجارتی قدیمی «هجر» که به نظر من همانا صورت معرب از همان نام قدیمی «گرا» یا «گرها»ی نویسندگان کلاسبک روم و یونان است که به صورتهای «جری» و «جرها» و «هجر» درآمده است. دردورم ساسانی اهمیت بازرگانی و اقتصادی فوق‌العاده‌ای داشت و سواحل خلیج فارس و دریا کنار اقیانوس هند را با آن خطوط ارتباطی بری می‌پیوست که به بندرهای سواحل دریای مدیترانه منتهی می‌شد و بهمین مناسبت نام «هجر» در روزگار باستان بر کلبه اراضی ساحلی اطلاق می‌شد که بعدها در دوره ظهور اسلام بنام بحرین معروف گشت»^۲ علاوه بر این اسامی «اول» و «مسماهیج» یا «میش ماهیگ» و «دراین» یا «دیرین» و «ستره» نیز به بحرین اطلاق می‌شده است. در قرن هفتم هجری نام «اوال» برای دومین بار به بحرین اطلاق شده است.

دربارهٔ مجمع‌الجزایر بحرین و سابقه تاریخی آن گفتنی بسیار است... «نوشته‌های سومری و اکدی هزاره سوم پیش از میلاد گزارشی از رابطه دریائی میان بین‌النهرین و کشورهای دلمون، نغان و ملوخه در بردارد.»^۳ که اگر بنا بگفته پاره‌ای مورخین «دلمون» را جزیره بحرین بدانیم - چنانکه مغان را نیز همان عمان دانسته‌اند سوابق تاریخی جزیره بقرون بسیار دور کشیده می‌شود.

از جمله کارهای اسکندر در سال آخرش «فرستادن سه کشتی برای بررسی در خلیج فارس بود. یکی از این کشتیها به بحرین رسید و مرواریدگیری آنجا را از نزدیک دید...» که این گفته نیز نشان می‌دهد مروارید بحرین از دیرباز ارزش و اهمیت - نراوان داشته و طبعاً دریانوردی و کشتی‌وقایق سازی از کارهای مردم آن بوده است.

جزیره بحرین مدت‌ها مرکز فعالیت و نهب و غارت دزدان دریائی بود و گاه نیز اعراب ساکن این جزیره با کشتی بسواحل ایران دستبرد می‌زدند... از جمله «... در نخستین سالهای قرن چهارم می‌بینیم که عربهای بحرین و کرانه پشت آن برای دست اندازی به شاهنشاهی ایران از خلیج فارس می‌گذرند (پیرامون ۳۱۰) چند سال دیگر

۱ - امام شوشتری می‌نویسد: «نام این شهر در زمان فرمانروائی خاندان ابوسعید جنایی (گروهی از قرامطیان بوده‌اند) در قرن سوم هجری به‌الاحساء مبدل شده و اکنون نیز به همین نام مشهور است و جزء خاک عربستان سعودی است. در زبان عربی منسوب باین شهر را «هجر» و گاهی «هاجر» گفته‌اند.

شکل فارسی نام این شهر، چنانکه موسی‌خورنی تاریخ نویس ارمنی ضبط کرده «هگر» است. در متون عربی گاهی این واژه را بشکل «هگر» نیز یاد کرده‌اند... (واژه‌های فارسی در زبان عربی، ص ۶۹۸)

۲ - نشریه وزارت خارجه ایران، دوره دوم شماره ۱۰ ص ۴۰

۳ - دریانوردی عرب، حورانی، ترجمه دکتر محمد مقدم ص ۶

شاهنشاهی ساسانی، شاپور دوم، این دیدنها را پس داد. بسیاری از مردم بحرین را کشت و کوچ نشینهای پارسی را در آنجا ماندگار کرد...^۱

ظاهراً از این تاریخ، اقوام ایرانی برجزیره بحرین مسلط می‌شوند، تا ظهوراسلام که از طرف خلفای اسلامی، فرماندارانی برای جزیره تعیین می‌شد، در صدر اسلام، بحرین در راه بزرگ دریائی خاورمیانه به چین قرار داشت و اغلب کشتی‌های عازم این سفر در بحرین پهلو می‌گرفتند.

«علاء»، فرماندار بحرین وجانشین عثمان ثقفی، نماینده خلفه عمر بن خطاب (۲۳ - ۱۲ هـ. ق) - (۴۴ - ۶۳۴ م) برخلاف دستور صریح اویکبار تامرکز پارس پیش تاخت... او که می‌خواست دلاوری خود را نشان دهد، به اصرار عربهای بحرین، از آب گذشت و در خشکی تا استخر (پرسپولیس) پیشرفت. ولی کشتیهای او را از میان بردند و او ناگزیر سفر پرخطری را تابصره در پیش گرفت...^۲

در مجموع ساکنان مجمع‌الجزایر بحرین، بیش از دیگر ساکنان بنادر و جزایر خلیج فارس با دریا و دریانوردی سروکار داشتند. تا آنجا که بگفته حورانی بارها در تاخت و تاز به مصر و سوریه شرکت کردند.

دزدان دریائی بحرین چنانکه اشاره شد، نقشی مؤثر در برخورد‌های دریائی خلیج فارس داشتند. آنان به کشتیهاییکه از ایران، هند و چین می‌آمدند، دستبرد می‌زدند، تا اینکه یکبار در سال ۸۲۵ - (۲۰۹ هـ. ق) نیروی دریائی بزرگی برای سرکوبی آنان اعزام شد. اما پس از آن نیز همواره کشتیها از هراس دریازنان با احتیاط فراوان از خلیج فارس می‌گشتند.

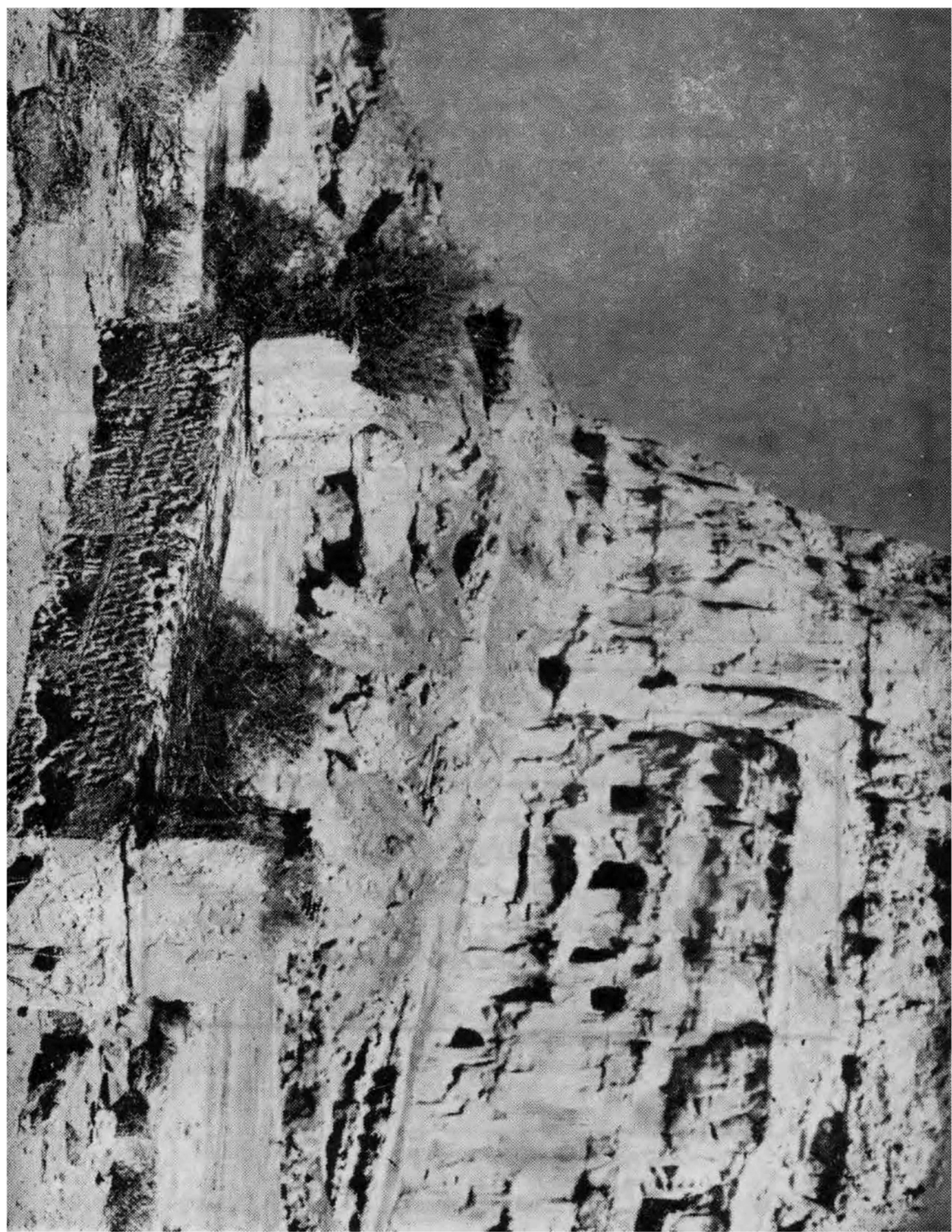
جزیره بحرین بخاطر وجود یکنوع چوب، مرکز بزرگ کشتی سازی خلیج فارس بود: «... درجزیره تیلوس (بحرین) بر کرانه عربستان می‌گویند يك جنس چوبی است که با آن کشتیهای خود را می‌سازند و در آب دریا نمی‌پوسد، چون اگر آنرا زیر آب نگاه دارند بیش از ۲۰۰ سال دوام می‌آورد، درحالیکه اگر آنرا بیرون آب نگاه دارند، زودتر می‌پوسد، گرچه مدتی می‌ماند...»^۳



۱ - دریانوردی عرب، ص ۴۹

۲ - دریانوردی عرب ص ۷۱

۳ - حورانی - ص ۱۲۱ - به نقل از ثوفراستوس (پیرامون ۳۰۰ پیش از میلاد).





کوه خربز (خوس - هوریز) و نیایشگاه پیر (میرانیم) در حریره فیه (عکس صفحه ۱۱۶)
و داخل یکی از محراب‌های ساکنه خربز (عکس بالا)



آثار شهر «خرزیز» - مربوط به دوران ساسانی که تا قرن چهارم هجری آباد بوده است. این آثار هنگام حفاری «بابک‌را» در جزیره قم کشف شد سفالها و آثار بسیاری از این محل بدست آمده - طول شهر هفت کیلومتر و دارای آب شیرین بوده است .



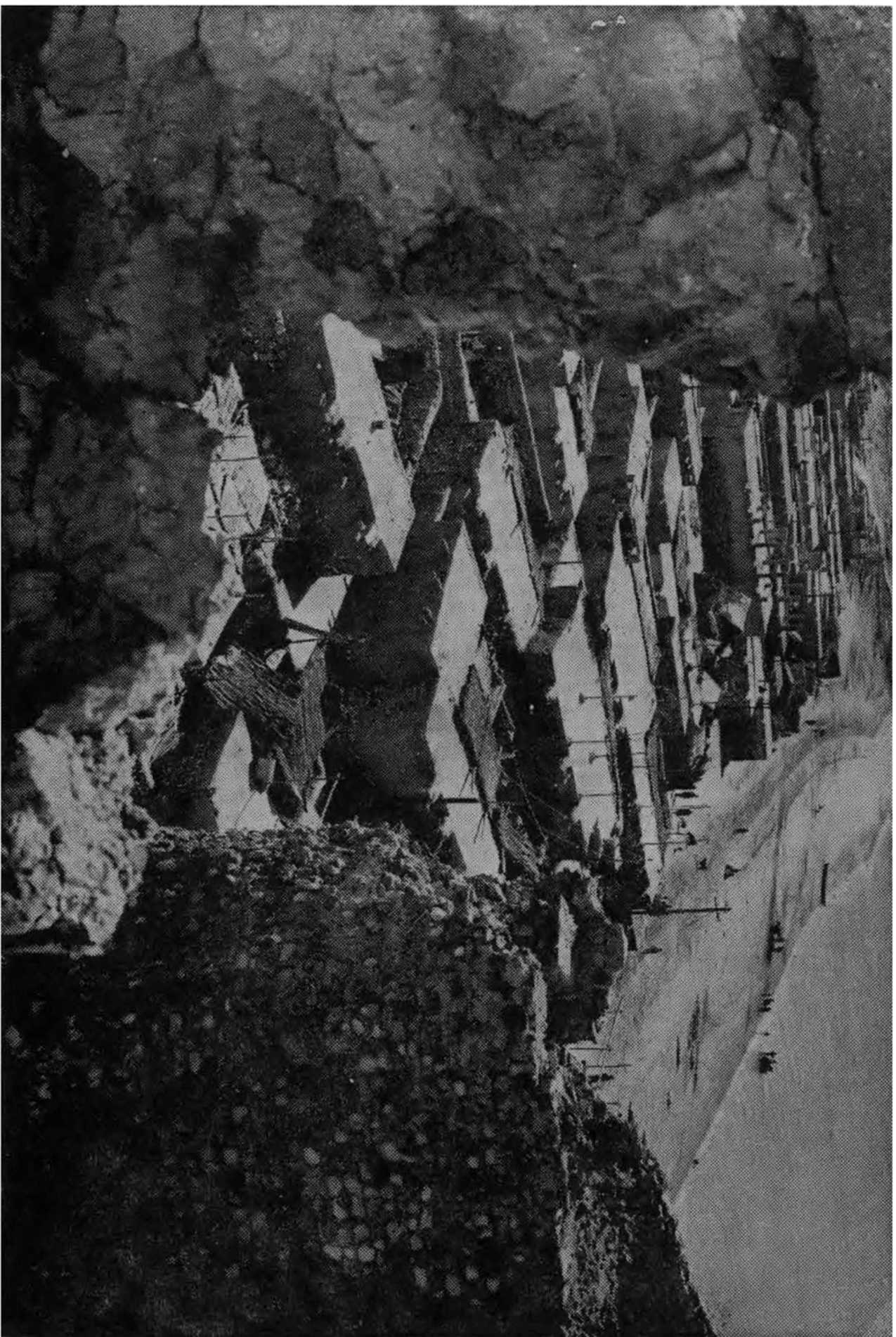
اسکله لاف (در جزیره قشم) مربوط به دوران ماد - هخامنشیان و ساسانیان - طول اسکله ۱۴۰ متر - ضخامت اصلی کف ۷ متر - دیواره روی اسکله به متر که بستگیهای لیدار اجداد شده است .



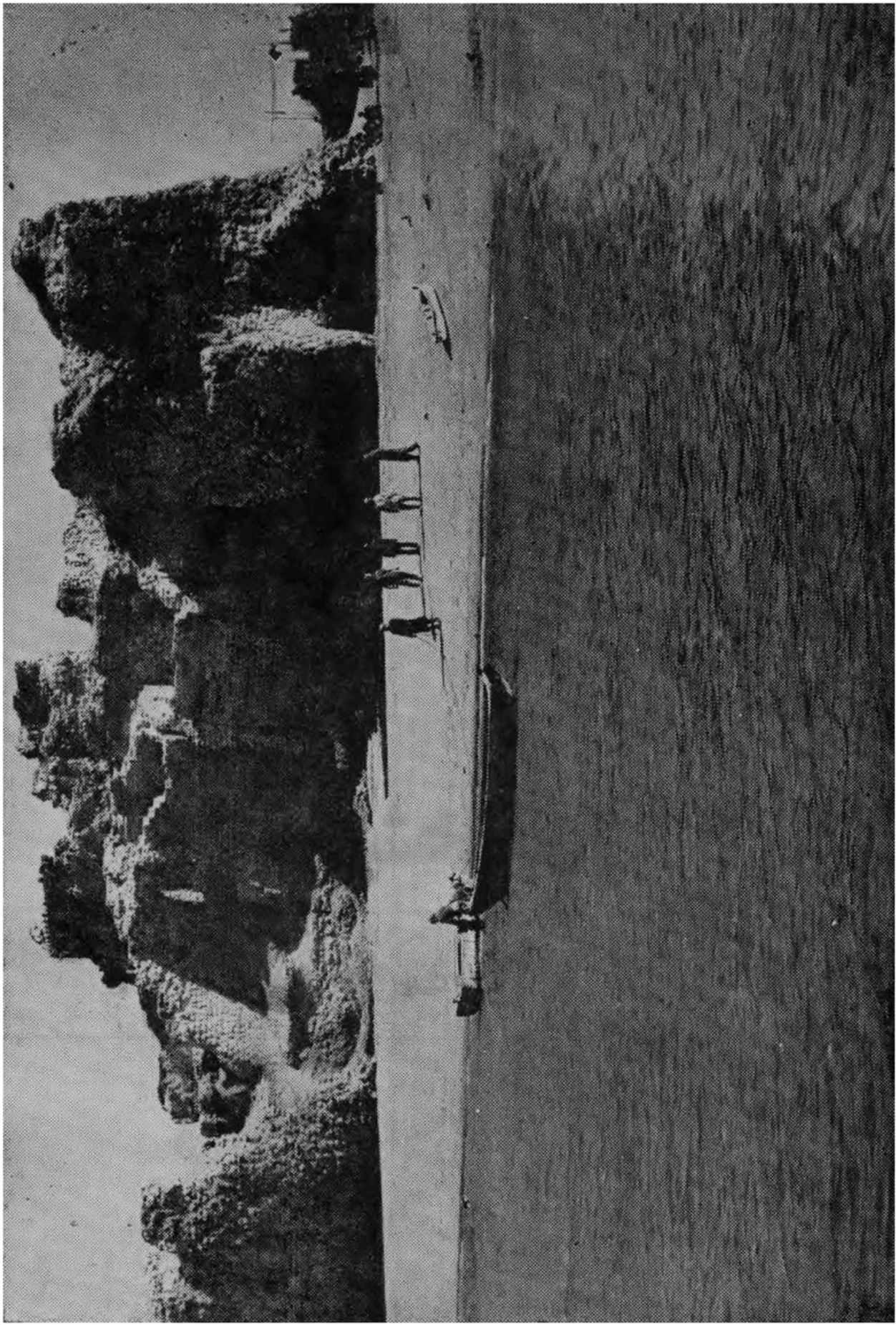


آب‌انبار قلعه پرتغالی‌ها در هرمز - روسازی مخزن مربوط بدوره تیموریان است که توسط پرتغالیها ، باشیوه معماری رومی تجدید بنا شده‌است .

آب‌انبار جزیره قشم - مربوط بدوران ساسانیان - در کنار شهر بزرگ «خریز» در جنوب غربی جزیره - این مخزن بزرگ آب در حد فاصل بین شهر و نیايشگاه مهر (میترائیم) احداث شده است . صفحه ۱۴۴



نمای شهر هرمز ، از داخل قله معروف برتقالیا - دیوارهای قله و جگونی تسلط آن بر سراسر شهر کاملا مشهود است .



قلعه هرمز که بشیوه معماری دوران ساسانی ساخته شده و آثار دوران اسلامی
مخصوصاً : آل بویه ، سلجوقی ، تیموری و افشاریه در آن بچشم میخورد .

بخش سوم

دریانوردی هخامنشیان

در فصل پیشین، ضمن تشریح اهمیت خلیج فارس و راههای دریائی آن، از آغاز تاریخ، دیدیم که در دوران آشوریها، کلدانیها، فنیقیها و اقوام دیگر خلیج فارس پهنه فعالیت دریانوردان همه این اقوام، مخصوصاً فنیقیها بوده است، اما پس از متحد شدن اقوام ایرانی و قبل از اینکه شاهنشاهی بزرگ هخامنشیان، اداره این سرزمین پهناور را، در کف با کفایت خود گیرند، یعنی قرون ما قبل تاریخ و زمانی که هنوز بشر به اختراع خط توفیق نیافته بود نیز، آثار و شواهدی از دریانوردی ایرانیان در این منطقه مشهود است.

قدیمی‌ترین سندی که از دریانوردی ایرانیان در دست است، مهری است که در حفاریهای چغامیش خوزستان به دست آمده این مهر که قبل از پیدایش خط، حک شده، یک کشتی را با سرنشینان آن نشان می‌دهد که به عقیده مکتشفین، این سرنشینان از یک لشکر کشتی پروزمندانه دریائی باز می‌گردند. قبل از اینکه درباره این مهر و سند ارزنده، بحث کنیم، توضیحی را که پروفسور «میناس. پ. دلوکاز» P. Dolougaz استاد باستانشناسی دانشکده شرقی دانشگاه شیکاگو و پروفسور «هلن‌جی. کانتور»^۱ Kantor استاد باستانشناسی بخش زبانهای خاور نزدیک دانشگاه کالیفرنیا لوس - آنجلس، داده‌اند نقل می‌کنیم:

این دو استاد باستانشناس، چهار بار به کاوش‌های پردامنه‌ای در «چغامیش» خوزستان که در پناه کوه زاگرس و حاشیه شمالی شوش در میان رودهای دز و کارون واقع شده است، پرداخته‌اند.

حفاریهای چغامیش به باستانشناسان ثابت کرد که در این محل شهری از دوران های ما قبل تاریخ و پیش از اختراع خط وجود داشته است و قدمت آن به حدود سی و چهار قرن پیش از میلاد مسیح بالغ می‌شود. این دو دانشمند می‌نویسند:

«ما در چغامیش کشف کردیم که ریشه این فرهنگ‌ها به حدود ۶ هزار سال پیش از مسیح می‌رسد سفالهای این دوران با مهارت خاصی صیقل یافته و نقاشی شده‌اند که نسبت به آن زمان بسیار پیش رفته بوده است. سفالهای دوران‌های بعدی با نقش‌های

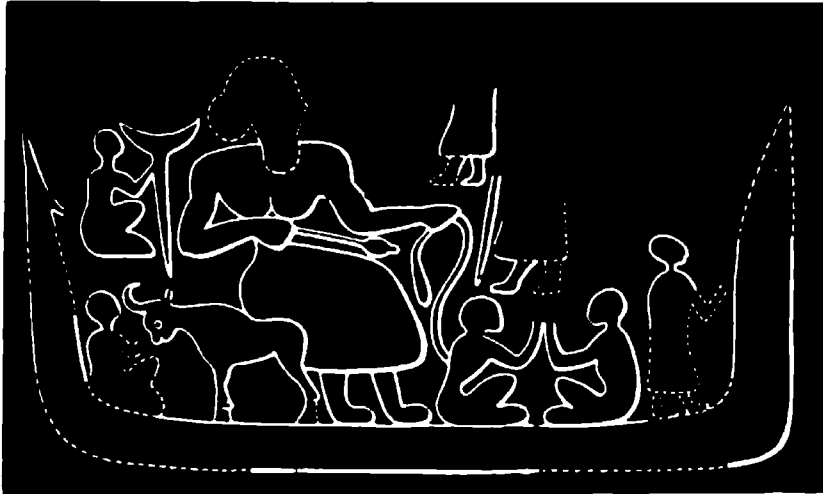
۱ - دانشمندان نامبرده از طرف مؤسسه شرقی دانشگاه شیکاگو با امکانات وسیعی که این دانشگاه دارد، مستقلاً در این محل کار می‌کنند.

هندسی ترین شده که تنگ هم و با «موتیف» های مخصوص قلم خورده است. این پایه پیشرفت بعدی دوران پیش از تاریخ را تشکیل می‌دهد، یعنی زمانی که نقش‌های تصویری پدید آمد. آخرین مرحله پیش از تاریخ سرشار از سفال‌هایی است که سال‌ها پیش درشوش کشف شده است. در یکی از مراحل پیش از تاریخ، شهر «چغامیش» بطرز قابل ملاحظه‌ای گسترش یافته است، و وسعت آن از ۱۶ هکتار تجاوز کرده اهالی منطقه به کشاورزی اشتغال داشته‌اند و این امر از روی داسهای سنگی و کج بیل‌های کشف شده روشن می‌شود. آثار به دست آمده بخصوص سفال‌های پاره‌ای دوره‌ها به اشیائی که از بین‌النهرین به دست آمده شباهت دارد. باوجود این مردمان چغامیش اگر چه مجزا نبوده‌اند، دارای فرهنگ خاصی بوده‌اند: با ویژگی ایرانی و وابسته به ایران جنوب شرقی (دشت پرسپولیس و بازارگاد). تمدن دوره «آغاز خط» به دست کسانی به آنجا برده شده که بر روی خرابه های شهرهای پیش از تاریخ به زندگی پرداخته‌اند و فرهنگ آنها با فرهنگ‌های پیشین تفاوت داشته است. این تمدنی بوده است، همانند تمدنی که در همان عصر در بین‌النهرین سفلا وجود داشته. به این ترتیب چغامیش دلیل قاطعی به دست می‌دهد که دشت شوش بخش لاینفک تمدن «آغاز خواندن و نوشتن» بوده است نه آنکه پاره‌ای از مشخصات فرهنگی خود را از دیگران گرفته باشد...»^۱ این دوباستان‌شناس اضافه می‌کند:

«بخش بزرگی از مهرهای» چغامیش صحنه‌هایی از فعالیت نظامی را نشان می‌دهد. روی یک مهرچهره بزرگ تیراندازی دیده می‌شود که تجهیزات جزء به جزء پیداست. این صحنه که تا به امروز در هیچ کجا مانند آن دیده نشده، گروهی را نشان می‌دهد، که با گام‌های نظامی راه می‌روند و نمایشگر یک واحد نظامی تعلیم یافته هستند. طرح دیگری که بدبختانه ناقص است بظاهر تعداد زیادی کمان را نشان می‌دهد که چه بسا از مقدار ذخیره یک انبار حکایت دارد.

یک صحنه منحصر به فرد، که روی یک گوی گلی تصویر شده، شخصی را نشان می‌دهد که در آثار آن دوران نظیر او بسیار دیده شده است و به نام‌های گوناگون، سر کرده، شاه یامغ خوانده می‌شود. در اینجا این شخص در یک کشتی نشسته و پیداست که از یک لشکر کشی پیروزمندانه باز می‌گردد. در یکدست او گرز و در دست دیگرش ریسمانی است که با آن دو اسیر بهم‌بسته را نگاه داشته است که یکی از آنها روی دماغه کشتی نشسته و چیزی به دست دارد، شبه علامت یا پرچم هلالی. جایگاه سر کرده، چارپایه یا تخت عادی نیست، بلکه گاونری است که چون بایرِق و علامت مذهبی ترکیب شده، به این بازگشت پیروزمندانه رنگ مذهبی داده است. مهر دیگری که موضوعش فعالیت‌های نظامی است، دارای اهمیت فراوان تاریخی است. طرح آن از روی اثر مهرهای فراوان دیگر از نو ریخته شده. این نقشی است بر یک گلوله گل و محاصره شهری را نشان می‌دهد که اطراف آن برج‌های پست و بلند قرار دارد جالب اینجاست که روی پاره‌ای برج‌ها کسانی دیده می‌شوند که (شاید هم زن باشند) اینها به جلو خم شده و دست‌ها را بالا برده‌اند، مثل

۱ - این مقاله را باستان‌شناسان برای مجله «پیام» ارگان یونسکو در تهران و مجله «مرز های نو» ارگان اداره اطلاعات سفارت امریکا نوشته‌اند.



این کلیشه و مهر مورد بحث ، یعنی نخستین و قدیمی ترین سند دریانوردی ایرانیان را نشان می دهد : شخصیت و الامقام و صاحب جاه در کشتی نشسته است ، دو اسیر را در پائین پای او - سمت راست ، بیکدیگر بسته اند ... خطوط نقطه چین قسمتهای محو شده مهر است که به احتمال قوی به دین صورت بوده و با علامت نقطه چین کامل شده است .

حرکتی که عموم از روی نومیدی دارند و بعنوان تسلیم می‌کنند. جلو شهر، دو شکل بزرگ از فاتحان دیده می‌شود که شکست خوردگان را کبفر می‌دهند.

شگفت‌آور اینکه، در اینجا کهن‌ترین بیان هنری صحنه نبرد رامی‌بینیم لِحظَدشوار و دلخراش جنگ، پیروزی و شکست. این موضوعی است که نقاشی و ادبیات دوران‌های بعد بسیار به آن پرداخته‌اند. کافی است که به صحنه‌های محاصره بردیوارهای معابد مصری در ۱۴ تا ۱۳ قرن پیش از میلاد اشاره کنیم. همین نقش‌ها است که سپس بر کاخ‌های آشور در هشت تا هفت قرن پیش از میلاد نقش بسته است. بخشی از داستان ایلیاد هم‌آنجای که اهالی تروا از بالای دیوارها نقش هکتور را نگاه می‌کنند که پس ارا به آشور برخاک کشیده می‌شود بر نابودی شهر خود اشکباری می‌کنند - نظیر همین ماجراست. هرگاه صحنه‌های ارکستر ضیافت درباره سطح فرهنگ دوران آغاز خط دیدی تازه بما می‌دهد و ظاهراً رنگی از مذهب می‌گیرد، نمایش پیروزیهای نظامی که به تازگی کشف شده، چشم اندازهای تازه‌ای از قدرت سیاسی آن عهد را برابر ما می‌گشاید. ترکیب و تنوع صحنه‌های نظامی آنها را از حد جنگ‌های محلی و ساده و ناگهانی بس بالاتر می‌برد. لشکر کشی از راه‌های آبی و محاصره شهرها طبیعتاً از زمره اقدامات نظامی است که از پیش تدارک شده و سازمان‌یافته باشد و مستلزم داشتن حکومتی متمرکز یافته است از این گذشته صحنه محاصره از نوعی جنگ‌های پیچیده حکایت میکند که ورای نبردهای صحرائی است. صحنه محاصره ما را وامیدارد که مسئله عمده‌ای را خاطر نشان کنیم که از دوران خط مطرح است، و آن سطح تمدن دوران آغاز خط و فرهنگ‌هایی است که در خارج از آن منطقه وجود داشته‌اند.

مسلم است که این صحنه به دستور فاتح حاکم شده. از این رو یکی از دو فرض زیر را باید پذیرفت. یا آنکه از همان زمان آغاز خط شهرهای رقیب در آن منطقه فرهنگی وجود داشته‌اند، و یا آنکه اهالی برون از این تمدن باندازه کافی پیش رفته بودند تا شهرهای مستحکمی بنا کنند و دست به حمله و جنگ بزنند و حتی گاهی فاتح شوند.

اکنون هیچ چیز به ما اجازه نمی‌دهد تا یکی از این دو فرض را بپذیریم. امید است که حفاری‌های دامنه‌دار آینده - که در چغامیش صورت خواهد گرفت - به آگاهی‌های تازه در این باره جنبه‌های بسیار دیگر آن عهد بیانجامد چه بی‌تردید این دوره یکی از مهمترین مراحل تاریخ فرهنگ بشری بوده است...'

۱ - دریانوردی و کشتیرانی
هخامنشیان
بعقیده پروفورهادی حسن تاریخ کشتیرانی هخامنشیان
را میتوان در يك جمله خلاصه کرد :
هخامنشیان طوعاً و کرهاً به دریاکشانه شدند و خود تمایلی
به آن نداشتند .

زیرا پارسها که دشت و بیابان را درنور دیده و از خشکی به فارس کوچ کرده بودند مردمی کشاورز و چوپان بودند و با دریانوردی و کشتیرانی سروکار و آشنایی نداشتند . ولی هنگامی که شاهنشاهی بری پارس با رسیدن به ساحل آسیای صغیر ، خود را با قدرت بحری یونان و مصر مواجه یافت ، در ایجاد قدرت دریائی بیش از این جای درنگ ندید و تردید به خود راه نداد ، زیرا در غیر اینصورت ناگزیر بود از نقشه ایجاد امپراتوری بزرگ جهانی دست بکشد و حتی سرزمینهایی را که آن زمان تصرف کرده بوده ترك گوید . در آن زمان مردم کشورهای ساحلی آسیا مخصوصاً فنیقیها اصولاً دریانورد بودند و بنابراین می توانستند به پارسها کمک کنند تا در حداقل مدت مورد نیاز ، به قدرت دریائی دست یابند . به عبارت دیگر ، نیروی دریائی که قبل از هرچیز به کشتی نیاز داشت ؛ ولی هنگامیکه سفاین مذکور در دسترس بود و استفاده از آن امکان پذیر می نمود ، طبعاً ساختن کشتی و ایجاد سفاین جدید ، لزومی نداشت . بنابراین انقیاد مستعمرات یونان در آسیای صغیر چنان به ملایمت انجام گرفت که فقط «فوکان»ها و «تیان»ها اوطان خود را ترك گفتند تا «هید» و «آبدرا» را تأسیس کنند ، درحالیکه سایرین در کشورهای خود برجای ماندند و فرامینی که بر آنها تکلیف شد گریز نهند و از مقرراتی که برایشان وضع شد تمکین کردند . فنیقیها نیز بهمین ترتیب بصورت نیمه مستقل جزو قلمرو شاهنشاهی پارس درآمدند . و نتیجه آن شد که پارس بدون آنکه حتی يك فروند کشتی بسازد، در خلال تمام ادوار موجودیت شاهنشاهی خود، قدرت بلامنازع شرق شد و علاوه بر این در فواصل کوتاهی از ۵۲۵ قبل از میلاد تا ۴۸۰ قبل از میلاد و یا از ۳۴۵ تا ۳۳۲ قبل از میلاد سیادت بردریای مدیترانه را نیز در دست گرفت .

هخامنشیان اولیه ، با در نظر گرفتن محدودیت های خود نسبت به ملل دریانوردی که تحت انقیاد و تسلط خود داشتند مهربان بودند و با آنان خوش رفتاری می کردند . شاید در نتیجه همین رفتار ملایم نیروی دریائی ایران آنچنان قدرت یافت که «کزنفون» ترتیب و آرایش سفاین فنیقی تحت فرمان پارسها را نسبت به سفاین کشور خودش برتر و عالیتر می شمرد .

ناوگان هخامنشی
بعقیده پیرنیا نویسنده تاریخ ایران باستان نیز، چگونگی پیدایش اولین ناوگان ایران در دوران هخامنشیان ، بهمین صورت بوده است . بدین معنی که ، ایران در دوران مادها فاقد نیروی دریائی بود، زیرا هنوز خود را به بحر الجزایر و دریای مغرب نرسانده بود، دولت هخامنشی کارکشورگشائی را که مادها شروع کرده بودند، دنبال کرد و پس از دست یافتن به مستعمرات یونانی در آسیای صغیر صاحب نیروی دریائی شد، زیرا کشتیهای یونان در اختیار دولت ایران قرار گرفت . اما از دو نظر

باید گفت، ایران تنها هنگامی صاحب نیروی دریائی مقتدر شد که فنیقی‌ها پس از الحاق بابل بدین کشور پیوستند. نخست اینکه با شهادت تاریخ، یونانیهای آسیای صغیر نسبت به ایران صمیمی نبودند و چون ایران در دریا بیشتر بایونانیهای اروپائی برخورد می‌کرد، چگونه می‌توانست بناوگانی که متعلق بخودیونانیها بود اعتماد داشته باشد؟ دیگر اینکه وقتی فنیقیها، دولت ایران را بزرگترین تکیه گاه خود دیدند، بامیل و رغبت در کارگاههایشان، بامر شاهان ایران کشتیهای بسیاری ساختند. البته سفاین مصری نیز جزء ناوگان ایران به شمار می‌آمدند، ولی در این مورد، آنان نیز چون یونانیها مورد اعتماد نبودند. بنابراین هسته مرکزی و اصلی نیروی دریائی ایران را کشتیها و ملاحان فنیقی تشکیل می‌دادند و سفاین دیگر ضمیمه این ناوگان می‌شد.

کشتیهایی که به امر شاهان در فنیقیه و آسیای صغیر - کاریه و ولایت بنیان - و سواحل داردانل و بسفور ساخته می‌شد، چنانکه از نوشته‌های هرودوت و گفته اسکندر بر - می‌آید، از کشتیهای یونانی بزرگتر و سریع‌السرتر بودند.

تا آنجا که از نوشته‌های مورخان و محققان استنباط می‌شود، کشتیهای ناوگان هخامنشی سه نوع مختلف و بشرح زیر بوده است:

اول - کشتیهایی که سه ردیف پاروزن داشتند و درسه طبقه جای می‌گرفتند. این کشتیها، جزء سفاین جنگی بشمار می‌رفتند و بمناسبت سه طبقه بودن، از طرف یونانیها «تری‌رم» نام گرفته بودند.

دوم - کشتیهای طویل، که معمولا برای حمل و نقل اسبها و نیروی سواره نظام مورد استفاده قرار می‌گرفتند.

سوم - کشتیهای کوچک، که مخصوص توشه بوده و مانند بارکش‌های امروزی آذوقه نیروها را حمل می‌کردند.

بنا بنوشته هرودوت، کارکنان هر کشتی از همان ملتی بودند که کشتی بدست آنها ساخته شده بود، ولی سرداران یا امیرالبحرها از سه قوم پارسی، مادی و سکائی انتخاب می‌شدند. اگرچه هرودوت از این امر نتیجه گرفته است که پارسی‌ها از همسایگان خود، آنها را که نزدیکترند، بیشتر احترام می‌گذارند و بمردمان دور دست اعتنائی ندارند، ولی حقیقت اینست که پارسی‌ها به اقدام آریائی بیشتر اعتماد می‌کردند، و چون آنها را از خودشان می‌دانستند ریاست و سرداری را بآنان می‌سپردند.

درباره گنجایش کشتیهای خشیارشا هرودوت از ظرفیت‌های گوناگون - ۸۰ تا ۲۰۰ نفر اسم می‌برد، ولی چون تصریح نکرده است که این گنجایش با اسباب و لوازم افراد مزبور بوده است یا بدون آن، میزان دقیق بارگیری یا به اصطلاح «تناژ» کشتیها مبهم می‌ماند. اما اگر تصور کنیم که لوازم سپاهیان را جداگانه در کشتیهای مخصوص حمل و نقل، بدنبال کشتیهای نیروبر حرکت میداده‌اند، می‌توان میزان بارگیری کشتیها را با مقیاس امروزی از ۵ تا ۱۵ تن و یا از ۱۷ تا ۵۰ خروار تخمین زد. اگرچه چنین ظرفیتی بظاهر اندک بنظر می‌رسد ولی جای شگفتی نیست، چرا که نیروی محرکه کشتیهای آثرمان

منحصر به بازوان پاروزنها ووزش بادهای مناسب بود. دیگر اینکه چون هنوز قطب‌نما اختراع نشده بود، کشتیها ناچار بودند از نزدیکی سواحل بگذرند، تا در دل دریاها سردرگم نشوند. و در موارد لزوم کشتی‌ها را بساحل می‌کشیدند و در انتظار هوای مساعد منتظر می‌ماندند. طبیعی است اگر کشتیها بزرگتر و سنگین‌تر ساخته می‌شدند، هیچکدام از این اقدامات میسر نبود.

از نحوه اداره و تنظیمات داخلی کشتیها اطلاعات دقیقی در دست نداریم. اما با توجه بشکل جغرافیائی ایران و قسمتهای وسیعی از آن که دور از دریا بودند و باز با توجه به اینکه ناوگان اولیه بدست افراد غیر ایرانی ساخته شده بود، در بادی امر تصور نمی‌رود که ایرانیان آترمان دریانوردان خوبی بوده باشند. با وجود این از بعضی قرائن صریحاً برمی‌آید که ایرانیان بادیانوردی آشنائی داشته و از دریا بی‌می‌نذاشته‌اند. چنانکه هرودوت اعتراف کرده است: در نبرد سالامین، پارسی‌ها بهتر فینیقی‌ها و مصری‌ها جنگیده‌اند. و باز چنانکه خواهیم دید داریوش دو هیأت اکتشافی به دریا می‌فرستد و خشایارشا «سراسب» نامی را مأمور می‌کند که دور آفریقا مسافرت کرده اطلاعاتی به دست آورده و او از جبل الطارق عبور می‌کند. وجود افراد جنگی ایران در کشتیهای فینیقی، قبل از دوره اول یارسی که «حزقیال» بدان اشاره کرده است نیز موید همین نظر است. مجموعاً از این اطلاعات و قرائن و نیز از این جهت که در زمان خلفا، اصطلاحات زیادی از زبان پارسی در فرهنگ دریانوردی اعراب وارد شده است، گروهی را عقیده بر آنست که ایرانیان قدیم، مدت‌ها قبل توسط دریاچه سیستان با دریانوردی آشنا شده‌اند. قبلاً نیز اشاره شد که این دریاچه در روزگاران قدیم وسیع و گسترده بودند و شاید بادیانوردی ساوه متصل می‌بوده است و ایرانیان که برای سفر از شرق بغرب و بالعکس ناچار بگذشتن از این دریاچه بزرگ بودند، خواه ناخواه، با دریانوردی نیز آشنائی یافته‌اند.

علاوه بر ناوگان جنگی که شرح آن گذشت، هخامنشیان برای بنادر و راهنمایی دریا و راههای دریائی نیز از نظر تجارت و مبادلات بازرگانی اهمیت خاصی قائل بودند و در این میان داریوش کبیر، در توجه به راههای دریائی و ترویج تجارت از طریق دریا، پیشقدم است.

درباره بنادر تجاری دولت هخامنشی باید گفت چنانکه از مطالعات مورخان و محققان برمی‌آید، این دولت از طرف دریای خزر، مبادلات بازرگانی نداشته است. در کتب و مآخذ مختلف نیز از وجود بنداری در سواحل این دریا نامی برده نشده، و جغرافی دانان قدیم فقط اسم «زادراکرت» را برده‌اند. که تقریباً با استرآباد کنونی تطبیق می‌کند و آنهم چنانکه پیداست، در کنار دریای خزر واقع نشده. البته دلیل نبودن بندر، در سواحل اینسوی ایران روشن است، زیرا مردمانی که در منطقه گیلان و مازندران امروز، سکونت داشتند، عبارت بودند از:

«کادوسیان» در گیلان و «ماردها» یا «اماردها» در شرق آنان و در مازندران

کنونی «پتوریاها» (مازندران را به اسم همین مردم پتورستان و طبرستان نامیده‌اند و سفیدرود کنونی هم در زمان قدیم «آمرد» نام داشته است) از پتوریاها بطرف مشرق «ورکانیان» - که جغرافی‌دانان یونان آنان را «هیرکانی» نامیده‌اند. و گرگانی‌های قرون بعد ... که اغلب این اقوام، از تمدن آن روز بدور بودند، اخلاق و رفتار بسیار خشنی داشتند و مطیع ساختن آنان فوق‌العاده دشوار بود. بنابراین نمی‌توان تصور کرد که این اقوام از طریق دریای خزر، تجارتی با اقوام دیگر داشته باشند، مخصوصاً با توجه باینکه در مناطق دیگر ساحل این دریا نیز اقوام غیر منمدن دیگری سکونت گزیده بودند.

اما خلیج فارس، برخلاف دریای خزر، چنین نبود، بنادر متعددی داشت و این معنی خود دال بر آنست که بنادر خلیج فارس واسطه تجارت بین ایران و ممالک تابعه آنروز از طریق راههای دریائی بوده‌اند ... در میان بنادر آنروز خلیج فارس، این اسامی شهرت بیشتر داشته و در کتب محققین والواح و کتیبه‌ها آمده است:

از مغرب بمشرق: دیلمون^۱ - تا اکه گوگانه - آویستانه - هرمزی - و در آنسوی خلیج فارس، یعنی جائی که قرون بعد القبطیف نام گرفت، بندر گرا.

به عقیده دکتر عزیزی دیلمان^۲ باید همان بندر دیلم^۳ کنونی باشد و آستان، بستانه امروزی ولی چون در کرانه خلیج فارس دو منطقه بنام بستانه وجود دارد، یکی در مشرق بندر عباس و دیگری در شرق بندر لنگه، احتمال قوی دارد که ابستانه، همان بستانه اولی باشد و هرمزی نیز طبعاً همان هرمز است.

راههای دریائی نیز طبعاً اهمیتی چون بنادر داشتند، چه از نظر تجارت و بازرگانی و چه از لحاظ لشکرکشی و ناوبری ... داریوش کبیر در آغاز پادشاهی خود هبأتی مرکب از پانزده تن از بازرگانان پارس را با «دموکدس» طبیب یونانی که از آن کشور بدربار ایران فرستاده شده بود مأمور کرد که بدریای مدیترانه روند و در سواحل یونان و روم تحقیقاتی بعمل آورند. پس از آن بسال ۵۱۷ در سفر به مصر فرمان حفر ترعه و اتصال دریای احمر و شاخه شرقی رود نیل و در نتیجه ارتباط خلیج فارس و دریای عمان را از دریای سرخ با مدیترانه صادر کرد که شرح آن خواهد آمد.

از اینقرار، شاهنشاه بزرگ ایران ۲۴۰ سال پیش از آنکه دولتهای متمدن اروپا به اهمیت اتصال بحر احمر و دریای مدیترانه پی‌برند، به چنین کار مهمی اقدام کرده و آنرا به انجام رسانیده است. پنجسال بعد هم که داریوش قسمتی از ممالک غربی هندوستان و

۱- به عقیده علی سامی «دیلمون شاید بحرین امروزی بوده است» (جلد اول ص ۱۷۷) سر ارنولد ویلسن نیز می‌نویسد: «در کتیبه‌های قدیم آشوری مکرر اشاره به جزیره‌ای شده است که به زبان «آکادیانی» آن را «نی‌دوککی» و به آشوری به آن نیلوون (دیلمون) و امروزه حدس زده می‌شود که جزیره مزبور ممکن است بحرین باشد ...» (ترجمه خلیج فارس، محمد سعیدی، ص ۳۴)

۲- خلیج فارس، سخنرانی دکتر عزیزی، جلد دوم ص ۲ به نقل از داورگان - تمدن‌های نخستین ص ۴۰۹

۳- بندر دیلم نام دیگری هم داشته که مورخان و جغرافی‌دانان باستان‌آن را - تا اوگه - نامیده‌اند.

حوزه رود سند را گرفت، درصدد برآمد که برای تجدید حیات اقتصادی آن سرزمین و ایجاد روابط بازرگانی میان هندوستان و متصرفات آسیائی و آفریقائی خود از راه دریایک خط کشتیرانی از رود سند تا دریای احمر و مدیترانه ایجاد کند. و بدین قصد یکی از دریانوردان یونانی بنام «اسکولاکیس» را که در خدمت وی بود مأمور کرد که کشتیهائی بسازد و از حدود پنجاب در رود سند کشتیرانی کند و معلوم نماید که رود مزبور بکدام دریا میریزد، زیرا در این زمان وضع اقتصادی و تجاری پنجاب در ضعف و انحطاط بجائی رسیده بود که کشتیرانی در رود سند نیز بکلی موقوف شده بود. اسکولاکیس تا مصب رود سند پیشرفت و در آنجا بفرمان داریوش بندری ساخت سپس باز به امر آن پادشاه با کشتیهای چند از دریای عمان و سواحل عربستان عازم مصر گردید و پس از سی ماه مسافرت دریائی به آن کشور رسید و از ترعه نیل به دریای مدیترانه رفت و چنانکه هرودوت نوشته است به فرمان شاهنشاه ایران با سفاین خود دور آفریقا گردش کرد^۱.

از این زمان باب تجارت هندوستان با مصر و ممالک اطراف مدیترانه از طریق دریا افتتاح گردید و از اهمیت راه زمینی فلسطین و بابل کاسته شد و به همین سبب شهر قدیمی بابل تدریجاً عظمت و اعتبار دیرین خویش را از دست داد.

در کتاب تمدن هخامنشی^۲ راهنمای دریائی مهم آنروز که بنادر و سواحل کشورها را بیکدیگر متصل میساخت، بدین شرح آمده است:

راه دریائی بین خلیج فارس و دریای مغرب و مصر تا پیش از حفر کانال سوئز توسط داریوش کبیر از راه دجله و فرات انجام میگرفت. بدین ترتیب که از این راه آبی به سوریه رفته و از آنجا به شهر صور توسط کشتی به دریای مغرب و مصر میرفته اند و اگر هم از راه خشکی می خواسته اند به مصر بروند از راه فلسطین و شبه جزیره سینا می گذشته اند. ولی این راه چون از کویر بی آب و علفی می گذشته از لحاظ فقدان آب و نبودن آبادی بین راه باعث زحمت مسافرین بوده است و حتماً بایستی مقدار آب کافی برای عبور از کویر و وسائل استراحت به همراه داشته باشند.

کمبوجیه جانشین کوروش کبیر برای فتح مصر از همین راه بخشکی رفت و اعراب در این سفر به کمبوجیه کمک موثری نمودند.

بر حسب نوشته هرودوت مقدار آب مورد نیاز سپاهیان کمبوجیه را توسط مشک های زیادی که بار شترها شده بود، حمل و در نقاط مختلف کویر در دسترس آنها قرار دادند. لشکریان کمبوجیه از غزه که در کنار بحر مدیترانه بود سرازیر کویر شد و سه روز این راه را طی کردند و سپس به «پلوزیم» اولین نقطه از خاک مصر که بر مصب نیل و درست مشرق مصر قرار گرفته بود، رسیدند. و با اولین دسته سپاهیان مصر روبرو شدند.

راههای مواصلاتی مسافربری و بازرگانی دریائی که از کرانه های هند و خلیج فارس بسوئز، و از آنجا به کرانه های آسیای صغیر و یونان و بحر الجزایر و از دریای مغرب بسواحل آفریقای شمالی می رفته، سهلترین و سیله ارتباطی و بمراتب از عبور از صحرای گرم

۱- ایران باستان پیرنیا، کتاب دوم، ص ۱۵۱۲

۲- نوشته علی سامی، ص ۱۷۴

وسوزان عربستان و شبه جزیره سینا مناسبتر و مرفه‌تر بوده است . بیشتر شهرهای جلگه بین‌النهرین که در کنار رودخانه قرار گرفته روابطشان با یکدیگر توسط عبور از رودخانه‌ها بود و بموجب نقوشی که از هزاره چهارم قبل از میلاد برجا مانده گاهی توسط مشکهای باد کرده حمل و نقل انجام می‌گرفته است . بعلاوه کشتی‌های کوچک نیز وجود داشته‌است، مثلاً در همان هزارهای پیش از میلاد از شهر «لاگاش» که در بین‌النهرین جنوبی قرار داشته تا شهر «شوش» پایتخت کشور کهنسال عیلام مسافرت از راه رودخانه دوماه بطول می‌انجامیده است .

«اورنیا» پادشاه لاگاش در سال ۲۸۸۰ ق.م چوبهای پرستشگاه معروف این شهر را از رودخانه و باهمان وسائل حمل نموده و در مصر نیز رفت و آمد از رود نیل با کشتیهای بادی انجام می‌گرفت . در روی پاپیروسهای مصری نقش کشتیهای بادی زیاد دیده شده است^۱ .

کشتیهای نیروی دریائی ایران از طریق این راههای دریائی می‌توانستند از ۶۰ تا ۸۰ میل دریائی در روز دریابیمائی نمایند. کشتیهای بازرگانی کشورهای تابعه در زمان داریوش بزرگ علاوه بر ناوهای سربازبر که در دریاها و رودها بطور فراوان در رفت و آمد بوده است، بصورت سفاین بزرگ، بظرفیت صدتا دویست تن برای عبور از رودهایی مثل دجله و فرات و سند و نیل و کارون مورد استفاده قرار می‌گرفته است.

مهمترین راه دریائی در دوران هخامنشیان و همچنین طی بسیاری از ترعه سوئز قرون اعصار، حفر راه آبی قابل کشتیرانی بین دریای احمر و مدیترانه است که افتخار آن برای همیشه از آن ایران و شاهنشاه بزرگ آن داریوش کبیر خواهد بود. در کتاب «تمدن هخامنشی»^۲ جگنو نگی حفر ترعه و کتیبه‌های مربوط بآن بدین شرح آمده است:

حفر ترعه‌ای که دریای احمر را از راه رود نیل به دریای مغرب متصل می‌ساخته و باز کردن این راه مهم دریائی یکی از شاهکارهای داریوش بزرگ است، که علاقه و بصیرت فراوان او با ایجاد راههای سهل و کوتاه دریائی و توسعه امور بازرگانی و اتصال قسمتهای مختلف شاهنشاهی، عظمت و قدرت امپراتوری بزرگ هخامنشی را تضمین می‌کرد. البته ترعه‌ای که داریوش حفر کرد با ترعه کنونی که در سال ۱۸۶۹ توسط مون فردیناند دولسپس **Mon ferdinand delespes** حفر شد و به اتمام رسید، کمی اختلاف دارد، زیرا ترعه کنونی از پرت سعید شروع و به خلیج سوئز منتهی می‌شود ، درحالیکه ترعه داریوش کبیر از قدری بالاتر از بوباستیس **Bubastis** شروع شده و به رود نیل می‌پیوست پس از عبور از وادی تومیلت **Tumilat** در نزدیکی سوئز به بحر احمر ملحق می‌شد . آنچه از گفته‌های مورخین قدیم برمی‌آید چنین است که :

از دوره سلطنت میانه مصر (۱۷۸۸ - ۲۱۶۰ ق.م) ترعه‌ای بین بوباستیس

۱- نوشته علی سامی - جلد دوم - ص ۱۷۵

۲- همان مأخذ - جلد اول ص ۱۷۸

(یکی از شاخه‌های دریای نیل) و دریای سرخ شبیه به آنچه داریوش حفر کرده بود، گویا در حدود ۱۳۰۰ سال پیش از میلاد مسیح توسط یکی از فراغنه مصر معاصر حضرت موسی علیه‌السلام حفر می‌شود. ولی گل ولای آنرا بتدریج پرمی‌سازد. بعد نخائو **Necho** فرعون مصر در اواخر سده هفتم قبل از میلاد (۶۰۹ پم) مجدداً به این خیال می‌افتد و دستور پاک کردن و حفر مجدد آنرا می‌دهد. لیکن بنا بگفته یودورسیسلی مصریان به‌تصور آنکه اگر این راه باز شود آب دریای سرخ مصر را فرا خواهد گرفت کانال را پر می‌کنند و عملیات حفاری بلا اقدام میماند. هرودوت علت عدم توفیق نخائو را در حفر کانال، خیر وقوع سوئی نوشته که کاهنان پیش‌بینی کرده بودند، ولی «دیودور» علت را چنین ذکر کرده است که مهندسین در حین عمل متوجه شدند که سطح بحر احمر بلندتر از دلتای نیل و مصر است و تصور کردند که چنانچه این راه باز شود آبشور رود نیل، مصر را در خود غرق خواهد کرد، بعضی نیز علت متوقف ماندن کار را هزینه زیادی که حفر کانال دربر داشته، نوشته‌اند. پس از آنکه در زمان کمبوجیه سال ۵۲۵ پیش از میلاد مصر ضمیمه شاهنشاهی هخامنشی گردید، هنگام پادشاهی داریوش بزرگ، به موازات سایر کارهای اساسی از دو لحاظ حفر این کانال و احداث این راه دریائی کوتاه و آسان نظر شهریار سیاستمدار و کاردان هخامنشی را بخود جلب کرد. یکی از نظر لشکرکشی، تانیروی دریائی ایران بتواند به سهولت از کرانه‌های خلیج فارس و بحر عمان و اقیانوس هند به کرانه‌های دریای مدیترانه و بحر اسود و آسیای صغیر و بحر الجزایر برسد. دیگر از نظر اقتصادی و حمل کالاهای فراوان بازرگانی مصر سایر کشورهای تابعه هخامنشی. زیرا مصر علاوه بر اینکه خود مال‌التجاره زیادی داشت که باید سایر کشورهای شاهنشاهی حمل می‌شد، چون سر راه افریقا قرار گرفته بود، انبار کالاهای حبشی و سودانی نیز شده بود که حمل آن برای رفع نیازمندی‌های سایر قطعات این دولت پهناور لازم بود. بنابراین پیوستن این راه دریائی فوق‌العاده ضروری و سودمند تشخیص داده شد. و توهم اینکه آب دریای احمر مصر را غرق خواهد کرد، با دلائل دانشمندان ایرانی از فکر مصریان خارج گردید. قبل از احداث این راه دریائی از راه خلیج فارس و فرات به سوریه و از آنجا یا از شهر «صور» توسط کشتی، یا از راه فلسطین و شبه جزیره سینا به مصر میرفته‌اند. راه دومی چون از کویر بی‌آب و علفی می‌گذشت بواسطه فقدان آب باعث زحمت مسافرین و کاروانها بود؛ و حتماً بایستی آب کافی برای مقدار وقتی که از کویر می‌گذرند همراه داشته باشند و این البته مشکل و مستلزم ناراحتی‌هایی بود. اما کمبوجیه برای فتح مصر از همین راه رفت.^۲

در کتیبه‌های سومری و اکدی مربوطه به هزاره سوم پیش از میلاد از ارتباط دریائی بین‌النهرین با دیلمون^۳ **Dilmun** و مغان^۴ **Magan** و ملوخته یاد شده

۱- تمدن هخامنش، اثر علی سامی، ص ۱۸۰

۲- ایضاً ص ۱۸۱

۳- دیلمون شاید بحرین امروزی باشد.

۴- مغان را بعضی عمان امروزی دانسته‌اند و چنانکه گفته‌اند محل خرید مس و الوارهایی که شاید از مد به آنجا می‌آوردند بوده و بعلاوه بطوریکه نوشته‌اند از این محل سنگهای سیاهی صادر می‌شده که برای محسمه خدایان سومرواکد و گذاردن در معابد بکار می‌رفته است، آنجا را «مغان» یا «نیز» نوشته‌اند.

و در کتیبه لاگاش **Lagash** مربوط بزمان شولژی **Shoulgi** (حدود ۲۲۶۳-۲۳۱۰ م) از کشتی سازان مغان ذکر شده است.

کشتیهای بازرگانی کشورهای تابعه شاهنشاهی هخامنشی در زمان داریوش بزرگ علاوه بر ناوهای سربازبر در دریاها و رودها بطور فراوان در رفت و آمد بوده است - کشتیهای بزرگ به ظرفیت ۳۰۰ تا ۵۰۰ تن مخصوص عبور از دریاها و کشتیهای کوچک برای عبور از رودها مثل دجله و فرات و سند و نیل از ۱۰۰ تا ۲۰۰ تن ظرفیت داشته است.

هرودوت وصف قایقهای بابلیها را اینطور نموده است:

«قایقهای مردم این سرزمین که برای رسیدن به بابل همراه با جریان آب به آن سوی شهر میروند بشکل دایره و تمام آن چرم است. این قایقها را در قسمت علیای آشور، در کشور ارمنستان میسازند. استخوان بندی آن از شاخه‌های بید است و از خارج روی آن قشری از پوست حیوانات می‌کشند. سمت عقب قایق معمولاً پهن‌تر است و قسمت جلوی آن عادتاً باریک می‌شود. و شکل آنها مانند یک سپر گرد و مدور است. از داخل آنرا با گاه می‌پوشانند و سپس کالاهای خود را در آن قرار می‌دهند و قایق با جریان آب حرکت می‌کند. آنچه باین قایقها حمل می‌کنند، بیشتر کوزه‌های محتوی شراب فینیقیه است. دو مرد که در قایق ایستاده‌اند، آنرا بادو پارو که به قایق متصل نیست، می‌رانند. بدین ترتیب که یکی پاروی خود را بطرف قایق می‌کشد و دیگری که در طرف مقابل ایستاده، پاروی خود را از قایق دور می‌کند. این نوع قایقها را به‌حجم بسیار بزرگ و گاه کمی کوچکتر می‌سازند و بزرگترین آنها گنجایش پنجهزار «تالان»^۲ دارد» کشتیهای بزرگ را در آن زمان تریرم می‌نامیدند که شرح آن در صفحات پیشین آمد. بی‌مناسبت نیست گفته شود که قایقهای اولیه بشر از تنه درختان کهنسال که میان آنرا تهی می‌کردند، درست می‌شد، با پاروهای کوتاه و پهن و چوبهای بلند که سر آن اغلب به کف رودخانه می‌رسید و با مساعد بودن بادهای موافق از آب می‌گذشته‌اند. نخته‌هایی که تنه این کشتیها را تشکیل می‌داد، باطنابه‌های تابیده محکم علفی بیکدیگر وصل می‌شد و با این وسیله برای ماهیگیری یا صید صدف و بدست آوردن مروارید بوسط دریا می‌رفتند. ولی این وسیله در برابر بادهای سخت موسمی تاب مقاومت نداشته است. آنتوان ویلهلم بروگر **Antoin wilhelm broger** باستان‌شناس نروژی معتقد است که «ساختن قایق از زمانهای بسیار دور معمول بوده و در ردیف کهن‌ترین اختراعات بشری است، که ساکنین سواحل دریاها و رودخانه‌ها از آن اطلاع داشته‌اند و زمان اختراع آنرا از ۳۰۰۰ تا ۱۵۰۰ سال پیش از میلاد تخمین می‌زنند. که این تاریخ، بر دوران کشتیرانی فینیقی‌ها قدمت دارد. در روی مهرهای استوانه‌ی گودئا **Goudea** (۲۴۰۰ ق.م) نقش کشتیهای بادی کوچکی دیده شده و در روی پاپیروس‌های مصر

۱ - کشور فینیقیه از قدیم از کشورهای پرمو بوده است و انگور و شراب بمقدار زیاد از این کشور صادر می‌شده.

۲ - هرتالان یونانی ۳۶۳۵ کیلو گرم است.

۳ - تمدن هخامنشی جلد اول ص ۱۷۸

کرده، که داریوش را به‌شاهی مملکتی رسانده که بزرگ است و اسبان و مردان خوب دارد.

بند دوم «منم داریوش شاه، شاه شاهان، شاه کشورهاییکه از تمام نژادها مسکون است. شاه این سرزمین بزرگ تا آن دورها، پسر ویشتاسب هخامنشی.»
 بند سوم «من پاریسی هستم. به‌مراهی پاریسیان مصر را گرفتم. امر کردم این کانال را بکنند. از «پی‌رو» نیل که از مصر جاری است تادریائیکه از پارس بدان روند، این ترعه کنده شد. چنانکه فرمان دادم و کشتیها از مصر بوسیله این کانال بسوی پارس روانه شدند، چنانکه اراده من بود.»

نوشته دیگر فقط نام داریوش را بر خود دارد، ولی کتیبه بعدی حاوی عباراتی است بدین مضمون: «من هستم داریوش شاه، شاه شاهان، شاه بسیاری از کشورها که از تمام نژادها مسکون است. شاه این سرزمین بزرگ و پهناور پسر ویشتاسب هخامنشی.»
 در کتیبه مصری نقش داریوش مانند فراعنه مصر تزئین شده. صورت او زیر قرص آفتاب بالدار خدایان دو نیمه نیل است و دو قسمت مصر علیا و سفلا را در زیر اسم از بهم اتصال داده‌اند و اسامی کشورهاییکه تاج داریوش (به‌مصری آن‌تریوش) بوده‌اند، نوشته شده و بدین‌وسیله خواسته‌اند بنمایانند که داریوش از فراعنه سلسله هیجدهم که مقتدرترین سلسله مصر بشمار می‌روند، برتر بوده است. متأسفانه نام بعضی از کشورها که ممکن بود تردیدی را که در زمینه بعضی از اسامی کتیبه نقش رستم وجود دارد، مرتفع سازد حک شده است و خواننده نمی‌شود. نمایندگان کشورهاییکه تابعه درین نقوش زانو بزمین زده‌اند و در حال کرنش و خضوع‌اند. و همانطور که در نقوش آرامگاههای شاهان منظور شده، مقام اول را پاریسیها و بعد مادیهها و در مرحله آخر اسکاها دارند.
 کتیبه بهمان اصول و فرم فراعنه مصر نوشته شده و عباراتی از آن که خواناست بشرح زیر ترجمه شده است:

«آن‌تریوش» (داریوش) که زاده اله‌نیت (مادر خدایان مصری) خانم سائیس است. انجام داد تمام چیزهایی را که خداوند آغاز کرد ... آقای همه چیز که قرص آفتاب را احاطه کرده، وقتی که در شکم مادر قرار داشت و هنوز بزمین نیامده بود، نیت او را پسر خود داشت ... امر کرد باو ... دست خود را باکمال بطرف او برد تا دشمنان او را برفاکنند. چنانکه از برای پسر خود (را = زاده نیت خدای آفتاب رخشنده) کرد ... او قوی شوکت است. او دشمنان خود را در تمام ممالک نابود می‌کند. شاه مصر علیا و سفلی آن‌تریوش که الی‌الابد پاینده است، شاهنشاه بزرگ پسر ویشتاسب هخامنشی، او پسر اوست (یعنی پسر نیت است) قوی و جهانگیر است. تمام بیگانگان با هدایای خود رو به او می‌آورند و برای او کار می‌کنند ...^۲
 کتیبه از اینجا ببعده ضایع و محکوک شده است، فقط کلماتی که از آن خواناست. می‌رساند که داریوش دانشمندان و حکمای مصر را به حضور پذیرفته واز آنها پرسشهایی کرده است.

۱ - تمدن هخامنشی، علی سامی، جلد اول ص ۱۷۹

۲ - تمدن هخامنشی، علی سامی، جلد اول ص ۱۸

اسم کوروش نیز در این کتیبه هست، ولی در شکل بیضی نیست. زیرا فقط نام شاهان مصر را در بیضی می گذاشته‌اند. ضمن کشورهای تابع شاهنشاهی هخامنشی صحبت از کشوری است بنام «شیا» که محققین تصور کرده‌اند، همان «سبا» باشد و از کشتیهائی که باید برای تحقیقات بدریاها برود نیز ذکری شده است.

بطور کلی ۱۱۷ نوشته مصری مربوط بدوران پادشاهی هخامنشی‌ها بر مصر و روی سنگ و لوح و مهر و مهره و ظروف سنگی و فلزی بخط قدیم مصر (هیروگلیف) پیدا شده است. قسمت بسیار جالب در این کتیبه‌ها اینست که هر جا از شاهان هخامنشی و کشورهای آریائی تابعه شاهنشاهی نامی برده شده، بجای علامت حرف «راء» معمولی «ه» د، اکثراً حرف «راء» درین اسماء را بصورت شیر نشسته‌ای نقش کرده‌اند و این تغییر علامت نسبت بحرف «راء» فقط برای نام پادشاهان و ملل آریائی از قبیل هریو (هرات) هرخواتی (رخج) زرنک (سیستان) خوارزم - باختری - ارمینا - پارس به چشم می‌خورد. و در قسمت نام پادشاهان در سالهائی که کشور مصر منقلب شده و سرازاطاعت ایرانیها پیچیده بود، این تغییر حرف «راء»، رعایت نشده است و آنرا بصورت اصلی خود نوشته‌اند. دقت و بررسی کافی در این تغییر علامت - یعنی شیر نشسته بجای علامت معمولی «راء» بر محققین معلوم داشته است که در دنیای باستان شیر را مظهر و نمودار ایران و ایرانی و از مختصات و عظمت آنها می‌دانسته‌اند.

در کتیبه‌های مصری نام شش تن از شهریاران هخامنشی. کوروش کبیر - کمبوجه - داریوش اول - خشایارشا - اردشیر اول و اردشیر سوم تاکنون دیده شده است.

هرودوت ضمن توصیف این کانال می‌نویسد: «حفر ترعه سوئز بوسیله متی اول (۱۲۹۸ - ۱۳۱۸ ق.م) آغاز شد. رامسس دوم (۱۲۳۲ - ۲۹۸ ق.م) و نخائو (۵۹۴ - ۶۰۹ ق.م) آنرا ادامه دادند و داریوش کار آنرا تمام کرد. طول این ترعه بمسافت چهار روز راه است و یکصد و بیست هزار نفر کارگر مصری در عهد نخائو پسر پسامتیک برای حفر آن کار می‌کرده‌اند.» و در جای دیگر می‌گوید: «نخائو ترعه را کند، ولی موفق باتمام آن نشد و داریوش شاهنشاه ایران آنرا تمام کرد». استرابو می‌نویسد: «ترعه سوئز بدو بوسیله سزسیس کنده شده.»

عرض ترعه قبل از داریوش بحدی بود که هوناو که هر کدام سه دسته پاروزن داشته‌اند، پهلو پهلو از آن می‌گذشته‌اند و طول ^{از هوباستیس تا دریای سرخ} چهار روز راه بوده است. پشوتن جی.پ.ب لسارا نویسنده کتاب «ایران و اهمیت آن در ترقی و تمدن بشر» راجع به این کتیبه چنین توضیح می‌دهد: یک کتیبه در سال ۱۷۹۹ بوسیله «م. رزیر M. Rozierre در شمال سوئز و کتیبه دیگری بوسیله «دیو بلیرز»

۱ - تمدن هخامنشی، علی سامی، ص ۱۸۰

۲ - در تاریخ مصر ضمن سلسله دوازدهم سه پادشاه باسم سزوسزسیس در مصر سلطنت کرده‌اند.

۱ - سزوسزسیس اول ۱۹۳۶ - ۱۹۷۰ ق.م

۲ - سزوسزسیس دوم ۱۸۸۸ - ۱۹۰۶ ق.م

۳ - سزوسزسیس سوم ۱۸۵۰ - ۱۸۸۷ ق.م

M. Derilliers بدست آمد و بعد در مارس ۱۸۶۶ در ضمن حفر ترعه کنونی «م. چارلس دولسپس **Charles de lespe** پسر «فردیناند دولسپس» ستونی دیگر بدست آورده و در ژوئن ۱۸۶۶ دو کتیبه دیگر در سراپیوم **Serapiom** و شلوف الترایه در شمال سوئز و ۱۸ کیلومتری اسمعیلیه پیدا شد. بطلمیوس دوم^۱، در زمان سلطنت فرزندش دستور داد این کانال را پاک و لارویی کنند.

ترعه‌ای نیز که خشایارشا در دامنه کوه اتس **Attos** کرانه بحرالجزایر حفر کرد، بنوبه خود یکی از کارهای برجسته و مهم مهندسی قرن پنجم پیش از میلاد بوده است. شبه جزیره اتس شرقی‌ترین نقطه شبه جزیره کالسیدیس **Kaleidice** است و ترعه خشایارشا در رأس آن از شمال به جنوب قرار گرفته و در همین کوه است که زمان بوزانتی صومعه‌ای ساخته شده و جنبه تقدس پیدا نموده است.

چون کشتیرانی در این شبه جزیره پر مخاطره بود خشایارشا هنگام لشکرکشی بیونان برای حفظ ناوگان خود دستور حفر این ترعه را داد و برحسب نوشته مورخین حفر آن سه سال بطول انجامید. طول ترعه در حدود ۲۲۰۰ متر و عرض آن ۹۰ متر و عمق آن از دو تا هشت متر بود است و بطوریکه نوشته‌اند آثار آن چندی پیش کاملاً مشهود بوده است و بازمانده آنرا پرولاکا **Proulaka** می‌نامند.

مهندس سازنده این کانال ارتاخه **Artakho** از نجبای هخامنشی و برحسب گفته هرودوت، این سردار نامی پارسی از حیث اندام از تمام پارسیها بلندتر بوده و اندازه قد او به پنج ذرع و چهار انگشت کم می‌رسیده است و صدائی بسیار رسا داشته و مرگ او برخشیارشا بسیار گران و ناگوار آمده است، چنانکه امر کرد جنازه او را باتشریفات و شکوه فراوانی دفن کنند، نزدیک این ترعه برجستگی قبر ماندنی است که تصور کرده‌اند شاید بقایای قبر ارتاخه باشد که با امر خشایارشا در همانجا مدفون شده است. مورخان و صاحب نظران حفر این ترعه را که متأسفانه تاکنون کمتر درباره آن صحبت شده است، یکی از کارهای مهندسی برجسته قرن پنجم قبل از میلادی. در اطراف شبه جزیره کوهستانی اتوس^۲ **Athous** که ترعه در آن حفر شده کشتی‌رانی به اندازه‌ای خطرناک است که جان دریانوردان را به مخاطره می‌افکند. لذا آن پادشاه بزرگ برای تأمین سلامت ناوگان خود فرمان داد این ترعه را حفر کنند. هرودوت جزئیات این اقدام بزرگ را شرح داده و نوشته است:

دونفر ایرانی بنام بوبارس **Bobars** پسر مکابازوس **Megabazos** و ارتاخیس **Artachais** پسر ارتایوس **Artaios** مأمور انجام این کار شدند. ارتاخیس نزد شاهنشاه مقرب‌ترین نزدیکان بود و نیز چنانکه اشاره شد بلندترین ایرانی (به ارتفاع

۱- بطلمیوس دوم (۲۴۸ تا ۲۸۳ ق.م) او را فیلادلفوس لقب داده بودند زیرا باخواهرش ازدواج کرده بود فیلادلف یعنی دوستدار خواهر.

۲- شبه جزیره اتوس، شرقی‌ترین شبه جزیره **Chatcidice** است، و ترعه خشایارشا در رأس آن قرار داشته و جهت آن شمالی جنوبی (نه شرقی و نه غربی) بوده است. بر همین کوه اتوس است که بروزگار بوزانتی صومعه‌ای ساخته شد و بعدها نام آن کوه را کوه مقدس نهادند.

هشت‌پا) به شمار می‌رفت. اما او ضمن انجام کار و یا کمی پس از آن درگذشت و شاه و ارتش برای او مراسم سوگواری برپا کردند و تشییع جنازه و دفن او باشکوه تمام انجام شد.

بنا به گفته هرودوت^۱ طول این برزخ ۲۵۰۰ یارد است و آثار آن را هنوز می‌توان دید، یا تا صدسال پیش [زمان نوشتن تاریخ هرودوت] می‌توانسته‌اند به‌بینند «این ترعه از يك رشته حوضچه‌هائی تشکیل می‌شده که از دوتا هشت پا عمق واز شصت تا نود پا پهنا داشته‌اند، و آن را در میان بستری از سنگ‌های شنی و آهکی عهد سوم حفر کرده بودند، و به احتمال قوی در عمیق‌ترین نقطه پیش از شصت پا با سطح طبیعی زمین فاصله نداشته است و این سطح خاك در بلندترین نقطه ارتفاعش از سطح دریا زیادتر از پنجاه پا نیست»^۲.

دو نویسنده دیگر ولس Wells و هو How معتقدند که عمل حفاری نسبتاً آسان بوده است و بنابراین مقایسه‌ای که استین Stein از این ترعه با ترعه کورنیست که در آن به طول يك ميل مسیر سنگی است و زمین دویست و پنجاه و پنج پا از سطح دریا ارتفاع دارد بعمل آورده گمراه کننده است. بازمانده این ترعه را امروز **Provulaka** می‌نامند (مشتق از کلمه **Proaulax**)^۳

برای اینکه بین کانال و ترعه حفاری شده خشایارشا و ترعه‌ای که نخو **Nekaw-Necho** در سال ۶۰۹ حفر کرده، اشتباهی روی ندهد، ناچار به توضیح مختصری درین باره هستیم:

«نخو» فرزند «سافنیک» در ۶۰۹ قبل از میلاد، به‌جای پدر به سلطنت بیست و پنجمین سلسله سلاطین مصر (یا سلسله حبشی) رسید^۴.

نخستین اقدامی که به‌او نسبت می‌دهند حفر ترعه‌ای است که رود نیل را به بحرالاحمر متصل می‌ساخت. قبلاً «... در دوره سلطنت میانه مصر (۱۷۸۸ - ۲۱۶۰) ترعه‌ای میان بوباستیس **Bubastis** واقع در یکی از شاخه‌های نیل و دریاچه تمساح حفر شده بود، نخو دوباره بحفاری این ترعه پرداخت و آن را تادریاچه تلخ و خلیج سوئر (بحرالقلزم) امتداد داد. عرض این ترعه به اندازه‌ای بود که دو کشتی که هر يك سه ردیف پارو زن داشتند با راحتی از آن می‌گذشتند و طول آن از بوباستیس تا دریا چهار روز راه بود (... هرودوت که بیشتر اطلاعات ما در این زمینه از کتاب اوست نقل می‌کند که «۱۲۰۰۰۰ نفر مصری برسر این کار تلف شدند و پیش از آنکه کار

۱ - هرودوت VII, 22 FF, 117

۲ - تاریخ علم - جورج شارتون - ترجمه احمد آرام - ص ۳۱۲

۳ - ایضا همین صفحه به نقل از **Resarches in the Highlands of**

تألیف **M.F. Tozer** لندن ۱۸۶۹ جلد اول ص ۱۲۸

۴ - ایضا ص ۱۰۲

ترعه تمام شود و عمل حفاری متوقف گردید^۱. بروایت هرودوت متوقف ماندن کار آن بود که کاهنان خبر حادثه بدی را که از طرف بربریان^۲ پیش خواهد آمد به پادشاه رسانیدند، بروایت دیودوردس سیسیلی (۲-۱ ق.م) علت متوقف ماندن کار آن بود که مهندسان «نخو» دریافتند که سطح احمر بلندتر از دلتای نیل است و این ترس پیش آمد که مبادا طوفان آب شور تمام مصر را فرا گیرد و شاید هم دلیلی قطعی پیش آمدن مشکلات فنی و زیاد شدن هزینه و مصارف کار بوده باشد. این ترعه را صد سال بعد داریوش کبیر (پادشاه ایران و مصر ۵۸۶ - ۵۲۱) به اتمام رسانید، ولی این افتخار برای «نخو» باقی است که بضرورت چنین راهی میان بحراحمر و مدیترانه پی برده بود، و اگر فرصت آن را یافته بود که این کار بزرگ را به پایان رساند بی اندازه مایه آبادانی و ترقی کشور خویش می شد ولی افسوس که نتوانست چنین کند. و برسر این کار و آزمندی همسایگان خویش را برانگیخت و جان خود را در آن راه از دست داد^۳.

رفتار با ملل دریانورد پس از کورش کبیر شاهنشاه بزرگ هخامنشی که با متحد ساختن اقوام ایرانی، امپراطوری وسیع پارس را تشکیل داد، پسرش کمبوجیه یا کامبیز، نخستین پادشاهی بود که به تأسیس یک نیروی دریائی بزرگ همت گماشت و گفتیم که این نیروی دریائی بیشتر با کمک اقوام و ملل دریائی و مخصوصاً فنیقی ها تدارک شده بود.

با کمک همین ناوگان نیرومند بود که ارتش ایران، به سال ۵۲۴ قبل از میلاد، امپراطوری فراغنه را از پای درآورد و شهر ممفیس پایتخت مصر را به تصرف درآورد. ایرانیان چون خود کار ایجاد کشتی و نیروی دریائی را از مرحله نخست آغاز نکرده بودند و از تجربیات ملل دریائی بهره می جستند، برای ملل دریائی ارزش و احترام خاصی قائل می شدند و نسبت به آنها یک سیاست صلحجویانه در پیش گرفتند، بهمین دلیل است که «اوچا هر سنت» مؤبد معروف روم می نویسد: کامبیز (کمبوجیه) شاهنشاه هخامنشی نه تنها معبد مصر را در سائیس مرمت کرد و از نو برقرار ساخت، بلکه مراسم مذهبی را برسم پادشاهان قدیم مصر برپا داشت و برای «نیت» الهه مصریان قربانی بعمل آورد و به معبد وی هدایائی فرستاد. داریوش شاهنشاه دیگر هخامنشی نیز در سائیس دانشکده ای برای تعلیم کاهنان تأسیس و معبد «پتا» را در ممفیس تعمیر کرد، و به پاس احترام «آمون ره آ»، رب النوع خورشید مصر، درواحه «خارگا» معبدی برپا کرد و سرانجام نیز ترعه بزرگ را از نیل به سوئز برای مصر به اتمام رساند.

پروفسور هادی حسن می گوید: فقط در غرب نبود که یک سیاست صلحجویانه نسبت به مردم دریانورد اتخاذ شد، زیرا هنگامیکه بابل در سال ۵۳۸ قبل از میلاد، به دست سیروس (کورش کبیر) افتاد، بنا بر نوشته مهر استوانه ای شکل کورش «غریو شادی و جشن در کاخ پادشاهی بابل بلند شد».

۱ - هرودوت کتاب دوم ص ۱۵۸

۲ - مقصود از بربریان، بیگانگان است.

۳ - تاریخ علم - جورج سارتن ص ۱۹۳

کتیبه داریوش کبیر و حفر کانال بزرگ نیل، نشانه‌ای از این سیاست نرمش و انعطاف نسبت به ملل دریائی است. تا آنجا که بعقیده «دیودوروس سیکولوس» مصریها خودشان داریوش را به عنوان ششمین فائززار و بخشنده حقوق مصر تلقی می‌کردند و او را هنگام حیاتش خدا می‌دانستند و مورد پرستش قرار میدادند و حتی هنگام مرگش نیز او را بعنوان یک پادشاه مصری ستایش می‌کردند. هرودوت نیز هنگامی که فقر بابلی‌ها را (که پس از مرگ کمبوجیه و زمان گوماتای غاصب قیام کرده و در نتیجه دو سال محاصره و از بین رفتن قنوات و تجارت بنا بودی کشیده شده بودند) تصدیق می‌کند، دقت کرده است که این امر را نیز خاطر نشان سازد که بقاء نژاد بابلی‌ها منحصرأ مرهون مساعی داریوش است. می‌دانیم که خود بابل در دوران پس از محاصره روز بروز فقیرتر شد تا آنکه بعد از تأسیس سلوکیداها جز دهکده واسمی از آن باقی نماند. گزنفون مورخ هنگامیکه عقب‌نشینی تاریخی طرابوزان در سال ۴۰۱ قبل از میلاد را تشریح می‌کند، در این باره می‌گوید «هنگامی که به اطراف نظر انداختیم و دیدیم که پارسها صاحب چه کشور پهناور و زیبایی هستند، از حیث آذوقه، برده، حشم، طلا، و لباس فاخر از چه و فور نعمتی برخوردارند، و از طرف دیگر به وضع افراد خودمان نظر دوختیم که از همه این نعمات محروم می‌باشند... از صلح بیش از آنچه اکنون از جنگ می‌ترسم، ترسیدم.»

بابل دارای شهرهای بزرگ و پرجمعیتی بود نظیر شهر کارماند در فرات، شهر اوپیس در فیسکوس، و شهر کائنا در دجله - که همگی آنها از یک سیستم عالی آبیاری برخوردار بودند. گزنفون اضافه می‌کند:

«از آنجا آنها در دو روز راه پیمائی هشت فرسنگ می‌پیمودند و از دو کانال می‌گنشتند، یکی را از روی پل و دیگری را از روی هفت جسر. این کانالها از دجله مشتق شده بودند از آنها نهرهایی بریده شده بود که به کشور سرازیر بود، ابتدا پهناور، سپس تنگ‌تر، که سرانجام به جویبارهای باریکی منتهی میشد.»

هر چند این مورخ یونانی اسکندر، از اینکه ایجاد سدهای روی دجله را به ترس پارسیان نسبت داده و از اینکه آنان در امور دریانوردی و عبور از آب مهارتی ندارند ابراز شادمانی کرده است، معهذا بطوریکه از نوشته «ویلیام وینسنت» برمی‌آید سدهای مذکور برای مسدود ساختن آب و جلوگیری از جریان آن نبوده بلکه «برای این بوده است که نگذارد آب از سطح مجاور بالاتر رود، و مانع طغیان آن شود.» تاورنیه از سدهای نامی می‌برد که بین «موصل» و «زاب کبیر» احداث شده و ارتفاعش در پائین به صد و بیست پا میرسد. و «نیوهر» سدهائی در «طبون» برفراز فرات و همچنین در هوگکنه «اسکی»، موصل، و هیگره برفراز دجله دیده است که سدهای درست در همان نقطه‌ای که اسکندر در آنجا پلی را منهدم ساخت احداث شده بود و همه آن سدها بمنظور کشتیرانی بکار می‌رفتند.

۱ - کشتیرانی ایرانیان، ص ۷۶

۲ - «آریان» در کتاب تاریخ لشکرکشی اسکندر (لندن - ۱۸۱۴) درباره این سدها می‌نویسد «این سدها را پارسها که در امور کشتیرانی ناشی بودند برپا کرده بودند تا کشتیرانی را در دجله چنان دشوار سازند که هیچ دشمنی نتواند از آن راه به آنان حمله ور شود. معهذا اسکندر آنان را بزدل و ترسو خواند و دستور داد تا آنها را کاملاً از میان بردارند و رودخانه را باز کنند.»

ولی آنچه شاید قاطع‌تر باشد تعداد شهرها و بنادر آباد و معمور است که نیثارکوس (۳۲۵-۳۲۶ ق.م) وصف کرده است. مثلاً در کرانه پارس در کارمانیا در وحله اول دهکده‌های سبددونت، تارسیاس، و کاتائیا بود، در وحله دوم شهر بادیس بود که محلی بود دارای کشتزارهای سبز و خرم با انبار بزرگی از شراب و غلات، در مرحله سوم شهر هارموزیا در مقابل جزیره مدرن هورموز بود که غیر از زیتون همه چیز را به حد وفور داشت، و سرانجام شهر جزیرمای اوراکتا بود که مقادیر معتناهی تاک، نخل و غلات داشت و دارای بنادر بود و جمعیت انبوه داشت. آن سوی شهر کارمانیا، ایالت شاهنشاهی پارس یا پرسپولیس بود شامل:

۱- دهکده ایلاس ۲- لنگرگاه سیکاندروس ۳- جزیره مسکونی صید مروارید
 ۴- لنگرگاه اکوس ۵- شهر آپوستانا ۶- دهکده‌های بسیار واقع در دهانه یک خلیج معروف ۷- شهر گوگانا ۸- بندر امن مجاور دهانه سینتاکوس ۹- شهر پراز باغ و پر - جمعیت هیراتیس بایک کانال قابل کشتیرانی سفائن عازم دریا ۱۰- شهر تائوچه واقع در گرانیس ۱۱- بندر امن واقع در دهانه راگونیس و ۱۲- بندر غیرامن واقع در دهانه بریزانا. «از آنجا سفائن وارد کشور سوزا (شوش) می‌شدند ... تیرهای عظیم الجثه یا قطعات الوار اینجا و آنجا نصب شده بود... تا دریانوردان را در مسیر خود هدایت نماید و از سقوط آنان در آب‌های کم عمق و به گل نشستن کشتی‌هایشان جلوگیری کند...»^۱

بدین ترتیب اصل آشنائی با دریا و دریانوردی، غیر قابل انکار می‌شود، با این توضیح لازم که پارسها عاشق دریا نبودند، ولی به قدرت دریائی نیاز داشتند و سعی می‌کردند ارتباط مستقیمی بین امپراطوری پهناور پارس و تجارت پدید آورند. در نتیجه همین تلاش بود که کانال نیل احداث شد و ایجاد این کانال بالشکرکشی به اقیانوس هند - از خلیج فارس به محسب رودسند و سپس به کنار دریای ارتیره تکمیل شد.

هرودوت می‌گوید: «قسمت بزرگی از آسیا به تصرف داریوش درآمد. وی که مایل بود بداند رودسند (که دومین رود مولد تمساح است) در چه قسمتی به دریا می‌ریزد، دوتن از کسانی را که به آنان اعتماد داشت - «سیلاس» و «کاریندا» را با کشتی روانه ساخت. از این رو آنها از شهر کاسپاتیروس و کشور پاکتیس عزیمت کردند و رودخانه را به سوی مشرق با کشتی در نور دیدند و روبه دریا نهادند. سپس در دریا به سمت غرب گرویدند و در ماه سیزدهم به آنجا (سوئز) که پادشاه مصر فنیقی‌ها را گسیل داشته بود تا لیبیا را با کشتی دور بزنند رسیدند. پس از آنکه این اشخاص با کشتی مراجعت کردند داریوش هندیان را منقاد خود ساخت و در این دریا به آمد و شد پرداخت.

ذکر این نکته درخور اهمیت است که داریوش خودش در خلیج فارس آمد و شد

→

اما ویلیام وینست نویسنده کتاب «تجارت و کشتیرانی ملل باستانی در اقیانوس هند» (لندن- ۱۸۰۷) عقیده دارد: «بهمین ترتیب در زمان ساسانیان نیز سدهای نیرومند - شادروان - با دریچه‌های مورد نیاز آبگیر در نقاط مختلف برپا شد تا آب‌هایی را که در پشت سد ذخیره می‌گیرد با کانال‌های کوچک متعدد براراضی مرتفع‌تر مسلط گرداند و مزارع آن را آبیاری نماید.»

۱- سفرنامه نثارکوس، نسخه انگلیسی، کتابخانه مجلس شورای ملی، ص ۷۵

داشت بطوری که این استنباط، راولینسون که :

«فتح هند منجر به استقرار روابط بازرگانی با اهالی آن شد و داد و ستد دائمی را رواج داد و کالاهای مربوطه را با کشتی‌های ساحلی بین دهانه رود سند و خلیج فارس حمل و نقل کرد، کاملاً موجه به نظر می‌رسد و نشان می‌دهد که این مورخ مدرن آن را از پدر تاریخ (هرودوت) کسب کرده است.»

اکنون به اولین مانور قدرت دریائی هخامنشیان می‌پردازیم
نخستین نبردها
 چنانکه اشاره شد کمبوجیه با پشتیبانی معنوی گروه سفاین اخیر، به سرنشینی افراد فینیقی و قبرسی‌های نیمه‌فینیقی، و با کمک مادی‌فان‌ها، هالیکارناسی‌ها که مشگ‌ها را پراز آب کرده و پشت‌شترها بار کرده بودند سپاهیان خود را به مصر گسیل داشت و آن کشور را تسخیر کرد (۵۲۷ قبل از میلاد) از آن پس، سه لشکر کشتی جداگانه علیه کارتاژ، آمون و اتیوپی طرح‌ریزی شد که دو تنای آخری عقیم ماند، اولی نیز به انجام نرسید، زیرا فینیقی‌ها که قدرت دریائی بر آنان متکی بود از شکستن قید سوگند و پشت‌پازدن به نسبت خویشاوندی با کارتاژیها فقط به صرف کسب تحسین و تمجید کمبوجیه سرباز زدند و از نبرد امتناع کردند. کمبوجیه نیز چون می‌دید که تمکین و انقیادها داوطلبانه بوده و ابقاء آنان برای حفظ استیلا بر مصر واجب است، لذا نسبت به استخدام افراد دیگری برای نیروی دریائی خود اقدام به لشکرکشی‌های مورد نظر تمایلی ابراز نداشت. هنوز وقت آن فرا نرسیده بود که شاه بزرگ با قدرتی افسانه‌ای بر دریا شلاق بزند، یا افراد دربانورد را مطیع و منقاد اراده و خشم خویش سازد.

بدین ترتیب قدرت دریائی هخامنشیان با جریانی بطئی به دریای مدیترانه راه یافت. نخست، تنها عامل و اثری که از پارسها در آنجا به چشم می‌خورد فقط پرچم آنها بود. بعداً افسران پارسی دیده می‌شدند که مشغول بردن کشتی‌های بادی و تحقیق و تفحص، و حتی هدایت ناوهای جاسوسی در معیت خارجی‌ها بودند. سپس پارسها به مقام آدمیرال و دریاسالار ارتقاء یافتند و شروع کردند به تسخیر جزایر مختلف در دریای مدیترانه. مآلاً کلیه سفاین به دست دریاسالارهای پارسی اداره شد، و با تشکیل قدرت بحریه‌ای که توسط مردم سه‌تژاد: پارسی، مادی، و سکائی اداره می‌شد استحکام یافت.^۲

درباره انتقال نیروی دریائی ایران از جنوب به مغرب باید گفت که کوشش داریوش برای کنترل اقوام «سیت» منجر به ادامه فعالیت بحریه در دریای مدیترانه شد. قبل از هر چیز، قریب پانزده جاسوس پارسی که مسئولیت «دموسید»ها بر عهده آنها محول شده بود تا درباره وضع ناوگان یونان گزارش دهند، به تدارک دو کشتی جنگی سیدونی و یک سفینه بزرگ تجارتنی پرداختند و با آنها تا کروئونا واقع در ماگنا گرا آسیا پیش رفتند و با اطلاعات کتبی مراجعه کردند. سپس بلادرنگ «آریارامش» ساتراپ کاپادوسیا با سفاین کوچکی شامل سی فروند از اوکسین گذشت و موفق شد برادر یکی از رؤساء سیت را دستگیر کند. سرانجام بسفور توسط ماندروکلس سامی تسخیر شد و سفاینی مرکب از شصت کشتی بادبانی

۱- کتاب پنج پادشاهی بزرگ - راولینسن

۲- کشتیرانی ایرانیان، هادی حسن.

از اقوام تابعه آسیای صغیر صادره شد تا عبور ارتش پارسی را پشتیبانی کند^۱. بدین ترتیب داریوش با سپاهیان از دریاگذشت و به اروپا رسید، درحالیکه سفایش از جزائر سیان عبور کرده رودخانه ایسترا درنوردیده و پلی از قایق‌ها در دهانه رودخانه تشکیل دادند، مهذا این تهاجم عقیم ماند، زیرا وقتی پیاده نظام، سواران و تیراندازان، از پلی که به وسیله قایق‌ها روی تنگه ایجاد کرده بودند گذشتند، سیت‌ها، همان حبله‌ای را بکار بردند که بعدها در همین سرزمین اخلاف آنان در مقابل ناپلئون و در جنگ جهانی دوم نیز تکرار شد. بدین معنی که با جنگ و گریز، خود را به داخل دشتهای پهناور کشاندند. درحالیکه هرچه در راهشان بود می‌سوزاندند و از بین می‌بردند. با همه اینها، پارس‌ها در اروپا نومید نشدند. «مگاباز» پست‌سر ماندوتراس و مقدونیه را تسخیر کرد و (۵۱۴ پ.م) درحالیکه اوتانس جانشین مگاباز کمک دریائی لسبیا‌ها را جلب کرد و جزائر لمنوس و ایمبروس را تسخیر کرد. (۵۰۵ پ.م) و بدین ترتیب نفوذ پارس در مدیترانه به کندی افزایش یافت، نه لشکر کشی بی‌نتیجه و عقیم مگاباز که بروایت پروفور هادی‌حسن با بستن ناخدای یک کشتی مندی به محل جای پاروی عقب سفینه‌اش بطوریکه سرش خارج و تنه‌اش داخل قرار گیرد مقام خود را به دریا سالاری و فرماندهی دو بیست کشتی بزرگ جنگی رسانده بود نه پیمان شکنی آریستاگور که با پنج کشتی ارتیره‌ای و بیست کشتی آتنی به غارت سارد پایتخت آسیای صغیر پرداخت، و نه شورش یون و شکست سفاین پارس و فنیقی در سواحل قبرس، هیچیک نتوانست قدرت دریائی شاه بزرگ را بطور قطع فلج سازد. قبرس طی یک سال از نو تصرف شد. کاریان‌ها، هلسپونتین‌ها و آئولین‌ها به اطاعت درآمدند، شهرهای یونیا سقوط کرد، و علی‌رغم سیصد و پنجاه و سه کشتی جنگی یونی‌ها، میلئوس تقریباً نابود شد. اگرچه قدرت سفاین دشمن باعث هراس سرداران پارسی شد و مانع آن گشت که آنان پیکار را آغاز کنند، زیرا به قول هرودوت «آنها سیادت دریائی نداشتند». ولی سامی‌ها نیز می‌ترسیدند که اگر برداریوش با سفاین فعلیش (ششصد کشتی بادبانی) فایق آیند، پنج برابر آن علیه آنها خواهد شتافت. بنابراین سامی‌ها به بیعت خود بازگشتند و به دنبال آنان لسبیا‌ها سرطاعت فرود آوردند و شورش یون پایان یافت (۴۹۴ ق.م)^۲

داریوش اکنون آزاد بود تا از عاملین شورش به سوی شرکای جرم و همدستان آنان روی آورد و این همدستان آتنی‌ها و ارتیره‌ای‌ها بودند. آتش انتقام در دل شاه بزرگ زبانه می‌کشید بنابراین ارتش زمینی به حرکت درآمد و به هلسپونت در جنوب آتیکا اعزام شد. ماردونیوس داماد داریوش به فرماندهی عالی هردو ارتش زمینی و دریائی منصوب گردید و از سیلیس از راه دریا به یون رفت. از آنجا پس از آنکه با اعطای نوعی خودمختاری شهرهای یون را آرام ساخت با کشتی به هلسپونت رفت و سپاهیان را به کشور دشمن منتقل ساخت. تاسکاسیاها و مقدونیه‌ای‌ها که هنگام شورش یون‌ها استقلال خود را بازیافته بودند، به آسانی تحت انقیاد درآمدند. ولی پیکار بی‌نتیجه‌ای با بریژی و طوفان مهلکی که در

۱ - کتیرانی ایرانیان .

۲ - ایضاً

آبهای دماغه آتوس رخ داد و سیصد کشتی و بیست هزار سپاهی ماردونیوس را از بین برد، آتش حرارت جنگ را چنان فرو نشاند و داریوش را واداشت تا قوایش را عقب کشد و به آسیا باز گردد (۴۹۳ ق.م)

ولی اراده شاهنشاه هخامنشی مافوق این ناسازگاری‌های سرنوشت بود. لذا يك ناوگان مرکب از ششصد کشتی بادبانی در سیلیس گردآوری شد تا هدف دیرین وی را تحقق بخشد. فرماندهی کل از ماردونیوس گرفته شد و به دایتس و آرتافرنس اعطا گردید. ارتش باسواره نظام که پارسها در آن تخصص داشتند استحکام یافت و برای اینکه اعزام مستقیم سپاهیان به سواحل دریا تسهیل شود، تعدادی وسائط نقلیه اسبی به کشتی‌های جنگی کمک دادند. برای مدتی همه چیز مرتب بود و کارها بخوبی انجام می‌گرفت: دلو، کاریستوس، تامینا، کورا و ازیلیا تدریجاً تصرف شدند، و استقلال و حتی موجودیت اریتره از میان رفت.

نبرد ماراتون
در همین اثنا، هیپاس فرزند پسیستراتوس به پارس‌ها پیوست و شایستگی ماراتون را برای يك نبرد سواره نظام پیشنهاد کرد. این توصیه‌ای صحیح بود، ولی نتیجه‌ای فاجیع داشت پارس‌ها در نبرد ماراتون فقط يك دهم قدرت خود را از دست دادند و قدرتش ده برابر دشمن بود، ولی اعتمادشان نسبت به نیروی خود تضعیف شد و تنها آرزویشان پس از این سلب اعتماد فقط آن بود که به کشتی‌های خود برسند و سالم به دریا بازگردند. در این بازگشت هفت کشتی بزرگ جنگی از دست رفت و بقیه رهسپار فالرون شدند، به این امید که از قفایه آتنی‌ها برسند و کار آنها را بسازند. ولی آتنی‌ها این مانور را کشف کردند و فالرون را حفظ کردند و دایتس که فقط قصد داشت از قفا وارد شود، سفائش را از آنجا عقب کشید و رهسپار آسیای صغیر شد.
هرودوت می‌گوید: «هنگامیکه خبر جنگ ماراتون به داریوش رسید، خشمش برانگیخته‌تر شد و به ادامه جنگ علیه یونان راغب‌تر شد.» ولی مادامیکه این تدارکات هنوز کامل نشده بود مصر به سرکردگی خابیشا طغیان کرد (۴۸۶ پ.م) و دست‌اجل بردستی که می‌خواست آتنی‌ها را با تازیانه به‌زانو درآورد فائق آمد (۴۸۵ ق.م).

سلطنت خشایارشا
داریوش رخت از جهان بر بست، ولی سیاست‌شاهنشاهی داریوش بر جای ماند، و طی دو سال پس از تجدید فتح مصر و سقوط بابل (۴۸۳ پ.م) همه نیروی پارس در اروپا بود. زیرا خشایارشا فرزند داریوش پنج میلیون و دویست و هشتاد و سه هزار و دویست و بیست سپاهی را روانه سپاس و ترموپیل کرد... ولی بنا بگفته هرودوت از این هزاران هزارتن، هیچیک از آنان از حیث زیبایی و قامت به پای خود خشایارشا که صاحب چنین نیروئی بود نمی‌رسید.

برای تضمین تسریع انتقال این ارتش، از مهندسان فنیقی و مصری خواست شد تا برهلسپونت از آبدوس تاستوس پل بزنند. پس از کوشش ناموفقی که مهندسان را به علت آن سرزدند و به دریا تازیانه فرو کوفتند و آتش بر سر امواج ریختند و بر آن غل و زنجیر زدند يك پل مضاعف از کشتی‌های جنگی شش پاروئی و کشتی‌های بزرگ پنجاه پاروئی که

با کابل‌های ساحلی دارای قدرت استثنائی به یکدیگر متصل گشته بودند و باسکوئی از تنه‌های درخت خاك و خاشاك و شاخ و برگ درختان زیرسازی شده بود بر فراز دریا کشیده شد و بقول «آشیلوس» جاده عالی خشایارشا کامل گشت .^۱

اهمیت نیروی بحریه نیز از نظر دور نماند ، دو مهندس پارسی بوبارس فرزند مگاباز و آرتاکاز فرزند آرتاکوس دماغه آتوس را که ناوگان ماردوبیوس در آنجا شکسته شده و غرق شده بودند تبدیل به کانالی کردند، چنان عریض که دو کشتی جنگی در کنار هم از آن سهولت عبور می‌کرد . پروفور را ولینسون می‌گوید: «هیچ قسمتی از سواحل یونان به اندازه ساحل آتوس خطرناک نیست حتی در زمان حاضر نیز هیچک از قایقرانان یونانی حاضر نبستند در آنجا رفت و آمد کنند ... احداث يك كانال در چنان محلی یقیناً بهتر از این بود که کشتی‌ها درهم شکنند و غرق شوند .

سفاین خشایارشا که بر عبور ارتش نظارت داشتند، براه افتادند و به دوریسکوس رسیدند که در آنجا شاه سوار بريك کشتی سیدونی ۱۲۰۷ کشتی جنگی را سان می‌دید. بنابراین روایات تاریخی تدارك سپاه خشایارشا چهار سال به طول انجامید و تمام مللی که جزء امپراطوری ایران بودند، در این تجهیز شرکت کردند . حتی پاره‌ای کشتی‌های غیر مجهز و قایق‌های دراز برای ساختن پل، تهیه دیدند.

حفر ترعه‌ای که در بالا بدان اشاره شد و هزاران نفر از اتباع ملل مختلف امپراطوری هخامنشی در آن شرکت داشتند و چند دریا را به يك دیگر متصل کرد ، سه سال به طول انجامید .

اما درباره ناوگان خشایارشا، چون تاریخ ایران باستان به نقل از نوشته‌های هرودوت جزئیات این ناوگان را تشریح کرده است که در این جا قسمتی از مطالب این اثر نفیسی را از خوانندگان می‌گذرانیم .

«... عده کشتیهای تیری رم (کشتیهای ، که سه صف پاروزن داشت) هزار و دویست فروند بود . کشتی‌های مزبور را این مردمان آماده کرده بودند: فینیقیها و سریانیها فلسطین سصد فروند . سپاهیان کشتی‌ها این اسحله را داشتند : خودی مانند خود یونانیها بر سر و جوشنی از کتان برتن ، زوبین و نیز سپرهای ، که کنار آن آهنین نبود . فینیقیها گویند ، که در ابتدا مساکن آنها در کنار دریای اری‌تره (خلیج فارس) بود ولی بعد به سوریه مهاجرت کردند - مصریها دویست فروند کشتی داده بودند. جنگی‌های مصر خودهائی داشتند، که از نی بافته بودند، سپرهای محدب آنها کناره‌های پهنی از آهن داشت ، به نیزه‌ای برای جنگ دریائی و تبری بزرگ مسلح بودند و اغلب آنها جوشن و شمشیرهای بلند داشتند - اهالی قبرس یکصد و پنجاه فروند آماده کرده بودند و سلاح آنها چنین بود : پادشاهان این جزیره مبتری بر سر و تبعه آنها قبائی برتن داشتند و کلیتاً از حیث لباس شبیه یونانیها بودند. سکنه قبرس از مردمان مختلف ترکیب شده و بعضی از سالامین و آتن بدین‌جا آمده بودند (یعنی یونانی بودند) برخی از آرکادی^۲ ، عده‌ای از کیت‌نس^۳ و بالاخره گروهی از فینیقیه و جمعی از حبشه

۱ - ایران باستان، جلد اول ، کتاب دوم ، دوره اول پارسی

۲ - آرکادی، کوهستانی در قسمت مرکزی پلوپونس یونان که اهالی آن به‌شانی اشتغال داشتند.

۳ - جزیره‌ای از جزایر سیکلاد یونانی .

اهالی کیلیه که یکصد کشتی داده بودند. اینها خودهائی داشتند بومی، سپرهائی از چرم گاو ولباسی از پشم. هر سپاهی دوزوبین داشت و نیز شمشیری شبیه شمشیر مصری - پامفیلیان سی کشتی داده بودند و اسلحهشان مانند اسلحه یونانی بود - اهالی لیکیه پنجاه کشتی آماده کرده بودند. سپاهیان آنان جوشن داشتند، کمانشان از چوب و تیرهایشان از نی و بی‌پر بود. اینها به زوبین مسلح بودند و بر سر کلاهی داشتند، که دور آن با پرهائی آراسته و از شانه‌های جنگی‌ها پوست بز آویخته بود. اسلحه اینها با خنجری کوتاه و داس تکمیل می‌شد. لیکیه‌ها اصلاً از جزیره کریت می‌باشند دریانهای آسیائی سی کشتی داده بودند. اینها اصلاً از پلوپونس هستند و اسلحهشان مانند اسلحه یونانی است - کاریانها هفتاد کشتی آماده کردند. اسلحهشان بطور کلی مانند اسلحه یونانی بود و شمشیر و داس نیز داشتند - ینانیا صد کشتی داده بودند و اسلحهشان مانند اسلحه یونانی بود - اهالی جزایر (مقصود جزایر یونانی است) اسلحهشان مانند اسلحه یونانی بود و هفتاد کشتی داده بودند - الیانها شصت کشتی دادند و مانند یونانیها مسلح بودند - اهالی هلسونت باستانی اهالی آیدوس، که بحکم شاه برای محافظت پل‌ها درخانه‌هایشان ماندند صد فروند کشتی دادند. اسلحه آنها یونانی بود. این اهالی از مهاجرین ینانی و دریانی می‌باشند. در تمام این کشتیها مردان جنگی پارسی، مادی و سکائی بودند، بهترین کشتیها از حیث حرکت آنهائی بود، که فنیقیها آماده کرده‌ند و بهترین کشتیهای فنیقی کشتی‌های اهالی صیدا بود. دسته‌جات سپاهیان بحری، مانند دسته‌جات سپاهیان پیاده نظام، هر کدام رئیس از خود داشتند. من (هرودوت) اسامی آنها را ذکر نمی‌کنم، زیرا جریان حکایت مرا بدان الزام نمی‌کند. فی‌الواقع رؤسا مردمان شایان ذکر هم نیستند، چه عده رؤسای هر یک از آنان بعد از شهرهایشان بود و بعلاوه اینها در قشون فرماندهی نداشتند، بلکه بنده‌وار در ردیف سپاهیان دیگر حرکت می‌کردند.

رؤسای بحریه اینها بودند: آریابینگنس پسر داریوش از دختر گبیراس فرمانده سفاین ینانی و کاری بود. آخمنس (هخامنش) برادر تنی خشایارشا فرمانده بحریه مصری. پرکاس پسر اسپاتن و مگاباز پسر مگابات، باقی قسمتهای بحریه را اداره می‌کردند. عده کشتیهای، که سی و پنجاه پاروزن داشت و کشتیهای دراز برای حمل اسبها و کشتیهای سرکورا تقریباً سه هزار فروند می‌رسید. پس از فرماندهان معروفترین اشخاص بحریه از این قرار بودند: تترامنس صیدائی پسر آنبوس، مابن صوری پسر سی‌رموس. مربال آرادینانی (یعنی اووادی) پسر آگیال، سوان سیس کیلی‌کی پسر ارم‌دنت. سی‌برنیکس پسر سی‌کاس‌لی، گرگوس پسر خرزیس - تی‌موناکیس پسر تیما گراکس - که هر دو از قبرس بودند - هیس‌تیه پسر تیمنس - بی‌گرس پسر سل‌دوم و دامادسی تیم پسر کان دول. ذکر اسامی سایر رؤساء را لازم نمیدانم، ولی مقتضی است اسم آرت‌میزا را که باعث حیرت شده ذکر کنم. او با وجود اینکه زن بود، برای رفتن بجنگ یونان حاضر شد. این ملکه بعد از فوت شوهرش چون پسرش صغیر بود،

۱ - يك نوع کشتی بسیار دراز بود، که قبرسی‌ها اختراع کرده بودند.

۲ - Artemise شرح زندگی و نبردهای این دریاسالار، در پایان همین فصل به‌تفصیل

زمام امور دولت خود را بدست گرفت و بواسطه مردانگی و شجاعت عازم یونان گردید، و حال آنکه کسی او را بدین اقدام مجبور نکرده بود. این ملکه با پنج کشتی، که پس از کشتی‌های صیدائی بهترین کشتی‌های بحریه بود، نزد خشایارشا آمد و در میان متحدین پارس کسی به از او نصیحت‌هائی به شاه نداد^۱...

پیرنیا می‌نویسد: «... این است توصیفی، که هرودوت از قشون خشایارشا کرده و با بحریه پنجاه مردم و ملت گوناگون را، که مساکشان از ماورا، سیحون تا حبشه و از سواحل اوقیانوس هند تا یونان بود، شمرده، فرماندهان قسمت‌ها را نامیده و اسلحه مردمان را توصیف کرده است. با توجه باینکه هرودوت کتابهای خود را تقریباً سی یا چهل سال بعد از جنگ نوشته، طبعاً این اطلاعات را از نوشته‌های اشخاص دیگر گرفته، چون این همه اسامی و کیفیات بعد از این همه سال در خاطره‌ها نمی‌ماند. از توصیف هرودوت این نتیجه حاصل می‌شود که اسلحه دفاعی سپاه خشایارشا چندان مناسب نبوده است. زیرا می‌بینیم، پارسی‌هائی که در رأس قشون او می‌آیند و هرودوت در اینجا و جاهای دیگر گوید از حیث شجاعت بر سایرین برتری داشتند، سپرهایشان، از ترکه بید بافته و تیرهایشان از نی است که بانوک‌هائی از آهن. علاوه بر آن اغلب مردمان خود یا جوشن ندارند و بعضی با چماق‌ها مسلح‌اند. این نکته جالب توجه است، زیرا یونانی‌ها برای احتراز از تیراندازان ایرانی خود را بی‌پروا بقشون ایران زده جنگ تن‌تن می‌کردند و در اینگونه جنگ‌ها استحکام اسلحه‌تعرضی و دفاعی دارای اهمیت خاصی است^۲...»

پروفیسور هادی حسن تعداد کشتی‌های ناوگان خشایارشا را با هفت فرزند اضافی بر رقم هرودوت (۱۲۰۷) کشتی شمرده و نوشته است که هرکسی دارای ۲۰۰ مرد بومی و سی ملوان پارسی بود، علاوه بر این ۳۰۰۰ فرزند کشتی‌های کوچک مختلف دیگر منجمله کشتی‌های حمل اسب بود که با هر یک از آنها ۸۰ تن از افراد عازم کارزار بودند. بنابراین خشایارشا رویهم‌رفته تعداد ۴۲۰۷ و ۵۱۷۶۱۰ تن سپاهی در دورلیسکوس داشت^۳. ولی این تعداد، بعداً با ۱۲۰ فرزند کشتی بزرگ جنگی و ۲۴۶۰۰۰ سپاهی «تراسی» تقویت شد. هرودوت می‌نویسد چهار دریا سالار که سرپرستی این ناوگان را داشتند همه آنان پارسی بودند، یعنی هخامن برادر خشایارشا و آریابگس پسر داریوش، معاونین دریا سالارها را هرودوت خارجی دانسته است، ولی از ناخدایان کشتی‌ها نامی به میان نیامده است.

از فهرست اسامی و ترتیب ناوگان بخوبی دیده می‌شود که اقوام آریائی بغیر از یکی دو مورد بر اقوام غیر آریائی مقدم بوده و تمام فرماندهان کل تقریباً پارسی یا هادی و یاسکائی بوده‌اند. همچنین معلوم است که در میان یارسیها اکثریت با اعضاء خانواده هخامنشیست^۴.

۱ - ایران باستان جلد اول، کتاب دوم، دوره اول پارسی.

۲ - ایضاً

۳ - کشتیرانی ایرانیان

۴ - ایران باستان پیرنیا، ص ۷۴۵

بنا به گفته هرودوت پس از آنکه فرماندهان عده سپاهیان را شمرده و آنها را به صفوف واداشتند، خشایارشا سوار بر گردونه جنگی شده از پیش لشکرها گذشت، اسم هر کدام از ملل را پرسید و دبیران جوابهای آنها را ثبت کردند. بعد وقتیکه کشتی‌ها را در آب انداختند شاه سوار کشتی صیدایی شد و زیر چتر زرین قرار گرفت و خواست کشتی‌ها را سان ببیند. فرماندهان نیروی دریائی به کشتی‌ها فرمان دادند که بقدر چهارصد پا از ساحل دور شده لنگر ببندازند و بعد بخط مستقیم صف بستند، چنانکه پیشانی کشتیها بطرف ساحل بود. در این موقع تمام سپاهیان دریائی کاملاً مسلح بودند. خشایارشا در کشتی صیدائی از پیش کشتیها گذشته و آنها را سان دید، بعد از آن از کشتی پیاده شد و دمارات پسر آریستون را، که در این جنگ شرکت داشت نزد خود خواست و بدو گفت: «اکنون برای من گواراست، که این سؤال را از تو بکنم. چنانکه تو بمن گفته‌ای و از یونانیهای دیگر شنیده‌ام، شهرتو کمتر و ضعیف‌تر از سایر شهرهای یونانی نیست. حالا تو بمن بگو، که آیا یونانیها جسارت مبارزه را با من خواهند داشت؟ اگر چه من تصور می‌کنم، که تمام یونانیها و مردمان غربی اگر جمع شوند، نتوانند در مقابل حمله من پافشارند، باوجود این میخواهم عقیده تو را در این باب بدانم» دمارات بی‌درنگ جواب داد: «شاه، حقیقت را می‌خواهی بگویم یا آنچه که تو را خوش آید؟» خشایارشا گفت: «حقیقت را بگو و بدان، که از محبت من بتو نخواهد کاست.» دمارات جواب داد: «شاه، چون می‌خواهی حقیقت را بدانی و برای اینکه بعدها مرا از جهت دروغگوئی مقصر نکنی، پس می‌گویم، که یونان همیشه در مکتب فقر پرورش یافته، اما تقوای یونانیها زاده فقر نیست، بل نتیجه قوانینی است که معتدل می‌باشد، ولی سخت اجرا میشود، یعنی استثنا نمی‌کنند و این تقوی در مقابل فقر و استبداد اساحه ما است. یونانی‌هایی که در حوالی «دریانه‌ها» سکنی دارند، همگی شایان تمجیداند، ولی از آنها حرف نمیزنم، فقط درباب «لاسدمنیها» گویم، که اولاً اینها تکلیف تو را نخواهند پذیرفت، زیرا این پیشنهادها باعث اسارت یونان است. ثانیاً آنها یرتو قیام و باتو جنگ خواهند کرد، ولو اینکه سایر یونانیها مطیع تو شوند. اما اینکه عده آنها چقدر است...؟ شاه، این سؤال را از من مکن همینقدر بدان، که اگر لشکر آنها حتی هزار نفر یا بیشتر و یا کمتر باشد، باز آنها باتو خواهند جنگید...» خشایارشا خندید و چنین گفت: «دمارات، چه می‌گویی؟ هزار نفر میتوانند با این انبوه سپاهیان جنگ کنند و آیاتو که پادشاه این مردم بوده‌ای، آیا می‌توانی باده نفر از سپاهیان من بچنگی؟ اگر مردم تو چنین‌اند که تو گوئی و هر کدام باده نفر برابری کنند، تو، که پادشاه آنها بوده‌ای، باید بتوانی با دو برابر این عده جنگ کنی. آیا ممکن است که هزار یاده هزار و یا پنجاه هزار نفر در مقابل قشون من بایستند؟ اگر لاسدمونی‌ها پنج‌هزار نفر باشند، در مقابل هر نفر ما بیش از هزار نفر داریم و چون سپاهیان من مطیع یکفرزند، از ترس ممکن است رشادتهای فوق‌العاده بروز دهند، ولی سپاهیان، که آزادند، نمی‌توانند چنین کنند و من تصور می‌کنم، که اگر عده سپاهیان ما و شما مساوی هم بود، باز یونانیها نمی‌توانستند تنها در مقابل پارسها مقاومت کنند. شجاعتی که تو توصیف کردی در میان ماها دیده می‌شود. راست است که این‌نوع دلبران کم است، ولی در میان نیزه‌دارهای

من هستند اشخاصیکه حاضرند با صد یونانی طرف شوند. چون تو این چیزها را نمیدانی، این است که یاوه می‌گویی.» دمارات جواب داد: «شاهها از ابتدا من می‌دانستم، که سخنان راست من تو را خوش نیاید، با وجود این من صفات اسپارتی‌ها را، چنانکه هستند، بیان کردم، زیرا تو خواستی، که حقیقت را بگویم. خودت میدانی، که من چقدر از وضع حاضر خود راضی‌ام و تاچه اندازه دوست دارم آنها را، که حکومت را از من گرفتند و باین اثر رفتار مجبور شدم از وطن خود فرار کنم. اما پدرت مرا پذیرفت و معاش مرا برتب کرد و خانه بمن داد. باورکردنی نیست، که شخصی عاقل برضد ولی‌نعمت خود باشد و عنایت را قدر نداند. من نمی‌گویم، که حاضرم با ده نفر بجنگم، حتی با دوفهرم میل ندارم مبارزه کنم، ولی اگر لازم می‌شد یا مهمی الزام می‌کرد، باکمال میل بایکی از آنها، که با صد نفر یونانی حاضرند جنگ کنند مبارزه می‌کردم. لاسدمونیها از حیث شجاعت کمتر از مردمان دیگر نیستند، و چون باهم متحد شوند، بر دیگران برتری دارند، زیرا هرچند آزادند، ولی از هر حیث آزاد نیستند، چه بر آنها قانون حکومت می‌کند و ترس آنها از قانون بیش از ترس تبعه توار تو است. آنها اجرا کنند چیزی را که قانون از آنها بخواهد و قانون همیشه یک چیز از آنها می‌خواهد: در دشت نبرد از عده دشمن ترسند و در صف پافشارند، تا آنکه فاتح گردند یا کشته شوند. اگر تو مرا یاوه گو میدانی، حاضرم که از این بیعد لب بر بندم. حالا مجبور بودم حرف بزوم. شاهها، اراده تو مجری باد» خشایارشا خندید و بی‌اینکه از دمارات برنجد، او را با ملایمت مرخص کرد. پس از آن قشون خود را از تراکیه بطرف یونان حرکت داد...» پرفسور هادی‌حسن، دنباله این حادثه چنین می‌نویسد: از دوریسکوس سفاین با ارتش‌های زمینی تا آکانتوس همراه بودند و در آنجا دستور یافتند که به «ترما» بروند. بدین طریق کشتیها براد افتادند، از کانال اکتوس عبور کردند و با ۱۲۰ کشتی جنگی «تراس»ی که در اینجا به آنها افزوده شده بود به مقصد رسیدند خشایارشا به محض ورود به یک کشتی سیدونی سوار شد و در دهانه پنوس به گردش پرداخت زیرا آتن و اسپارت برایش جز جنبه جهانگردی چیزی در بر نداشت.

یک اسکادران مرکب از ده کشتی از ترما خارج شد و به سوی سیاتوس پیش رفت و در آنجا سه کشتی یونانی را که دیده‌بانی میکردند به تصرف درآورد. ولی خشایارشا بزودی به مصیبتی عظیم پی‌برد. سفاین پارسی هنگامی که بین شهر کاستانا و ساحل سپاس لنگر انداخته بودند دچار طوفانی شدید شدند و قریب چهارصد کشتی عظیم جنگی و تعداد بیشماری کشتی حمل و نقل و کشتی‌های حامل آذوقه و مهمات از دست رفتند، بطوریکه غرق این کشتی‌ها برای آمینوکلس اهل ماگنزی که در اطراف سپاس املاکی داشت منبع عایدی سرشار شد. و یونانیان هدایائی نثار پوسیدون کردند و به او لقب ناجی دادند و کشتی‌هایشان را به این امید که فقط تعداد قلیلی کشتی با آنها به مقابله خواهد پرداخت، ولی انبوه کشتی‌های پارسی آنجا بود و افراد ناوگان بهترین روحیه را داشتند و پارسیان برای اینکه از افراد یونانیان که در دست آنها افتاده بودند، جلوگیری کنند دویست کشتی را جدا ساختند تا در اطراف «اوبوا» به حرکت درآیند و تنگه

اورپیوس را مسدود سازند. ولی چون اسکادران پارسی به دهانه «اوبوا» نزدیک می‌شد، بارندگی شدیدی در گرفت و سیل جاری شد و باد به وزش درآمد و اسکادران غرق شد.^۱ «هرودوت بلشادمانی از اینکه ایران قسمتی از ناوگان خود را از دست داده و ضعیف شده است، می‌گوید: «همه اینها کار پروردگار بود که پارسها بایونانی‌ها مساوی و هم‌تراز گردند یا لااقل نسبت به آنها برتری زیاد نداشته باشند.»

در همین زمان، پارس‌ها پس از یک برخورد بدون تصمیم که در آن سی‌فروند کشتی خود را از دست دادند، در آرتمیسیوم به حمله پرداختند و نیمی از ناوگان آتنی‌ها را فلج ساختند، بعد خیر از تقویت ترموپیل رسید و یونانیان عقب کشیدند. تاریکی و سستی پارسها به فراریان کمک کرد و صبح که شد، حتی سفاین آسیب‌دیده آتنی‌ها نیز رفته بود.

اکنون هم‌خشکی و هم راه بحری در برابر پارسها باز بود، خشایارشا پیروزمندانه به آتن گام نهاد و معابد آن را به انتقام انهدام سارد سوزاند. ناوگان نیز رهسپار اورپیوس شد و سونیوم را دور زد و در خلیج فالرون لنگر انداخت.

ناوگان یونانی نیز در مجاورت آن و در لنگرگاه سالامیس قرار داشت. اورپیاد فرماندهی را برعهده گرفته بود و عقیده عمومی افسران واحدهای ناوگان این بود که باید رهسپار ایستموس شوند و در برابر پلویونسوس به جنگ پردازند^۲، هرودوت منطق آنان را چنین منعکس می‌کند: «زیرا اگر قرار باشد در دریا شکست بخورند، در صورتیکه در سالامیس باشند از طریق خشکی نیز محاصره خواهند شد، و راه فراری نخواهند داشت ولی چنانچه در ایستموس باشند پس از شکست ممکن است به شهرهای خود بگریزند»^۳ در این باره بین سرداران سپاه مباحثه و گفتگوها می‌شد که چون از نظر نتیجه، یعنی منتهی شدن به نبرد سالامین حائز اهمیت است به شرح آن می‌پردازیم.

وقتی خیر تسخیر آتن و غارت کردن معبد و آتش زدن ارگ آن به گوش یونانی‌هایی که در سالامین بودند رسید، سخت متوحش شدند، و این اضطراب بحدی بود که جمعی از روسای یونانی، بی‌آنکه منتظر تصمیم مجمع راجع به امور کشور شوند در کشتیهای خود نشسته، بادبانها را کشیدند و از سالامین رفتند، آنها نیز که باقی ماندند، بر این عقیده بودند که باید جنگ دریائی را درالستم انجام داد. سرانجام هنگامیکه شب فرارسید، همه به کشتیهای خود سوار شدند.

هرودوت می‌گوید: چون تمیستوکل بکشتی خود مراجعت کرد یکنفر آتنی بنام من‌سی‌فیل از او پرسید که بالاخره تصمیم مجمع راجع به جنگ چه شد؟ او گفت: قرار گذاشتند، که در ایستم جنگ کنند. آتنی مذکور جواب داد که اگر چنین شود، تو نخواهی توانست برای وطن خود جنگ کنی چه یونانیها، همینکه از سالامین بیرون روند، متفرق خواهند شد بعد نه اوری‌بیاد خواهد توانست آنها را جمع کند و نه کس دیگر. پس برو با اوری بیاد حرف بزن، شاید بتوانی او را راضی کنی، که بماند و باین

۱ - کشتیرانی ایرانیان، فصل هخامنشیان

۲ - هرودوت کتاب هشتم ص ۲۶۵

۳ - ایضاً ص ۲۶۶

وسيله از پراکندن بحريه و فنای يونان مانع شود . سخنان اين آتنی تمیستوکل را پس- آمد و چیزی به او نگفته روانه شد، که اوری بیاد را ملاقات کند و چون او را باف عقیده من سی‌فیل را عقیده خود جلوه داد، بالاخره موفق شد که او را متقاعد کند. بعد وقتی که رؤسای یونانین جمع شدند، قبل از اینکه اوری بیاد سخن بگوید، تمیستوکل شروع بحرف زدن کرد، با این مقصود که عقیده خود را بقبولاند، در اینوقت آدی‌مانت کزنتی اعتراض کرده چنین گفت: «تمیستوکل در مسابقه‌ها شخصی را، که قبل از موقع برمی‌خیزد میزنند» تمیستوکل برای برائت خود جواب داد: «صحیح است، ولی کسی که عقب می‌ماند، جایزه نمی‌گیرد»، بعد روبه اوری بیاد کرده چنین گفت: «حالا نجات یونان در دست تو است بشرطی که دلایل مرا گوش کرده در اینجا بمانی و گوش بحرف اشخاصی، که عقیده مخالف دارند، ندهی و از اینجا بطرف ایستم نروی. گوش کن و دلایل مرا بسنج. در ایستم اگر جنگ کنی در دریای باز جدال خواهی کرد و چنین موقعی برای کشتیهای ما که از حیث عده کم‌تر از کشتیهای دشمن است و از حیث وزن سنگین‌تر، خطرناک خواهد بود، و اگر هم ما موفق شویم، باز تو سالامین و مگار و اژیر را از دست خواهی داد، زیرا قشون بری دشمن متابعت قوای بحری آنرا خواهد کرد. بدین منوال تو دشمن را به پلوپونس داخل خواهی کرد و واضح است، که یونان در مخاطره خواهد بود. بعکس اگر بعقیده من رفتار کنی، این مزایا را خواهی داشت. اولاً اگر در جای تنگ باعده کمی از کشتیها با کشتیهای زیاد جنگ کنیم، ما قوی‌تر خواهیم بود، چه جای تنگ برای ما مفید است، چنانکه جای فراخ برای دشمن. ثانیاً سالامین، که پناهگاه زنان و اطفال ما است، ایمن میماند. بالاخره جنگ در اینجا مزیتی دارد، که شما خواهان آنید، زیرا در سالامین پلوپونس را هم چنان دفاع خواهید کرد. اگر در ایستم جنگ روی می‌داد. گذشته از این نکته در صورتیکه جنگ در سالامین بشود، دشمن را به پلوپونس نخواهید کشانید، بل، چنانکه عقیده من است، ما فاتح خواهیم بود. پس از آن دشمن از آتیک تجاوز نخواهد کرد، پریشان عقب خواهد نشست و در نتیجه مگار، اژیر و سالامین نجات خواهند یافت. وقتی که مردم فکرشان با عقل سلیم موافق است، معمولاً بهره‌مند می‌شوند و الا خدایان هم بتصمیمات آنها کمک نمی‌کنند».

هرودوت اضافه می‌کند که در این مجمع تمیستوکل نگفت که اگر از سالامین بروید، بحریه متحدین خواهد پراکند، حال آنکه در شب قبل این نکته را به اوری بیاد مخصوصاً تذکر داده بود. او این نکته را نگفت، زیرا ذکر این مطلب به متحدین بر- میخورد و ممکن بود با نقشه او جداً مخالفت می‌شد. پس از اینکه تمیستوکل بیانات خود را به آخر رسانید، آدی‌مانت کزنتی باز باو حمله کرده چنین گفت: «شخصی، که وطن ندارد، باید سکوت اختیار کند و اوری بیاد نباید اجازه نطق به کسی دهد که شهر خود را از دست داده است، هر زمان تمیستوکل شهر خود را نشان داد، اجازه خواهد داشت که در ردیف دیگران نطق کند، آدی‌مانت چنین حرفی را زد زیرا آتن تسخیر شده و در دست پارسیها بود. تمیستوکل در جواب آدی‌مانت، او و کزنتیها را نکوهش کرده

گفت: هموطنان من بیش از شما شهرواراضی دارند، چه آنها دارای دویست کشتی کامل - السلاح می باشند و در یونان مردمی نیست، که حمله آنها را دفع کند. پس از آن تمبستوکل بطرف اوری بیاد رفته باو چنین گفت: «در اینجا میمانی و خود را مردی شجاع خواهی شناساند یا میروی و یونان را باسارت سوق میدهی زیرا نتیجه جنگ بسته به کشتیهاست. اگر خواهی رفت بگو تا بی تاخیر عبال واطفال خود را برداشته به ایطالیا مهاجرت کنیم. در آنجا شهری است سیریس نام که از قدیم از آن ما است و غیب گوئی گفته، که بدست ما آباد خواهد شد، وقتی که شما ما را از دست دادید، خواهید دانست که چه متحدی را از دست داده اید!» .

تهدید تمبستوکل در اوری بیاد اثر کرد، زیرا ترسید که بدون وجود آنتی ها، یونان نتواند از عهده نیروهای پارس برآید.
بنا به گفته پلوتارخ :

«اگر تمبستوکل تهدید نکرده بود که در صورتی که یونانیان سالامیس را ترك کنند وی نیز یونان را ترك خواهد گفت، ترس از قدرت دریائی پارسیها قضاوت اوری بیاد را تحت الشعاع قرار می داد^۲ ، و این تهدید بسیار شاق بود ، زیرا از مجموع سیصد و هشتاد کشتی فرماندهی دویست فروند آن با تمبستوکل بود .

در همین اثنا خشایارشا آسیب سفینش را تقریباً جبران کرده بود. «آشیل» اظهار می دارد که: «یک هزار کشتی (زیرا من بخوبی تعدادش را می دانستم) از پرچم پارس اطاعت داشتند: دویست و هفت فروند دیگر بردریا گسترده شدند.» و راولنسیون اضافه می کند «در آرتمیسیوم تنها ترسی که احساس می شد این بود که مبادا یونانیان فرار کنند ، و بدین ترتیب از گوشمالی ایرانیان بگریزند» بنابراین به دویست فروند کشتی دستور داده شد که همه معابر را محاصره کنند و جزایر را مسدود سازند و خشایارشا هنگام سپیده صبح از صخره ای بالارفته تا باچشمان خود ناظر جنگ دریائی باشد (۴۸۰ پ.م).

گفتیم که اوری بیاد از ترس آنکه بانبودن آنتی ها ، یونانیها از پارسیها شکست بخورند، راضی شد بماند و در سالامین جنگ کند. بر اثر این تصمیم یونانیها در تدارک جنگ برآمدند. سپاهیان بحری ایران نیز که برای تماشای ترموپیل رفته بودند، به فالر^۳ بازگشتند و خشایارشا بطرف بحریه خود رفت ، تا با رؤسای سفاین مذاکره کرده ، عقیده آنان را بداند ، وقتی که بکشتیها رسید بريك بلندی قرار گرفت و نشست. بعد پادشاهان و روسای مردمان مختلف و فرماندهان کشتیها را بحضور پذیرفته موافق مقامی، که در نزد شاه داشتند نشانند. جای اول را پادشاه صیدا گرفت. جای دوم را پادشاه صور و پس از آنها سایر مدعوین بجاهای خود قرار گرفتند . سپس خشایارشا مردونیوس را فرستاد ، تا عقیده هر يك از مدعوین را ، راجع باینکه باید جنگ دریائی کرد یا نه...؟ بداند. مردونیوس چنین کرد و همه گفتند ، که باید جنگ کرد . فقط آرت میز چنین

۱ - هرودوت ، کتاب ۸ ، بند ۴۷ - ۷۶

۲ - پلوتارخ، ترجمه احمد کسروی .

۳ - کشتیرانی ایرانیان ، هادی حسن .

گفت «بشاه بگو، چون در جنگ او به نشان دادم، که ترسوتر از دیگران نبستم، و کارهائی، که از من بروز کرد، کوچک نبود، حق است که حسیات خود را اظهار کنم و آنچه را، که در صلاح تو است، بگویم. این است عقیده من: شاهان جنگ دریائی مکن و کشتی‌های خود را نگاهدار، چه این مردم در دریا بهمان اندازه قوی‌تر از تو اند، که مرد قوی‌تر از زن است. مگر برای تو لازم است جنگ دریائی کنی؟ تو آتن را در تصرف داری و مقصود از قشون کشی این بود. تو قسمتهای دیگر یونانرا هم داری و آنهایی که مقاومت کردند، بجزای خود رسیدند. من پیش‌بینی می‌کنم، که کار دشمن بکجا خواهد رسید: اگر تو بجنگ دریائی عجله نکنی، کشتیهای خود را در این ساحل نگاهداری و با قشون بری بطرف پلوپونس بروی تمام خیالات تو انجام خواهد یافت. زیرا یونانیها نخواهند توانست مدتی پافشاری کنند و متفرق شده شهرهای خود خواهند رفت، چه در این جزیره آذوقه ندارند و دیگر اینکه چون بشنوند که تو بطرف پلوپونس حرکت کرده‌ای، هرگز باین فکر نخواهند افتاد، که برای آتن جنگ دریائی کنند. هرگاه تو شتابان جنگ دریائی کنی، این خطر هست، که کشتیهای تو آسیب یابند و بدبختی دامنگیر قشون بری تو هم بشود. شاهان بالاخره این نکته را در نظر دار، که آقای خوب بندگانی بد دارد و بالعکس آقایان بد بندگانی خوب دارند. تو که بهترین مردی، مستخدمینی داری، که بندگان بد تواند. از مصری‌ها و کیلیکی‌ها و قبرسی‌ها و یا مفلیان برای تو فایده‌ای نیست!» چون آرت‌میز به مردونه چنین گفت، دوستان او در اندوه شدند، زیرا ترسیدند، که خشایارشا نسبت به او غضبناک شود، حال آنکه او مقام ارجمندی نزد شاه داشت و شاه او را همیشه بر متحدین دیگر مقدم می‌داشت. دشمنان او بعکس مشعوف شدند، چه منتظر بودند این عقیده باعث فنای او گردد، اما خشایارشا، برخلاف انتظار همه، رأی آرت‌میز را صحیح دانست و بیش از دفعات سابق او را ستود، ولی چون اکثر مدعوین رأی بجنگ داده بودند، به جنگ تصمیم کرد، زیرا می‌پنداشت، که در جنگ «اوبه» پارسی‌ها بواسطه غیبت او، چنانکه می‌بایست نکوشیده‌اند.

سرانجام ناوگان ایران به سالامین رسید. سالامین جزیره‌ایست که در نزدیکی آتیک در مقابل الوزین واقع است و از قاره بواسطه بوغاز تنگی جدا می‌شود. سکنه این جزیره از عهد قدیم اژیینی‌ها بودند و شهر قدیم این قوم در ساحل جنوبی آن جزیره واقع بود (این سالامین را نباید با شهری، که بهمین اسم در جزیره قبرس بود اشتباه کرد). ناوگان ایران پس از ورود به سالامین صفوف خود را بیاراست، ولی چون شب فرا رسید، به جنگ مبادرت نکرد. یونانی‌ها، همینکه از نزدیک شدن سفاین ایران آگاه شدند، مضطرب گشتند. اشخاصی، که از پلوپونس آمده بودند بیشتر نگرانی داشتند،

چه در اینجا برای آن جنگ می‌کردند و در صورت شکست راه بازگشت برای آنان مسدود و در وطنشان بی‌مدافع می‌ماند، بخصوص که در همان شب نیروی زمینی ایران نیز بطرف پلوپونس حرکت کرد.

اهالی پلوپونس، از وقتی که خبر کشته شدن لئونیداس را شنیدند، جداً به تهیه استحکامات در تنگ ایستم پرداختند و چندین هزار پلوپونسی مشغول کشیدن دیواری در تنگ مزبور شده، راهی را، که بداخله پلوپونس کشیده می‌شد، کور کردند، تا قشون ایران دوچار موانع شود، هرودوت می‌گوید، که فقط بعضی پلوپونسها برای دفاع ایستم رفتند و سایر اهالی نسبت به ایرانیها بی‌قید بودند و اسامی اقوام پلوپونس را چنین ذکر می‌کند: لاسمونیا، آرکادیان، البان، کرتی‌ها، سی‌سی‌ینیان، اپی‌دوریان، فلی‌یاسیان، ترزنیان، هرمونیان. از گفته هرودوت چنین برمی‌آید که در پلوپونس در آن زمان هفت تیره مردم میزیسته‌اند، یکی از آنها ینیانی بود، دیگری از مردم آخای و سایرین از دریانها. فقط ۹ شهر از این هفت گونه مردم برای دفاع تنگ حاضر شدند و مابقی بی‌طرف ماندند، زیرا باطناً طرفدار پارسیها بودند، اگرچه خبر کشیدن دیواری در ایستم به پلوپونسی‌هائی، که در سالامین بودند، رسید، با وجود این نگرانی آنها رفع نشد. بالاخره بر اثر تشمت و اختلاف عقاید، دو دستگی شروع شد: پلوپونسها به این عقبه شدند، که بجای اینکه برای شهری از دست رفته (یعنی آتن) جنگ کنند، بهتر است بدفاع پلوپونس بپردازند. آتنی‌ها و مگاراهاوازی‌نیاها با این عقبه مخالفت کردند، ولی رأی پلوپونسی‌ها برتری یافت و نزدیک بود یونانیها متفرق شوند، که با دخالت تمیستوکل جنگ تسریع شد. توضیح آنکه، چون دید رأی پلوپونسی‌ها غالب آمده، فوراً از مجلس بیرون آمد و شخصی را بنام «سی‌سین‌نوس» که غلام تمیستوکل و معلم اطفال او بود، در قایقی نشانده بطرف پارسیها روانه کرد، تا در آنجا موافق دستوری، که باو داده بود، رفتار کند، این غلام، وقتی که بکشتیهای پارسی رسید، چنین گفت: «مرا رئیس آتنی‌ها مخفیانه فرستاد، که بشما بگویم: او طرفدار شاه است و فتح شما را بیش از فتح آتن طالب. چون یونانیها می‌خواهند فرار کنند، اگر مایل هستید، فتح نمایانی کنید، فرصت به آنها ندهید و مطمئن باشید، که پیروزی باشما خواهد بود، چه در میان یونانیها منازعه و اختلاف است و از یونانیها اشخاصی، که باشما همراه‌اند، با مخالفین شما جنگ خواهند کرد» غلام این بگفت و برگشت. پارسیها این حرف غلام را باور داشته مقدمات جنگ را شروع کردند و چون نقشه آنها بر این بود، که نگذارند، یونانیها فرار کنند، نیروئی بجزیره کوچک پسی‌تالی که بین سالامین و قاره واقع بود، پیاده کردند جنگ می‌بایست در بوغازی روی دهد، که این جزیره در آن واقع است و داشتن نیرو در این جا برای کشتیهای آسیب یافته لازم بود. بعد پارسیها تمام شب را در نهان کار کردند، با این مقصود، که سالامین را محاصره کنند.

در اینجا هرودوت از وقایع پیش افتاده و می‌گوید وقتی که راجع بوقایع فکر می‌کنم، نمی‌توانم در صحت گفته‌های غیب‌گویان تردید داشته باشم، زیرا آنها با صراحت خبر داد بودند: «وقتی که آنها (یعنی پارسیها) سواحل مقدس دیان^۱ و سی‌نوزور را با کشتیهای خود بیوشاندند و شهر نامی آتن را غارت کنند، انتقام خدایان، اهانت، پسر جسارت را (یعنی خشایارشا پسر داریوش را) که در خشم غوطه‌ور شده و میخواهد تمام عالم با سم او باشد، دفع خواهد کرد. مفرغ یا مفرغ مخلوط شود و مارس^۲ (رب‌النوع جنگ) دریا را خونین کند، در این وقت پسر سارتورن^۳ و فتح همایون، فرخ روز آزادی را برای یونانیها بیاورند.» در این احوال یونانیها در منازعه بودند و نمی‌دانستند، کسفاین پارسی آنها را محاصره کرده و فقط وقتی که صبح شد، این نکته را دریافتند. بعد از طلوع صبح، آریستید که آتی‌ها او را از شهر خود نفی کرده بودند، به مجلس مشورت روانه شد و تمستوکل را بخواند. این شخص دشمن خونی تمستوکل بود، ولی در این احوال دشمنی خود را فراموش کرده خواست با او مذاکره کند و چنین گفت: «خصومت خودمان را بوقتی دیگر بگذاریم. در هر موقع و بخصوص در این وقت ما باید برای خدمت به وطن بربیکدیگر سبقت گیریم. بنابراین بتو می‌گویم، که منازعه یونانیها برای رفتن از اینجا بیهوده است. نه اوری‌بیاد می‌تواند از اینجا برود و نه کسی از کرتی‌ها، زیرا ما از هر طرف محاصره شده‌ایم. برو مجلس را از قضیه آگاه کن. تمستوکل در جواب گفت: «این مژده‌ای است، که تو می‌دهی. آنچه را، که من می‌خواستم شده و بدان، که پارسیها بر اثر پیغام من چنین کرده‌اند. حالا که چنین خبر خوشی آورده‌ای، بهتر است، که خودت به مجلس رفته مطلب را بیان کنی، زیرا، اگر من بگویم، چنان پندارند، که من این خبر را ساخته‌ام و باور نخواهند کرد، ولی اگر تو بگویی شاید باور کنند اگر هم باور نکردند، تفاوتی، بین اینکه من گفته‌ام یا تو، نخواهد بود.» آریستید به مجلس درآمده مطلب را گفت و رفت. بعد باز منازعه بین یونانیها در گرفت چه حرف او را باور نمی‌کردند. در این حین و بیص یک کشتی تری‌رم وارد شد و فراریها تنیانی خبر آوردند که سالامین محاصره شده است پس از آن یونانیها تصمیم به جنگ گرفته، روسای کشتیها را در یک جا گرد آوردند و تمستوکل خطاب به آنها گفت، که انسان بر حسب طبیعت و موقعی، که دارد می‌تواند فاعل کارهای خوب و بد گردد و باید در هر موقع کار خوب را بر بد ترجیح داد. بر شما است، که امروز کارهای نامی بکنید. بعد بروساء گفت که به کشتیهای خود در آیند. بفاصله کمی پس از آن

۱ - رب‌النوع ماه بعقیده یونانیها

۲ - مقصود مفرغی است که با آن دماغه و بینانی کشتی‌ها را می‌پوشاند. در این زمان آهن کمتر به کار می‌رفت.

۳ - پدر «زروس» خدای بزرگ یونانی، ساتورن بچه‌های خود را می‌بلعید، ولی زروس

نجات یافت و پدرش را از آسمان راند (افسانه‌های یونانی)

(کشتیهای یونانی را در اینجا هرودوت ۳۸۰ فروند نوشته است) پارسیها همینکه حرکت کشتیهای یونانی را دیدند، حمله کردند. در آغاز یونانیها خواستند بسوی ساحل باز گردند. ولی در این احوال آمی‌نیاس آتنی پیش رفته بیک کشتی ایرانی حمله کرد، این دو کشتی بهم پیوستند، بطوریکه جنگیهای آنها نمی‌توانستند از هم جدا شوند. سایر کشتیهای یونانی هم بکمک آمی‌نیاس شتافتند و جنگ شروع شد. هرودوت می‌گوید: «گویند این روایت آتنی است، ولی روایت دیگری هست که چون یونانیها خواستند ساحل باز گردند، شکل زنی را مشاهده کردند، که بصدای رسا فرمان می‌داد و فرمان خود را چنین شروع کرد: «ای ترسوها تا کی عقب خواهید نشست؟» در مقابل کشتیهای آتنی کشتیهای فینیقی بودند و این سفاین جناح شمال و غربی را تشکیل می‌دادند. در مقابل لامونیها کشتیهای ینیانی قرار داشت. و از اینها جناح جنوب شرقی ترکیب یافته بود. فقط عده کمی از ینلیانها نوشته تمستوکل را پیروی کرده باهمال جنگ می‌کردند، همه ینیانها چنین نبودند. هرودوت می‌گوید: می‌توانم اسامی اشخاصی را که روسای کشتیها بودند و کشتیهای یونانی را گرفتند، ذکر کنم، ولی از بردن نام آنها خودداری کرده فقط اسم دو نفر ینیانی را، که از اهل سامس بودند، می‌نویسم: یکی تئوس‌تر پسر آندروداماس بود و دیگری فیلاکوس پسر هیس‌تیه. در ازای این خدمت نمایان اولی بتوسط پارسیها جبار شد و دومی حاکم ولایتی بزرگ گردید و او را خدمتگذار شاه خواندند. این عنوان را درپارس ارسانگس گویند.» هرودوت بعد اضافه می‌کند: غالب کشتیهای پارسی در جنگ سالامین معدوم شد. قسمتی از این کشتیها بدست آتنی‌ها و قسمت دیگر بدست اژی‌نی‌ها تلف شد. جهت این احوال از آنجا بود، که یونانیها صف خود را حفظ کرده در جاهای خود جنگ می‌کردند، ولی کشتی‌های پارسی فرصت نیافتند صف خود را ببندند و ترتیبی نداشتند. باوجود این در اینروز پارسیها بمراتب بیش از جنگ اوبه رشادت کردند، زیرا هر یک از جنگیها تصور می‌کرد، که شاه او را می‌بیند و از ترس خشایارشا دلبرانه می‌جنگد. در همین نبرد بود که آرت‌میز باغرق کشتی کالبندیان بیشتر مورد توجه خشایارشا واقع شد، در این جنگ آریابینگ‌نس پسر داریوش و برادر خشایارشا کشته شد و از بزرگان پارس و ماد عده‌ای زیاد تلف شدند، ولی تلفات یونانیها کم بود، زیرا آنها می‌توانستند شنا کنند و از بیگانگان عده کثیری از این هنر بهره‌مند نبودند. از وقتی که کشتیهای اولی دشمن روبفرار گذاشتند، تلفات آنها زیاد بود، زیرا کشتیهای، که در صف اول نبودند، می‌خواستند دلاوری و شجاعتشان را بشاه نشان دهند سعی می‌کردند، که پیش بروند، ولی به کشتیهای متحدین خود برخورد آسب به آنها می‌رسانیدند. در این گیرودار واقعه‌ای روی داد: فینیقی‌هائی، که کشتی‌هایشان آسب دیده یا معدوم شده بود، نزد خشایارشا رفته گشتند، از جهت خیانت ینیان کشتیهای آنها معدوم شده است. باوجود این نتیجه چنین شد، که بجای روسای کشتیهای ینیانی، فینیقیها سخت مجازات شدند. جهت این بود، که در این حین یک کشتی ساموتراسی حمله بیک کشتی آتیکی کرده و آن را غرق کرد (ساموتراسیها ینیانی بودند) ولی بلافاصله یک کشتی اژی‌نی حمله به کشتی ساموتراس برده آن را به ته دریا فرستاد. این واقعه باعث نجات ینیان نشد، چه همینکه خشایارشا

شجاعت سامو تراسی‌ها را دید، درختم شده گفت «ترسوها مردان دلیر را متهم می‌کنند» وحکم کرد، سر آنها را از تن جدا کنند. خشایارشا در دامنه کوهی که موسوم به اگال و محاذی سالامین است، نشسته جنگ دریائی را تماشا می‌کرد، و هر زمان رشادتی از یکی سپاهیان خود می‌دید، اسم او را می‌پرسید و دبیران اسم رئیس کشتی واسم پدر و موطن او را می‌نوشتند. در عدم بهره‌مندی فینیقیها آریارمن پارسی هم دخیل بود، چه او با یونان دوستی داشت. خلاصه آنکه جلادها به فینیقی‌ها پرداختند. کشتیهای ایرانی، که فرار می‌کردند به فالرون پناه بردند، تا تحت حمایت نیروی زمینی باشند. در این جنگ دریائی از طرف یونانیها بیش از همه اهالی اژین رشادت کردند و بعد از آنها آتنی‌ها. از اژینی‌ها پولی کریت معروف شد و از آتنی‌ها امن‌آناژی رونت و آمی‌نیاس پالنی. او در جستجوی آرتیمیز بود، و اگر می‌دانست ملکه در آن کشتی است، که مورد تعقیب او واقع شده آنقدر پامی‌فشرد، تا او را اسیر کند یا خودش اسیر شود، زیرا رئیس بحریه آتنی چنین حکم کرده بود و علاوه بر آن ده‌هزار درخم جایزه معین شده بود برای کسی، که آرتیمیز را زنده بدست آورد، زیرا آتنی‌ها فوق‌العاده خشمگین بودند از اینکه زنی برضد آنها قیام کرده و جنگ می‌کند، ولی یونانیها بگرفتن او موفق نشدند، چه او فرار کرده به فالرون رفت. گویند، که آدی‌مانت در ابتداء جنگ فرار کرد و کرتی‌ها، چون دیدند کشتی آمیرال فرار می‌کند، آنها هم فرار کردند، ولی بعد در نزدیکی معبد می‌نروسیراس (ربه‌النوع عقل و حکمت) بقایق کوچکی برخوردند، که با آنها نزدیک شد و اشخاصی، که در قایق بودند، فریاد کردند «ای آدی‌مانت، ای خائن یونان، فرار میکنی، و حال آنکه آنها فاتح‌اند و با آنچه میخواستند رسیده‌اند.» آدی‌مانت باور نکرد و آنهائی که چنین می‌گفتند، حاضر شدند در نزد کرتی‌ها گروی باشند، تا در صورتیکه فتح آتنی‌ها صحیح نباشد کشته شوند، پس از آن آدی‌مانت برگشت و وقتی رسید که جنگ خاتمه یافته بود. آتنیها چنین گویند، ولی کرتیها این روایت را تکذیب می‌کنند. آریستید هم در این روز رشادتها بروز داد و عده‌ای زیاد از آتنی‌های سنگین اسلحه را با خود برداشته وارد جزیره پست‌تالی گردید و پاریسهای را، که در آن جزیره بودند، ریزریز کرد.

وقتی که جدال به آخر رسید، یونانیها قطعات کشتیهای خودشان را به سالامین کشیده در تهیه جنگ جدیدی برآمدند، زیرا تصور می‌کردند، که شاه از باقی‌مانده سفاین خود استفاده کرده باز خواهد جنگید، ولی در این احوال باد غربی قطعات کشتیها را به طرف ساحل آتیک و کلیاد راند و سخن پزیرسترات غیبگو، که چند سال قبل گفته بود: «زنهای کلیاد روی پاروها غذا سرخ خواهند کرد» مصداق یافت، و بعد از رفتن شاه پارس چنین شد.

این مجموعه مطالبی است که هرودوت راجع به این جنگ نوشته، و چون مدارک غیر یونانی در دست نیست، نمیتوان دانست که حقیقت امر همین بوده یا فاتح نشدن پارسی‌ها جهتی دیگر داشته. از گفته‌های هرودوت مسلم است، که یونانیها ایرانی‌ها را مخصوصاً در بوغاز تنگ سالامین به جنگ کشانیده‌اند، تا برتری بحریه ایران از حیث عده و سرعت سیر کشتیها به کار نیاید و کشتیهای بزرگ نتوانند به چابکی حرکت کنند،

بلکه به عکس، مزاحم یکدیگر شوند، زیرا یقین داشته‌اند که در دریای باز غلبه بانا و گان ایران خواهد بود. بهر حال جنگ مزبور بهمین شکل هم، که مورخ مذکور شرح می‌دهد، بی‌نتیجه قطعی مانده و کلمه «شکست» که هرودوت استعمال می‌کند. با واقعیت تطبیق نمی‌کند، زیرا بحریه ایران پس از این جنگ هم وجود داشته و چون شب در رسیده، دست از جنگ کشیده است، ولی بواسطه آسیب زیاد، که بآن وارد آمده وار قدرتش کاسته بود، روز دیگر به جنگ مبادرت نکرده. این نکته، که بحریه یونان هم روز دیگر از جنگ خودداری کرده، حاکی است، که با وجود عدم موفقیت ناوگان ایران، بحریه یونانی هم، از جهت تلفات زیاد، در خود آن توانائی را نمی‌دید، که جدال دریائی را از نو آغاز کند. اگر غیر این می‌بود، یونانیهای بیدار فرصت را از دست نداده بحریه ایران را مضمحل می‌کردند، تا برتری کامل با آنها گردد. اما «پلوتارک»^۱ مورخ دیگر درباره نحوه برخورد و ناکامی ناوگان ایران چنین می‌گوید:

ناوگان پارسیان در سه خط به حرکت درآمد و تهیج شده از حضور شاه به حمله پرداخت. سفاین یونانی آب‌بردار کشتی‌شان کوچک بود و به ساحل عقب نشستند. کشتی‌های پارسیان سنگین و تنومند بود و هنگام تعقیب آنها در آبهای کم‌سطح گیر کرد و به گل نشست. همانطور که روز پُرش می‌رفت، نسیم دریا تولید امواج بلند در کانال می‌کرد. بدینترتیب بنا بگفته پلوتارک کشتی‌هایی که در هر سه خط قرار داشتند از عقب نشینی بازماندند و فضای باریک موجب ازدیاد تصادم شد.

تمیستوکل بصیرت خود را هم در انتخاب محل کشتی‌ها و هم در انتخاب وقت نبرد نشان داده بود. هنگامیکه شب فرا رسید سفاین پارسیان درهم شکسته و خرد شده بودند. پانصد کشتی در آب فرو رفته بود و دریاسالار سفاین را نیز که برادر شاه بزرگ بود، با خود به اعماق دریا فرو برده بود.

پلوتارک درباره آخرین لحظات زندگی آریامانس برادر شاه می‌نویسد: آریامانس دریاسالار پارسی مردی که دارای افتخار شایان بود و تا آن زمان شجاع‌ترین برادر شاه بود عملیات خود را مخصوصاً علیه تمیستوکل هدایت کرد. کشتی وی ارتفاع زیادی داشت و از آنجا چنانکه گوئی در قلعه‌ای مرتفع مستقر شده است به پرتاب تیر و نیزه می‌پرداخت. ولی امیناس و سویسکلس که در یک کشتی کم ارتفاع بودند، بادماغه کشتی خود به سفینه او کوبیدند و هنگامیکه دو کشتی با یکدیگر برخورد کردند، دماغه‌های فلزی آنها به یکدیگر گیر کرد. وقتی آریامانس به عرشه کشتی آنها گام گذاشت با نیزه‌های خود به استقبالش شتافتند و وی را به دریا افکندند. آرتملس جسد وی را در میان سایر اجساد که با کشتی غرق شده و غوطه می‌خورند شناخت، آن را از آب گرفت و نزد خشایارشا برد.

شکست سالامین لرزه بر نیروی خشایارشا افکند. بنابراین به این دلخوشی که به هدف غائی لشکرکشی وی، یعنی فتح آتن به نتیجه رسیده است و وظیفه نهائی مقهور ساختن یونان را می‌توان برعهده یک ساتراپ گذاشت. ماردونیوس را به فرماندهی

۱ - زندگی تمیستوکل - از کتاب زندگی‌ها اثر پلوتارک

۳۶۰۰۰۰ سپاهی منصوب کرد و خود با بقیه ارتش به سمت هلسپونت عقب نشینی نمود. خشایارشا کماکان راه خشکی را پیش گرفت در حالیکه باقیمانده سفاین پارس پیشاپیش به حرکت درآمدند، تا پل‌ها را محافظت کنند. معهذاً این اقدام کوشش بیهوده‌ای بود. زیرا گرچه توصیه تمستوکل دایر به فتح آسیا در اروپا باشکستن پلها توسط آریستید که مایل بود با تسهیل فرار شاه بزرگ از سر او خلاص شود رد شد، اما دریا که داغ و درفش دیده غل و زنجیر شده و تازیانه خورده بود، گذشت نکرد و بانتقام جوئی پرداخت، طوفان همه زحمات سال پیش را برباد داد و ارتش مجبور شد با کشتی باز گردد.

برای آنکه شرح این نبرد تاریخی وشکست بزرگ را با تفصیل بیشتر از نظر خوانندگان ارجمند بگذرانیم، بار دیگر به نوشته‌های هرودوت باز می‌گردیم و ماجرای پایان نبرد و بازگشت خشایارشا را از زبان او می‌شنویم^۱:

پس از عدم بهره‌مندی در جدال سالامین خشایارشا نگران شد، که مبدا یونانیها به صرافت طبع با برانمائی بعضی یونانیها بطرف هلسپونت رفته پل آنرا خراب کنند و روابط او با آسیا قطع شده، در اروپا مضمحل گردد. بنابراین افکارش مشوش شد، بعد برای اینکه خیال خود را از یونانیها و سپاهیان خود پنهان بدارد، چنین وانمود کرد که میخواهد سالامین را باقاره اتصال دهد و امر کرد کشتیهای فینیقی را بهم ببندند، تا بدین ترتیب پل و دیواری ایجاد شود و نیز در تدارک جدالی دیگر برآمد، تا همه تصور کنند، که می‌خواهد باز جنگ کند. از رفتار خشایارشا همه یقین حاصل کردند، که تصمیم گرفته است بماند و جنگ کند. فقط مردونیه، که از همه بهتر باحوال شاه آشنا بود، از ظواهر امر باشتباه نیفتاد. در این احوال خشایارشا چاپاری به ایران فرستاد، تا خبر شکست او را برساند. هرودوت تاکید می‌کند که در میان موجودات فانی موجودی نیست، که زودتر از چاپار پاری به مقصد برسد، زیرا پاریها ترتیب این کار را بسیار ماهرانه داده‌اند. گویند راه هر قدر طویل باشد، در آن آنقدر آدمی واسب نگاه می‌دارند، که هر یک روز راه یک چاپار و یک اسب داشته باشد^۲. نه برف و باران ممکن است مانع از حرکت سریع چاپار گردد و نه شب و گرما. چاپار اولی موضوع ماموریت خود را بدومی میدهد و دومی به سومی و بهمین ترتیب، چنان که یونانیها در عهد و ولکان^۳ مشعل‌ها را دست بدست می‌دهند. چنین چاپاری را، که با اسب به مقصد می‌رسد، پاریها آنگارین می‌نامند.

وقتی در شوش آگاه شدند که خشایارشا آتن را تسخیر کرد، شرف مردم بعدی بود، که تمام کوچه‌ها را بامورت فرش کردند، عطر بسیار بسوختند و کارها را تعطیل کرده بسور و ضیافت و عشرت پرداختند. خبر بعدی مردم را ماتم زده کرد. لباس خود را دریدند و بنای نوحه و زاری را گذاشتند تمام تقصیر را به گردن مردونیه انداختند. ولی باید گفت، که برای شخص شاه بیش از معدوم شدن سفاین نگرانی داشتند

۱ - ایران باستان - پیرنیا - کتاب دوم - دوره اول پاری - صفحه ۸۱۷

۲ - یک روز راه تقریباً بین چهار و پنج فرسخ بوده است.

۳ - بمقیده یونانیها و رومیهای قدیم پسر خدای بزرگ و رب النوع آتش و فلزات بود.

این نگرانی تا وقتی که شاه غایب بود، دوام داشت و فقط پس از مراجعت او برطرف شد. بعد هرودوت اضافه می‌کند: مردونیوس، که می‌دید خشایارشا از شکست جنگ دریائی بسیار مغموم است، دانست که شاه در خیال فرار از آتن می‌باشد و چون بنا بر نصیحت او پارسها جنگ را بیونان برده بودند، خیال می‌کرد که بعد از چنین عدم موفقیتی مجازات خواهد شد. در این احوال او صلاح خود را چنین تشخیص داد، که یا یونان را باید مطیع ایران کند، یا بحیات خود شرافتمندانه پایان دهد. فکر مطیع کردن یونان بر اندیشه‌های دیگر او غلبه کرد و، پس از تفکر زیاد به خشایارشا چنین گفت: «شاه، این قدر غم مخور و حادثه‌ای را که روی داده، بدبختی بزرگ مدان. پیروزی در این جنگ منوط به کشتیهای تو نیست. بل بسته بسوار نظام و پیاده نظام تو است. این یونانیها که تصور می‌کنند کار تمام شده است، جرئت نکردند، از کشتیهای خود بیرون آیند و با سپاه تو جنگ کنند و سپاه بری آنها هم جرئت نخواهد کرد باتو ستیزه کند. آنهایی که چنین کردند، مجازات شدند اگر مایل هستی، هم آلان به پلویونس هجوم می‌بریم، و اگر می‌خواهی ضربت را به تأخیر اندازی چنان می‌کنیم، بی‌اینکه این مسئله باعث یاس ما بشود. یونانیها وسیله‌ای ندارند، آنها نمی‌توانند از تابعیت تو خلاصی یابند و نه از حسابی که تو از بابت گذشته و حال از آنها خواهی خواست. بهتر است، که بمانی، ولی، اگر می‌خواهی بروی و سپاه را هم با خود ببری، نصیحت دیگری دارم، که باین فکر بیشتر موافقت دارد. چنان مکن، که پارسها مورد تمسخر یونانیها قرار گیرند. پارسها ضرری بتو نرسانیده‌اند و تو نمی‌توانی بگوئی که آنها مردمی ترسو هستند، اگر فبئقی‌ها، مصریها، اهالی قبرس کیلیکیه خودشان را ترسو نشان دادند، این امر چه ربطی به پارسها دارد. پس آنها تقصیر ندارند و بنا بر این نصیحت مرا گوش کن. اگر نمی‌خواهی در اینجا بمانی، با قسمت بیشتر سپاهت برگرد و من تعهد می‌کنم، که با ۳۰ هزار نفر سپاهی ورزیده یونان را مطیع کنم». خشایارشا با مسرت سخنان مردونیه را شنید و گفت درباره این پیشنهاد فکر کرده و بعد می‌گویم، چه باید کرد. بعد شاه مجلس مشورتی از پارسها ترتیب داد و پس از آن خواست عقیده آرت میز را بداند زیرا فهمیده که او یگانه کسی بود، که به خشایارشا نصیحت خوبی داد. وقتی که آرت میز حاضر شد، شاه تمام پاریها و بیزدارها را مرخص کرد و باین زن چنین گفت «مردونیه پیشنهاد می‌کند، که من در اینجا مانده به پلویونس حمله برم. او عقیده دارد که پاریها و سپاهیان بری تقصیر ندارند و بی‌تقصیری خودشان را با طیب خاطر ثابت خواهند کرد و نیز پیشنهاد می‌کند، که من مطیع کردن یونان را با سیصد هزار سپاهی ورزیده با و اگذارم و خود با ایران برگردم. چون تو در باب جدال دریائی بمن پیشنهاد خوبی کردی و عقیده داشتی که این جنگ نشود، حالا هم می‌خواهم بدانم، که بهترین تصمیم بنظر تو چیست؟» آرت میز در جواب گفت «شاه، در این موقع خیلی مشکل است دانست، که بهترین تصمیم چیست، ولی چنین تصور می‌کنم، که بهتر است تو بخانه مراجعت کنی و مردونیه رادر این جا بگذاری. اگر او موافق شد، کار تو پیشرفت یافته، چه او یکی از بندگان تو است و، اگر توفیق نیافت بدبختی بزرگی دامن گیر تو نخواهد شد، چه تو وشوکت خانواده‌ات محفوظ خواهد ماند. در این صورت یونانیهای فاتح یکی از بندگان تو را شکست داده‌اند

و برای حفظ هستی خودشان مجبور خواهند شد جنگهای زیاد باتو کنند . تو می‌خواستی آتشی‌ها را تنبیه کنی ، آتن را گرفته آتش‌زدی و حالا بخانه خود برمی‌گردی . سخنان آرت‌میز خشایارشا را خوش آمد . هرودوت می‌گوید: آرت‌میز در این اظهار عقیده، متابعت میل شاه را کرد ، چه اگر تمام مردان و زنان باو پیشنهاد می‌کردند که بماند ، نمی‌ماند . زیرا بسیار ترسیده بود . اما نویسنده رساله «ناوآرت‌میز» عقیده دارد که : «این عقیده هرودوت است ، چون پادشاهی که ناوگان بدان عظمت را رهبری می‌کرد ، از کسی نمی‌ترسید...»

خشایارشا پسران خود را باین زن سپرد ، تا آنها را به سارد ببرد ، زیرا چندتن از پسرانش ، که مادرانشان غیرعقدی بشمار می‌رفتند، در این سفر از ملتزمین او بودند . پس از آن خشایارشا مردونه را خواست و گفت از سپاهیان هر کدام را که می‌خواهی انتخاب کن و بکوش ، که کار را خوب انجام دهی ... روز بدین منوال گذشت و شب به حکم خشایارشا ناوگان ایران به حرکت درآمد، که با سرعت پیل‌هلس‌پونت برسد . وقتی که صبح شد، یونانیها دیدند نیروی زمینی پارس همانجا که بود . هست و تصور کردند، که بحریه ایران هم در فالرون است و جدال آغاز خواهد شد . بنابراین آماده جنگ شدند، ولی بعد خبر یافتند که کشتیهای پارس رفته‌اند و برای تعقیب سفاین مزبور حرکت کردند، اما هرچه راه پیمودند ، سفاین ایرانی نرسیدند . در این حال تمستوکل پیشنهاد کرد، که سفاین یونانی از میان جزایر حرکت کرده و زود خود را به هلس‌پونت رسانیده پل آنرا خراب کند . اوری‌بیاد باین نقشه مخالفت کرد و گفت : برای ما بهتر است، که خشایارشا بممالک خود بازگردد، چه اگر راه عقب‌نشینی او را ببریم ، دیگر چاره نخواهد داشت ، جز اینکه در اروپا بماند و در اینصورت معلوم است ، که او بیکار نخواهد نشست، زیرا بدیهی است، که اگر چنین کند، قشون او از گرسنگی خواهد مرد . پس جداً عازم جنگ خواهد شد، تا از انمحلل خلاصی یابد و ممکن است، که باینحال در تمام اروپا شهری پس از شهری و ملتی پس از ملتی طوعاً یا کرهاً بطرف او روی آورند . یاقبل از آن عقد اتحادی با او ببندند و یونانیها هم مجبور خواهند شد آذوقه قشون او را برسانند . ولی اکنون، که او می‌خواهد بممالک خود بازگردد، باید گذاشت برود و آنگاه جنگ را با او برای تسخیر ممالکش شروع کنیم رؤسای پلوپونسی با این عقیده موافقت کردند . تمستوکل چون دید، که اکثریت آراء با اوری‌بیاد است، ولی آتشی‌ها اشتیاق غریبی دارند باینکه به هلس‌پونت رسیده پل آنرا خراب کنند و فوق‌العاده متأسفاند که بحریه ایران عزیمت کرده است، رو بآتشی‌ها کرد و چنین گفت: من مکرر دیده و بیش از آن شنیده‌ام ، که هرگاه مردمی را، که شکست خورده‌اند، تعقیب کنند، آنان برای دفاع از خود پا می‌فشارند و شکست اولی را جبران میکنند . ما بطور غیرمترقب خودمان و یونان را نجات دادیم و ایتکارانه از قوت و قدرت ما است، بلکه خدایان و پهلوانان^۱ که خودند، نخواستند ، آسیا و اروپا در تحت حکومت یکنفر باشد . حالا موقع آن است، که ما در خانه‌های خود مانده در مزارعمان تخم افشانیم و پس از آنکه خارجی را نکلی از یونان

۱ - آرت‌میز کی بود؟، نشریه نیروی دریائی ایران، سال ۱۳۴۹، ص ۶

۲ - یعنی پهلوانانی، ک. پس از مرگ بدرجه الوهیت ارتقا یافته‌اند.

راندیم سال دیگر بطرف هلس پونت و یونیه برویم . بعقیده هرودوت، تمیستوکل چنین می گفت ، تا برای خود در آتیه عنایت شاه پارس را ذخیره کرده باشد، زیرا در نظر داشت، که اگر از طرف آتنی ها بلیه ای برای او روی دهد، پناه بدربار پارس برد و چنین هم شد. باری تمیستوکل با این سخنان آتنی ها را فریب داد و چون او را سابقاً هم مردی عاقل میدانستند و حالا بیشتر بمآل اندیشی او معتقد شده بودند، سخنان او را باور کردند . همینکه تمیستوکل دید مقصود او حاصل شده است، از اشخاصی که مورد اعتماد او بودند، پنجنفر را انتخاب کرد و از آنجا که مطمئن بود ، این پنج نفر پیغامی را که او به شاه می دهد، در زیر شکنجه هم بروز نخواهند داد ، آنها «وسی سینوس» غلام خود را ، مأمور کرد تا پیغام را به خشایارشا برسانند . اینها روانه آتیک شدند ، پس از رسیدن بدانجا در کشتی ماندند و سی سینوس نزد خشایارشا رفته چنین گفت : «مرا تمیستوکل ، که دلبرترین و عاقل ترین سردار یونانی است نزد تو فرستاده ، تا این پیغام را برسانم . تمیستوکل آتنی برای اینکه به تو خدمت کند، مانع شد از اینکه بحریه یونان بطرف هلس پونت رفته پل را خراب کند و حالا تو میتوانی با راحتی خیال برگردی» سی سینوس این بگفت و بازگشت .

پس از آن تمیستوکل ، طماع و حریص ، درصدد برآمد ، که از جزایر و جوهی تحصیل کند . پس نخست به جزیره آندروس پرداخته ، مطالبه پول کرد ، و چون اهالی جواب دادند، تمیستوکل به آنها چنین گفت : «ما آتنی ها با دوخدای پرزور بدینجا آمده ایم : خدای اخطار و خدای اجبار - بنابراین باید فوراً پول بدهید.» اهالی جواب دادند: «آتن البته بزرگ و غنی است ، زیرا دو خدای قوی دارد، ولی اهالی آندروس از حیث اراضی فوق العاده فقیرند، زیرا دوخدای بی مصرف - خدای فقر و خدای ناتوانی دست از جزیره آنها بر نمی دارند . با داشتن چنین خدایانی بهیچوجه پولی نخواهند داد و قدرت آتنی ها بر ناتوانی آنها نخواهد چربید» .

بر اثر این جواب تمیستوکل جزیره را محاصره کرد . بعد طمع تمیستوکل غلبه کرده، رسولانی را ، که نزد شاه فرستاده بود، به جزایر دیگر فرستاد پول خواست و بعضی جزایر پول دادند، زیرا وقتی که دیدند اهالی آندروس از جهت اینکه طرفدار مادیها (پارسیها) بودند، محاصره شده اند از ترس حاضر شدند مبلغی بپردازند. سپاه خشایارشا چند روز پس از جنگ دریائی در محل مانده بعد بطرف باسی رفت ، تا از همان راه که آمده بود ، مراجعت کند . مردونیه هم همراه او بود، زیرا او لازم می دید که اولاً شاه را متایعت کند و دیگر اینکه چون موسم را برای جنگ مناسب نمی دید ، می خواست در تسالی رستان را گذرانیده سپس به پلوپونس حمله برد . بعد از ورود به تسالی مردونیه از سپاهیان پارسی جاویدانها را برگزید و پس از آنها پارسیهائی را، که جوشن داشتند . بعد هزار نفر سوار و نیز سپاه مادی و سکائی و باختری و هندی را از پیاده و سوار انتخاب کرد. از سایر مردمان فقط سپاهیان ، که ظاهر خوبی داشتند یا جلادتی نشان داده بودند، ماندند . سپاهیان پارسی بیش از سایرین بودند، بعد از آنها عده مادیها زیاد بود. اینها اگر از حیث عده کمتر از پارسیها نبودند، ولی از حیث زورمندی به آنها نمی رسیدند . عده تمام سپاه مردونیه با سواره نظام سیصد هزار بود . (این ارقام هرودوت را اغراق آمیز

می‌دانند. عده سپاهیان ایران، که با مردونیه دریونان ماندند، ممکن بود، که به پنجاه هزار نفر برسد و نیز ممکن است، ده هزار نفر هم از یونانیهای متحد در قشون او داخل شده باشند).^۱

بگفته هرودوت: وقتی که خشایارشا در تسالی اقامت داشت، به لاسدمونیها از غیب گوی دلف امر رسید، که از خشایارشا ترضیه برای مرگ لئونیداس پادشاه خود بخواهند و آنها رسولی با عجله نزد شاه پارس فرستادند. وقتی که رسول در رسید و پیغام لاسدمونیها را ابلاغ کرد، شاه بسیار خندید و بعد از سکوت ممتدی گفت: «مردونیه بشما ترضیه‌ای، که لایق شما باشد، خواهد داد» رسولان این جواب را شنیده برگشتند، چه غیب گو گفته بود، آنچه را که شاه تکلیف کند، قبول کنند. خشایارشا از تسالی حرکت کرد و بطرف هلس پونت رفت و پس از ۴۵ روز بدانجا رسید. در این میان سپاهیان خشایارشا دچار بی‌آذوقگی شدند، ناچار بهرجا می‌رسیدند حاصل مزارع را غارت می‌کردند و اگر حاصلی نبود، علف و برگ و پوست درختانرا می‌خوردند، از این جهت امراض گوناگون از قبیل طاعون و اسهال در سپاهیان افتاد و وقتی که خشایارشا به هلس پونت رسید، عده کمی از لشکریانش باقی مانده بودند. بیمارها را شاه در عرض راه در شهرها گذاشت و خود با شتاب بساحل هلس پونت درآمد و در این جا معلوم شد، که پل را طوفان دریا خراب کرده است. این بود، که پارسیها در کشتی‌ها نشسته با عجله به آبدوس رسیدند و چون در اینجا آذوقه فراوان یافتند، بسیار خوردند و باز عده‌ای زیاد ناخوش یا تلف شدند.

عقب نشینی شاه را طور دیگر نیز روایت کرده‌اند گویند، چون او به این که بر رود ستریمون است رسید، بردن قشون پارسی را به هلس پونت، بعده هی دارن محول کرد و خودش در یک کشتی فینیقی نشسته عازم آسیا شد. در راه تندبادی از طرف ستریمون وزید و باعث طوفان خطرناکی شد. چون پارسی‌های زیادی از ملتزمین شاه بر صفحه کشتی بودند و آن را سنگین می‌کردند، خشایارشا از طوفان بوحشت افتاد و از ناخدای کشتی پرسید: آیا وسیله‌ای برای نجات هست؟ ناخدا جواب داد: وسیله‌ای نیست، مگر اینکه قسمتی از ملازمان شاه از سنگینی آن بکاهند... در این حال، چنانکه گفته‌اند، خشایارشا رو به پارسی‌ها کرده گفت: «حالا بر شماست که علاقمندی خودتان را به شاهتان نشان دهید، زیرا زندگی من در دست شماست». پس از این حرف پارسیها به خاک افتاده خودشانرا بدریا انداختند. سپس کشتی، چون سبک شده بود، سالم به آسیا رسید. گویند که شاه، چون بساحل رسید، از این جهت که ناخدا حیات شاه را نجات داده بود، نخست تاجی به او بخشید و سپس از این نظر که باعث فناء جمعی از پارسیها گردیده بود، امر کرد، سرش را از بدن جدا کنند.

هرودوت بعد از اشاره به این روایت می‌گوید: «این روایت بنظر من باورکردنی نیست، زیرا اگر ناخدا سبک کردن کشتی را پیشنهاد می‌کرد، یقیناً خشایارشا به پارسی‌ها حکم می‌کرد که از صفحه کشتی بانبارهای آن نزول کنند، بخصوص که این پارسیها تماماً از رجال درجه اول درباری بودند و اگر هم لازم می‌شد، کسانی را به دریا بیندازند، از پارونهای فینیقی عده لازم را می‌انداختند. روایت صحیح همان است که خشایارشا از آبدر

به آسیا رفته، زیرا محقق است که خشایارشا از شهر آبدر گذشت و مردمان آن را نواخته قمه‌ای از طلا^۱ و کلاهی رربفت بشهر داد و آبدر به هلس بونت نزدیکتر از ستریمون و شهر این است. اهالی این شهر گفته‌اند که خشایارشا فقط پس از ورود بدین محل کمربند (یعنی شمشیر) خود را باز کرد، زیرا تا اینجا خود را در مخاطره می‌دید.

در اینجا روایت هرودوت از نبرد سالامین به انجام می‌رسد. اما برای اینکه حادثه را از دیدگاه‌های متفاوت بررسی کرده باشیم، شرح روایت دیگری از نبرد سالامین می‌پردازیم، شرحی که پلوتارک، در تاریخ خود آورده است:

پلوتارک جدال سالامین را چنین توصیف کرده است: روز دیگر در طلیمه صبح خشایارشا بربیک بلندی جا گرفت، که از آنجا تمام ناوگان خود و ترتیب آنرا می‌توانست مشاهده کند... او بر تخت زرین قرار گرفته بود و اطرافش چند کاتب برای ثبت وقایع جنگ ایستاده بودند. در حالی که تمیستوکل در کشتی فرماندهی برای خدایان قربانی می‌کرد، سه نفر اسیر جوان را نزد او آوردند. این اسرا بسیار شکیل و خوش سیما بودند و لباس فاخر و زینت‌های وافرا داشتند. معلوم شد، جوانان مزبور پسران ارتایکتوس وزاده ساندوسه خواهر خشایارشا هستند افران تیدس غیب گو، همین که این جوانان را مشاهده کرد، دید که در میان قربانی‌ها آتش تندی شعله‌ور شد و در همان حال صدای عطسه‌ای در طرف راست خود شنید، پس فوراً دست تمیستوکل را گرفته باو امر کرد، که این سه نفر جوان را به باکوس امست^۲ قربان کند و ضمناً باو گفت که یگانه وسیله بهره‌مندی یونانیان در این جنگ همین است. تمیستوکل از چنین پیشنهاد غریبی غرق حیرت شد، ولی از آنجا که مردم عادی در پیش آمده‌های سخت و مخاطره‌های بزرگ نجات خود را هر قدر هم غریب باشد - دروسایل فوق‌العاده پنداشته بعقل کمتر متوسل می‌شوند، در این مورد هم سپاهیان یونانی اسرا را پبای محراب برده، تمیستوکل را بر آن داشتند، که آنها را قربان کند، این است حکایت فاناس از اهالی لس‌بس که مورخ و فیلسوف بود و آگاهی کامل بروقایع عهد قدیمه داشت. پلوتارک حکایت خود را دنبال کرده، می‌گوید: «اما در باب عده کشتی‌های خارجی - راشیل^۳ - شاعر که خودش اطلاعاتی در این باب داشت، در تراژدی (نمایش حزن‌انگیز) که موسوم به «پارسی‌ها» است گوید: در عقب خشایارشا هزار کشتی بزرگ حرکت می‌کرد و دوست و هفت کشتی امواج دریا را می‌شکافت. آنتی‌ها یکصد و هشتاد کشتی داشتند و در هر کدام هجده مرد جنگی بود... تمیستوکل چنانکه در انتخاب محل جنگ مهارت خود را نشان داده بود، در انتخاب موقع جنگ هم نشان داد، توضیح آنکه او مراقب بود که جدال فقط وقتی شروع شود که بادهای تند از طرف دریا بنای وزیدن را گذاشته، در بوزاز امواجی تولید کند. این باد برای کشتی‌های یونانی، که مسطح و سبک بود مزاحمتی نداشت، لیکن به سفاین سنگین بیگانه با پیشانی و مهمیز بسیار بلند آسیب میرسانید. باد کشتی‌های خارجی را طوری می‌گردانید که از طرف بهلو در مقابل یونانیها واقع می‌شدند و اینها ضربتهای خود را وارد کرده همواره چشم خود را به تمیستوکل می‌دوختند، زیرا او بهتر از سرداران دیگر

۱ - مقصود هرودوت قمه‌ای بوده که غلافش را از زر ساخته بودند.

۲ - باکوس، رب النوع شراب بود.

۳ - راشیل در اس جنگ بوده است.

می‌دانست که چه باید کرد. تمیستوکل با آریامن امیرالبحر خشایارشا که رشید و شجاع و از تمام برادران شاه عادل‌تر بود، مصاف داد. سردار پارسی بريك كشتی بزرگ سوار بود و از آنجا تگرگ تیر و زوبین بر یونانیها مباراند، چنان که از بالای دیواری بارند. در این احوال آمیناس از اهل دسل و سوسیکلس از اهل پدی به چنان با حرارت باو حمله کردند که دو کشتی بیکدیگر چسبیدند. آریامن به کشتی دشمن جست و پس از نبردی طولانی دونفر آتنی مزبور با ضربت‌های زوبین آنقدر فشار باو دادند تا بالاخره او را بدریا افکندند. آرت میز، چون نعش او را در میان سایر نعشها در دریا دید، آنرا بلند کرده به خشایارشا رسانید.

پلوتارک اضافه می‌کند: «جنگ داشت درمی‌گرفت که برای یونانیها کمک رسید، زیرا یونانیها قبل از جدال کمک آسیدها را با تضرع طلبیده بودند و آنها اکنون داخل جنگ می‌شدند. آمدن آنها گرد و خاکی بلند کرده بطرف یونانیها آمد و آنها را فرو پوشاند. پس از آن لی ک مد رئیس يك كشتی آتنی بیک کشتی دشمن حمله کرد و آنرا گرفت و بپرق کشتی را در حال برداشته به آبلن دافن فور نیاز کرد. بعد جنگی سخت در گرفت و چون بواسطه تنگی جا کشتیهای خارجی نمی‌توانستند حرکت کنند، مگر اینکه یکی پس از دیگری قرار گیرند، بحریه پارس در تنگنا افتاد و جبهه کشتیهای یونانی با کشتیهای خارجی مساوی گردید. جنگ پس از آن ادامه داشت و یونانیها آنقدر پای فشردند، تا شب فرا رسید و کشتیهای خارجی فرار کردند. در اینجا مرحوم پیرنیا نویسنده ایران باستان بر گفته هرودوت ایراد گرفته و نوشته است: «اگر شب در رسید، چگونه میتوان گفت فرار کرد؟ و دیگر اینکه عبارت — پا فشردند تا شب در رسید — بیشتر معرف ضعف یونانیها است»^۱ پس از جنگ خشایارشا خواست مردانه بانکیت رودرو قرار گیرد و امر کرد بوغاز سالامین را پر کنند، تا نیروی زمینی خود را از این راه به سالامین وارد کند و معبر را بروی یونانیان سد نماید. تمیستوکل برای آزمایش آریستید چنین وانمود کرد که لازم است یونانیها خودشان را به هلس پونت رسانیده پل آنرا براندازند و باو چنین گفت: «باید آسارا در اروپا گرفت» آریستید جواب داد: «تاحال ما با پادشاهی جنگ می‌کردیم که پرورده ناز و نعمت است، ولی اگر او را در اروپا حبس کنیم، با این همه قشون که دارد، دیگر در زیر سایه بان قرار نخواهد گرفت، تا جنگ را با آسایش خیال تماشا کند. بعکس او به وسیله‌ای دست خواهد زد، بهر جا که خطر حضور او را اقتضا کند خواهد رفت، جای تلفات خود را پر خواهد کرد، و چون مشاهده کند، که همه چیز او در معرض خطر است، بهترین نصایح را خواهد پذیرفت. بنابراین باید پل دیگری برای او ساخت تا زودتر از اروپا بیرون رود. تمیستوکل در جواب گفت: اگر این رای را مفید می‌دانی، پس باید به حیل‌های متوسل شد، که او هر چه زودتر از یونان بیرون رود. پس از آنکه در این باب تصمیم گرفتند تمیستوکل آرناس خواجه خشایارشا را که در میان اسرا بوده، نزد خود فراخواند و او را مامور کرد تا نزد خشایارشا رفته از طرف او چنین گوید: «یونانیها می‌خواهند به طرف هلس پونت رفته پل را خراب کنند. چون من منافع شاه را همیشه در نظر دارم، پیشنهاد می‌کنم که هر چه

زودتر خود را به آبهای که در اطاعت تو است برسانی، تا از آنجا به آسیا روی. من از طرف خودم بهانه‌هایی می‌جویم که نقشه یونانی‌ها را در خراب کردن پل به تاخیر اندازم. این پیغام بیگانه‌ها به وحشت انداخت و او با شتاب عقب نشست. وقایع بعد نشان داده که احتیاط تمیستوکل و آریستید بجا بود، چه یونان در جنگ پلاته از خطری بزرگ نجات یافت و حال آنکه خشایارشا قسمت کمی از لشکرش را برای مردونه گذاشته بود.

بعد پلوتارک از افتخارات تمیستوکل و پادشاهی که به او در یونان دادند، صحبت می‌دارد که چون مربوط به مبحث دریانوردی نیست از آن می‌گذریم.

پروفسور هادی‌حسن پس از شرح نخستین مراحل شکست سالامین و یادآوری این نکته که خشایارشا وظیفه مقهور ساختن یونانیان را به عهده یکی از ساتراپ‌های خود نهاد و ماردونیوس را با ۳۶۰ هزار سپاهی تحت فرمانش باین سمت گماشت می‌نویسد: شک نیست که ماردونیوس خویشتن را برای انجام وظیفه‌ای که بوی سپرده شده بود، کاملاً شایسته میدانست و به همین جهت بار دیگر یونانیان را بر صفحه خاک به نبرد دیگر فراخواند.

پلوتارک می‌گوید: ماردونیوس به یونانیها نوشت: «شما در دریا، در برج‌های چوبی خود افراد زمینی را که از یار روزنی سر رشته نداشتند شکست دادید، ولی دشت‌های پهناور تسالی هنوز پابرجاست و همچنین میدان‌های بوئیتا که افراد سوار و پیاده می‌توانند به نحو احسن در آن به مبارزه پردازند». ولی مقدر بود که پلاتا یا گورستان ماردونیوس و افراد سوار و پیاده‌اش شود: مصیبت سالامین می‌بایست جبران ناپذیر باقی بماند.

در این میان بقیه ناوگان بزرگ پارسیان از دست یک اسکاردان یونانی در سواحل کالامی در خاک یون به سلامت جسته و در میکال در پناه نیروهای زمینی قرار گرفته بود. ولی اگر آوردن کشتی‌ها به ساحل و کشیدن حصار از سنگ و چوب در اطراف آنها برای پارسها مقدور بود، جنگ دریائی نیز برای یونانیها در خشکی امکان داشت. زیرا آنها از کشتی‌هایشان به خشکی پیاده شدند و با سپاهیان پارس برخورد کردند و آنها را شکست دادند... آنگاه کشتی‌ها بعنوان غنائم جنگی بیرحمانه طعمه آتش شدند.

نبرد میکال مکمل کار سالامین بود. پارس دیگر قادر نبود قلمرو خود را در اروپا نگاه دارد (به استثنای شهر دورسیکوس) یا حتی متصرفات ساحلی آسیائی خود را از یون تا پامفیلیا حفظ کند. این واقعه که از سال ۴۷۹ پیش از میلاد آغاز شده بود، تا سال ۴۶۶ به طول انجامید، و بعد در سال ۴۶۶ واقعه میکال تکرار شد، زیرا تیراستس دریا سالار پاری در حالیکه در نظر داشت با قریب شصت کشتی و ارتشی بزرگ سواحل آسیای صغیر را در نوردد، خود را نه فقط با هشتاد کشتی متفقین فینیقی، بلکه با دوست کشتی سیمون آنتی مواجه یافت. تیراستس دچار هراس شد و ناوگان خود را به سفاین کوچک رودخانه پیمان تبدیل کرد و راه اوریمدون را در پیش گرفت، اما سرانجام راه سلامت را در گریز یافت و دوست فروند از کشتی‌هایش بدست دشمن افتاد. اکنون ارتش پارس جان سالم بدر برده، اما تقریباً از هم پاشیده شده بود، در حالیکه سر نوشت مشابهی نیز دامنگیر اسکادران فینیقی در سواحل قبرس شد. بطوریکه هنگام قتل خشایارشا در سال ۴۶۵ پ.م ناوگان پارس ارزش منفی پیدا کرد... دیگر بحریه پارس در هیچ کجا دیده نمیشد، جز در خشکی... و در خشکی نیز چیزی نبود جز سرباز ارتش...

باهمه اینها این افتخار پارس را ناگفته نباید گذاشت که بگفته هرودوت و پلوتارک: وقتی آریامانس یا آریابگنس با کشتی‌هایش در سالامین غرق شد، بوگس‌یابوتس فرماندار ایون پپاس شهامت او خود را با همکارانش در آتش مراسم سوزاندن جسد افکند.

هرودوت با وجود قضاوت یک‌جانبه، در اغلب موارد، این نکته را با صراحت اعتراف می‌کند که «اگر شاه بزرگ پارس خود را ارباب و فرمانروای دریا می‌خواند، این ادعا لاف و کزاف نبود زیرا وی قلمرو دریا را هر طور که اراده‌اش بود تغییر می‌داد و باریک و فراخ می‌کرد: از بغاز هلسپونت را به تنگه‌ای تبدیل کرد و تنگه آتوس را به بغاز ...

این نیز کلام نهائی در آرزومندی‌های دریائی خشایارشا نیست، او باز هم خواهان آشنائی بیشتر و تسلط وسیعتر بر پهنه دریاها بود. خشایارشا با اعطای عفو مشروط به ساتاسپس فرزند تاسپس از خاندان سلطنت که به جرم ارتکاب گناه کبیره هتک ناموس محکوم شده بود، کشتی‌رانی دور افریقا را شرط مرگ و زندگی او فرار داد، جوان مقصر بربیک کشتی مصری سوار شد و از راه مدیترانه به اقیانوس اطلس رفت و لیبی را پشت سر گذاشت و به سمت جنوب روی آورد، ولی پس از آنکه قسمتی پهناور از دریا را طی مدت چند ماه در نوردید، متوجه شد که باز هم راه دور و درازی در پیش دارد، لذا از همانجا بازگشت و مواجهه شدن با خشایارشای خشمگین را بر مقابله با دریای بیکران ترجیح داد. رفتار او مصداق شعری است که پروفیسور هادی‌حسن در کتاب خود آورده است:

هر گاه غمی بزرگتر روی آور شود

غصه‌های اندک فراموش گردد

اگر قرار باشد از کام خرس به امواج دریا پناه ببری

همان بهتر که به کام خرس باز گردی

ساتاسپس در برابر خشایارشا زیر کانه به دفاع از خود پرداخت، با این عنوان که عفو کردن از بزرگان شایسته است عذر آورد که گذارش به قبایل کوتوله پیگمی افتاده که لباسشان برگ خرما بوده است و آنها کشتی او را تصرف کردند و او را از امکان ادامه راه محروم ساختند. ولی خشایارشا متوجه شد که مهارت ساتاسپس در گفتار بیش از کردار و در تجاوز بیش از تکامل است لذا وی را محکوم به مرگ کرد ...

بدین ترتیب نخستین مرحله تاریخ هخامنشیان همراه با فصل بزرگ دریانوردی آنان پایان یافت. از آن پس رویای امپراطوری جهانی نمی‌بایست از طریق درگیر کردن پارس با یونان تحقق‌پذیرد، بلکه این هدف باید با برانگیختن ایالات یونانی علیه یکدیگر عملی گردد ... در نتیجه این سیاست جدید «تفرقه بیانداز و حکومت کن» بود که ناخدایان یونانی به معاونت ساتراپ‌ها برگزیده شدند و به عنوان افسران احتیاط ارتش پارس به عضویت نیروهای ایران درآمدند و هم‌چنین سربازان مزدور یونانی جانشین افراد گارد جاویدان شدند و جزو گارد شاه بزرگ درآمدند.

در این میان اضمحلال ناوگان پاس موجب بروز واکنش در مصر و اطاعت آنان شد، و در برخورد نیروهای دو کشور سپاهیان پارس در تردیکی پاپرمیس در دلتای نیل شکست خوردند و هخامن ساتراپ به قتل رسید (۴۲۹ پیش از میلاد). پس از آن ایناروس و آمپرتاکوس اول رهبران شورش، به تطمیع آتنی‌ها پرداختند، تا ضربه نهائی را فرود

آوردند. وبدینترتیب ناوگان آنتی شامل دو بیست فروند کشتی، سیادت دره نیل ودوسوم ممفیس را در دست گرفت .

بدینترتیب شکست سالامین ، مسیر تاریخ دنیای قدیم را تغییر داد. ناوگان ایران که تا قلب اروپا پیشرفته بود، این بار در شمال افریقا و بحر احمر درگیر شد و رودر روی مصر قرار گرفت .

اهمیت نبرد سالامین و ناکامی نیروی دریائی ایران بحدی است که بخش قابل توجهی از تاریخ دنیای کهن را بخود اختصاص داده است و بسیاری از مورخین به بحث و بررسی درباره این حادثه پرداخته اند. بهمین جهت مانیز قبل از شرح نبردهای دریائی بعد از خشایارشا، بامروری کوتاه برجگونگی ناوگان ایران، علل این شکست را از دیدگاههای گوناگون بررسی می کنیم .

« هرودوت سپاهیان خشایارشا را در جنگ یونان بیش از ۵ میلیون نفر در تاریخ ثبت نموده، ولی با مطالعه نوشته مورخین دیگر : گزنفون - پلوتارک - ژوستین که چهار قرن بعد، وقایع را نوشته اند، سپاهیان خشایارشا بیش از دومیلیون نفر نبوده اند و بعداً پس از شش قرن موردخین دیگر چون دیودورسی سیلی سپاهیان خشایارشا را از ۸۰۰ هزار تا یک میلیون نفر قلمداد کرده اند و آنچه مسلم است، این اعداد و ارقام، فقط از طرف مورخین یونانی بجای مانده و از کیفیت و نتیجه آن از مورخین شرق آترمان، اثری در دست نیست تا بتوان با تجزیه و تحلیل عقاید طرفین، ارقام قابل قبول و دقیق و صحیح بنظر برساند. اکنون تعداد نفرات سپاهیان و فرماندهان نیروی دریائی خشایارشا از قول مورخ معروف یونانی هرودوت :

- ۱- پیاده نظام پارسی و مادی و سگائی ۱۷۰۰۰۰۰ نفر
- ۲- سوار نظام مادی و سگائی ۸۰۰۰۰ نفر
- ۳- اعراب شترسوار ۲۰۰۰۰ نفر
- ۴- اهالی لیبی که در ارا به جنگی خدمت می نمودند ۲۰۰۰۰ نفر
- ۵- گارد جاویدان ۱۰۰۰۰ نفر
- ۶- سپاهیان مخصوص رزم دریا و زمین [تفنگداران دریائی فعلی] ۲۴۱۴۰۰ نفر
- ۷- سپاهیان قلعه کوب و پل ساز و جاده ساز ۲۰۰۰۰ نفر
- ۸- ناویان نیروی دریائی باملل تابعه و متحد ۲۷۶۲۰۰ نفر
- ۹- سپاهیان بری ملل تابعه با سلاحهای مختلف ۲۶۳۲۴۰۰ نفر

جمع ۵۰۰۰۰۰۰۰ نفر

جمع

گرچه مورخین بعد از هرودت این رقم را گزافه گوئی تاریخ دانسته و بعضی از مورخین تعداد این سپاهیان را تا ۳۰۰۰۰۰ نفریائین آورده اند، ولی هیچکدام آنان

صورت ریزی مثل هرودوت ثبت ننموده‌اند .

مهندس احمد حسامی که در تاریخ ایران باستان مطالعه عمیقانه دارد، درباره لشکرکشی خشایارشا ، نظریه‌ای به‌اتکاء ارقام واعداد دارد . وی می‌گوید :

«... ژنرال سرپرسی سایکس، رئیس پلیس جنوب و تاریخدان انگلیسی، در کتاب تاریخ ایران خود (ترجمه فخرداعی گیلانی، جلد اول چاپ دوم ۱۳۳۵ در صفحه ۲۶۱ و ۲۶۲) ناوها و لشگریان ایران را در جنگ با یونان از قول هرودوت چنین صورت داده است :

۱۲۰۰ فروند	ناوهای فینیقی و مصری و یونانی تابع ایران
۳۰۰۰ فروند	ناوهای حمل و نقل
۴۲۰۰ فروند	رویهم
۱۷۰۰۰۰۰ تن	پیاده‌گان
۱۰۰۰۰۰۰ تن	سواران
۵۱۰۰۰۰۰ تن	ملوانان و سپاهیان دریایی
۲۳۱۰۰۰۰۰ تن	رویهم

قوای امدادی و ملازمان و خدمتگاران ، این عده را از پنج میلیون تجاوز می‌دهد. این بود نوشته تاریخدان بزرگ انگلیسی قرن بیستم از قول هرودوت .

نوشته بالا یکی از بزرگترین دروغهای تاریخ است زیرا :

۱- اگر خوراک روزانه هر یک از این پنج میلیون را یک کیلوگرم به حساب آوریم، چون در یونان تهیه خوراکی ممکن نبود، ناچار باید از پشت‌جبهه یعنی از آسیای صغیر تهیه میشد.

۲- هر گاه این پنج میلیون کیلوگرم خوراک روزانه، با قاطر که پر طاقت‌ترین بارکش کوهستان است، حمل میشد و بهر قاطر یکصد کیلوگرم بار می‌گذاشتند، روزانه به پنجاه هزار قاطر نیاز داشتند.

۳- چنانچه فاصله حمل خوراک، از جای بارگیری تا کنار دریای روم دست کم ۵۰۰ کیلو متر حساب شود (برابر با فاصله انکارا تا کنار دریای مدیترانه) و هر قاطر روزانه ۴۰ کیلومتر راه برود، پیمودن هزار (۱۰۰۰) کیلومتر راه رفتن و برگشتن، ۲۵ روز طول میکشد .

۴- به حساب بالا ، هر قطار پنجاه هزار قاطری روزانه ، در ۲۵ روز بار خود را به کنار دریای روم میرساند و بر میگشت. پس به ۲۵ قطار پنجاه هزار قاطری ، برابر با ۱۲۵۰۰۰۰ قاطر نیاز داشتند .

۵- یک میلیون ودویست و پنجاه هزار قاطر را دنبال هم به بندید، قطاری بطول پنج میلیون متر یا پنج هزار کیلومتر درست میشود (اگر قاطر اولی درباریس باشد ، قاطر آخری هنوز از تهران بیرون نرفته است ...)

مهندس اجمدی در پایان رساله‌اش می‌نویسد: «خداوند از تقصیرات تاریخ‌دانهای غربی، از هرودوت تا ژنرال سرپرسی سایکس انگلیسی، بگذرد و تاریخ‌نویسان خودمان را

هم به راه حقیقت هدایت فرماید...»^۱

باهمه ابهاماتی که در نوشته‌های غربی‌ها و ایرانی‌ها وجود دارد، باید قبول کرد که این لشکرکشی، یکی از بزرگترین سازمان‌های نظامی و تجهیزات و وسائل با در نظر گرفتن زمان - مقدمات و خط موصلاتی آن روز دانست ... از کیفیت این نبرد اطلاع صحیح در دست نیست و اغلب مردان و سرداران و نوابغ بزرگ نظامی مانند ناپلئون بناپارت نتیجه نبرد سالامین را یک طرفه و خالی از حقیقت دانسته و نوشته هرودوت با اختلاف گوئی‌های خود بی‌پایه و اساس می‌دانند.^۲

باهمه اینها، شکست چنین نیروی عظیم و مجهزی مسئله‌ای مهم و قابل بحث است. دهسال بعد از نبرد سالامین و شکست خشایارشا، «آیخولوس، نویسنده آتنی، این شکست را به لیاقت و ارزش یونانیان نسبت نمیدهد. بلکه آن را نتیجه خبانت و تقلب خدائی فریب‌کار می‌داند که بدست سرنوشت شوم دام گسترده است...»^۳

ایسخولوس درباره قدرت ناوگان ایران می‌گوید:

«... که می‌تواند در برابر این سیل عظیم بشری ایستادگی کند؟ بدان می‌ماند که بخواهند با سدهایی از موجهای رام ناشدنی دریا جلوگیری کنند، سپاه ایران و ملت دلیر آن مقاومت ناپذیر است.

چنین است، ولی ازدامی که نیت خیانتکار خدائی گسترده است، کدام میرنده می‌تواند بگریزد؟ که می‌تواند با پائی چابک همت کند و سعادتمندانه از این دام بجهد؟ رب‌النوع نوازشگر و لطیف، آته، آدمی را در شبکه‌های دام خود سرگردان می‌کند، و هیچ میرنده‌ای پس از آن نمی‌تواند از آن بجهد و بگریزد...»^۴

نویسنده کتاب یونانیان و بربرها اضافه می‌کند:

«... آیسخولوس ایرانیان را به خواستار شدن جنگ برضد یونان متهم نمی‌سازد، و حتی آنان را به پرداخت به این کار سرزنش نمی‌کند، چه به نظر وی و تا آن زمان، ایرانیان جز فرمانبرداری از اراده خدایان و پیروی از قوانین سرنوشت ایشان کاری نکرده بودند، تنها از این ملامتشان می‌کند که خواسته‌اند از این قوانین تجاوز کنند، و از حدود قسمتی که برای ایشان مقدور شده بگذرند، یعنی از تسلط برخشکی فراتر روند و به قسمت مخصوص آتینیان که تسلط بردریاست دست‌اندازی کنند:

اما اکنون که ایشان (ایرانیان)، بر راههای پهناور دریاها که تندباد آنها را سفید

۱ - رساله خط فارسی، و گفته احمد حسامی در دانشگاه تبریز و دانشکده فنی تهران، خرداد

۱۳۴۹ ص ۲۵

۲ - مهنامه نیروی دریائی - سال دوم - شماره ۸

۳ - یونانیان و بربرها - امیر مهدی بدیع ص ۱۰۲

۴ - کتاب ایرانیان ۱۰۰ - ۸۹ ترجمه پول‌مازون این قسمت را با ترجمه مشابهی که امیل شامبری (کتابفروشی گارنیه) پاریس - ۱۹۵۶ - کرده است مقایسه کنیم: «می‌توان باور کرد که هیچ کسی نمی‌تواند در مقابل این سیل عظیم مقاومت کند و نه باسدهای محکم موج رام‌ناشدنی این دریا را متوقف سازد. سپاه ایران مقاومت ناپذیر است، و قلب‌سربازانش دلیر ... کدام میرنده می‌تواند از دام حيله‌گرانه خدای فریبکاری بگریزد؟ ...»

می‌کند راه یافته‌اند، جرأت آن‌را پیدا کرده‌اند که در کشتی بنشینند و بر پله‌های نازک تنبده از ریسمان اعتماد کنند و فرخنای مقدس آبها را بنگرند.

این است دلیل آنکه چرا روح سوگوارمن را پریشانی پاره کرده است... افسوس! قومی از سواران و پیادگان همچون دسته‌ای از زنبوران عمل در پی فرمانده سپاه خودبراه افتاده است، از دماغه‌های دریائی گذشته است که امروز به هم پیوسته و بیان دوقاره مشترك است...^۱

آیسخولوس می‌گوید: «آنچه بدبختی ما (ایرانیان) را آغاز کرد، دیوی کینه‌کش و خدایی شریر و شیطانی نابکار بود که نمی‌دانم از کجا پیدا شد» و تصویری که وی از اردوی ایران برای ما باقی گذاشته، مشحون است از اعتماد و آرامش خاطر مردمانی که خودرا برای مقابله با بلایائی که سرنوشت فراراهشان می‌نهد، مجهز می‌سازند.

روز پیش از سالامین ایرانیان با روحی آرام و خاطری جمع خوراک خودرا آماده می‌کنند، و چون خورشید فرو می‌رود و شب فرا می‌رسد، ناویان بر کشتیها سوار می‌شوند و جنگاوران در پی ایشان چنین می‌کنند. تمام شب، بی‌آنکه اندیشه‌ای از حمله یونانیان یا از رشک‌خدایان در سر داشته باشند، هر یک از ایشان چشم به راه دشمن است و حمله آنگاه آغاز می‌شود که «روز با چابکسواران سفید خود زمین را از روشنی پر می‌کند». ایرانیان، که شماره‌شان از یونانیانی که به ایشان حمله می‌کردند بسیار زیادتر بود، در ابتدا سخت در مقابل ضربه‌ها مقاومت ورزیدند و پایداری کردند. آیسخولوس که جنگیدن و مردن ایرانیان را به چشم دیده است می‌گوید که آنچه سبب هلاکت سربازان خشایارشا شد تفوق عددی ایشان بود و فراهم آمدن مردان و کشتیهای فراوان در فضای محدودی که در آن نه می‌توانستند به راحتی به عملیات جنگی پردازند و نه به یکدیگر کمک کنند:

سپل کشتیهای ایران در آغاز مقاومت می‌ورزید، ولی چون عده کثیری از آنها در گذرگاه تنگی فراهم آمده بودند و در آن نمی‌توانستند به یکدیگر مدد رسانند و نمای مفرغی آنها به یکدیگر برخورد می‌کرد، چنان که دستگاههای پارو زنی آنها شکسته شد، و آنگاه کشتیهای با سه ردیف پارو زنی یونانی به چابکی آنها را در میان گرفتند و به کوبیدن آنها پرداختند: کشتیها و از گون شدند، دریا در زیر توده‌ای از تکه‌های پراکنده کشتیها و جسد های خونین از نظرها پنهان ماند...^۲

از آن پس، چنانکه شاعر غمسرا به خوبی بیان کرده، اقیانوسی از رنج و بدبختی بر سر ایرانیان فرو ریخت «شرمسارانه از مرگ بی‌افتخاری تلف شدند». و این شرمساری به از آن جهت بود که شجاعت خودرا نشان ندادند، بلکه از آن جهت بود که شکست خوردند: «کسانی از ایرانیان که نیرومندی تمام داشتند، و به خاطر شجاعتشان در ردیف اول بودند، و بنابر شرافت‌نسب بیشتر به چشم می‌خوردند و در کنار شاه قرار داشتند، نمونه‌های ثابت وفاداری و فداکاری بودند.»^۳

۱ - یونانیان و بربرها - ص ۱۰۳ به نقل از کتاب ایرانیان ترجمه یول مازون ص ۱۳۷-۱۱۵

۲ - ایرانیان ۴۳۰ - ۴۱۰ نقل از یونانیان و بربرها - ص ۱۰۸

۳ - ایرانیان ۴۴۵ - ۴۴۰ - نقل از یونانیان و بربرها - ص ۱۰۹

آنچه پس از آن می‌آید، با آنکه برای ستایش پیروزی یونان نوشته شده، پراز همدردی نسبت به ایرانیان است و باین سطور آیسخولوس خلاصه می‌شود: آد، ای سرنوشت جیره، چه بدامید ایرانیان را نقش بر آب کردی، انتقامجویی خشایارشا به خاطر مردگان ماراتون بسیار برای او گران تمام شد، «چنان می‌پنداشت که انتقام آن را خواهد گرفت، ودامی که گسترد جز بدبختیهای فراوان صبدی نیارود». سیاهی که به حمله پرداخته بود نابود شد، و قسمتی که زنده ماندند و به اجاق خانوادگی بازگشتند، جز این نتوانستند که ایران را دعوت کنند «تا بر جوانانی که از خاکش برخاسته بودند ناله زاری کنند». و بر مرگ کسانی که هرگز باز نخواهند گشت بگیرد

ای زئوس شاه، زمانی رسیده است که با نابود کردن سپاه ایرانیان، ایرانیان گردنفر از و بشمار، شوش و هکمتانه را در عزای سیاهی غرقه ساخته‌ای، و هزاران زن، ببازوان ناتوان خود، از درد و رنجی که دارند، گریبان چاک می‌کنند و سبل اشک بر سینه‌ها روان می‌سازند.

در آن هنگام که من در اینجا مرگ کسانی را که هلاک شده‌اند تجلیل می‌کنم، بانوان ایران، در حرمت شوهران و همسران جوانشان نرم نرم زاری می‌کنند، و به بسترهای به نرمی آراسته و به هوسهای بزرگ و باشکوه جوانی بدرود می‌گویند، و سوگواری خود را با صدای گریه‌ای که در گلوهاشان می‌شکند و تمام نمی‌شود آشکار می‌سازند^۱ و آنچه سبب نابودی ایرانیان شد، یک اشتباه خشایارشا بود.

آری. آن ساعت فرا رسیده است که سراسر آسیا از احساس اینکه از مردان تهی شود ناله کند. خشایارشا آنان را به راه انداخت، آوخ، خشایارشا آنان را نابود کرد، آوخ، خشایارشا همه را دیوانه‌وار رهبری کرد، آوخ خشایارشا و کشتیهای دریانوردش: آه! برای چه داریوش شاهی چنان بخشند، و مهربان به کسانش بود، داریوش تبرانداز و سرور محبوب شوشیان^۲.

امیر مهدی بدیع می‌نویسد: «آنچه پس از این می‌آید آرزویی بیش نیست، آنتی‌الژیسی، که نسبت به تفوق قومش بردریها غیرت می‌آورد، و این امر را که ایرانی که تسلط بر خشکیها را به نهایت رسانیده است جرأت کند که به دریا گام نهد هتاک ناموس می‌پندارد، شکست خشایارشا را کيفر این تجاوز به حکم سرنوشت می‌داند و از این رو می‌گوید که کشتیهایشان را با خود آوردند، کشتیها ایشان را نابود کردند، کشتیها و بازوان یونانیان^۳ ایران شکست خورده، و این کاری است که شده، و اکنون که «خانه درسوک آن کس که از دست داده نشسته و پدران پیر بی‌پسر از درد و رنج می‌نالند» یونانی از این شاد است که دیگر ملت‌های سرزمین آسیا از قانون ایران پیروی نخواهند کرد، و دیگر خراجی را که خداوند گارانشان برایشان تحمیل کرده بودند نخواهند پرداخت، و دیگر پیشانی بر خاک نخواهند سود و از کسی فرمان نخواهند برد، چه دیگر شاه بزرگ قدرتی ندارد... جزیره آياس که ناوگان بر آن حمله برد، اکنون در خاکهای خونالود

۱ - ایرانیان ۵۲۷ - ۵۳۲ یونانیان و بربرها - ص ۱۱۰

۲ - ایرانیان ۵۵۷ - ۵۴۸ یونانیان و بربرها - ص ۱۱۰

۳ - ایرانیان ۵۶۴ - ۵۶۰ یونانیان و بربرها - ص ۱۱۰

خود گور قدرت ایران را نگاهداری می‌کند».

حقیقت این است که جزیره آیاس گور قدرت ایران نشد^۱ مدتهای درازی پس از اسلامین، خداوندگار شوش که فرمایش را در آسیا می‌بردند و در یونان به او چابلوسی می‌کردند و از او بیمناک بودند، همان اندازه که برای ایران شاه بزرگ بود برای یونان نیز چنین بود. ده سال پس از پلاتایا، وجدانهائی را که نبوغ داریوش و سپاهیان خشایارشا نتوانسته بودند مطیع خود سازند، سیم و زر اردشیر^۲ خرید (پاوسانیاس) یانان داد (تمیستوکلس) به سال ۳۳۱، یعنی صد و پنجاه سال پس از سالامیس، و در دشت گئوگملا بود که شاهنشاهی داریوش غروب کرد و در این تاریخ هفت سال بود که دستگاه کسانی که در مارانون پیروز شده بودند، خود در خایرونیا^۳یر افتاد بود...»^۴

آیسخولوس، در مصراع ۲۳۴، اعتراف می‌کند که اگر خشایارشا آتن را مقهور کرده بود، تمام یونان به فرمان شاه درمی‌آمد. ولی آتن، حتی اگر پیروز می‌شد، و به علت همین پیروزی، چندان محبوب نبود تا در برابر وجدان یونانیان بتواند با وسوسه بزرگی که از قدرت زروسیم سلطنت یونانیان پیدا می‌شد برابری کند...»^۴

پروفیسور هادی حسن، این گفته نویسنده کتاب یونانیان و بربرها را که «... وجدانهائی را که نبوغ داریوش و سپاهیان خشایارشا نتوانسته بودند مطیع خود سازند، سیم و زر اردشیر خرید...» بصورتی دیگر منعکس کرده است:

«... اگر چه اردشیر^۵ فرزند و جانشین خشایارشا متوسل به دادن رشوه شد، ولی این اقدام نسبتاً زود و نابهنگام بود و اسپارت سکه‌های طلائی را که برای هجوم و تاراج آتنکا پیشنهاد شده بود، رد کرد...»^۶

جنگ‌های دریائی دیگر

وقتی ناوگان آتنی سیادت بر رود نیل و دوسوم ممفیس را در دست گرفت، پارس مستقیماً رودروی مصر قرار گرفت. در نبردی که بین نیروهای متخاصم در گرفت، مصری‌ها شکست

خوردند و کشتیهای آتنی به جزیره «پروسوبیتیس» در نیل پناهنده شدند، این وضع هجده ماه تمام ادامه داشت، تا آنکه سرانجام مگابیزوس با برگردان جریان آب، آتنی‌ها را مجبور ساخت تا سفاین خود را آتش بزنند. بعد يك نیروی تقویتی دیر هنگام، مرکب از

۱ - و این را آیسخولوس از روی یقین می‌داند، چه از قول مادر خشایارشا چنین گفته است ۲۱۵-۲۱۰ «اگر پسرمن کامیاب شود، به صورت قهرمانی قابل ستایش درمی‌آید، و اگر ناکام شود، ناچار از آن نیست که به رعایایش حساب پس دهد، اگر به سلامت بازآید، از فرمانروائی او برای کشور چیزی نخواهد کاست.»

۲ - اردشیر اول ۴۲۴ تا ۴۶۶ قبل از میلاد

۳ - یونانیان و بربرها، امیرمهدی بدیع، جلد دوم، ص ۱۱

۴ - ایرانیان ص ۶۷ - یونانیان و بربرها صفحه ۱۱۱

۵ - کشتیرانی ایرانیان، فصل سوم، ص ۴۹

۶ - ارتخشتر، که مردی آرام و مسالمت جو بود. این پادشاه که یونانیان او را آرتاکرزس می‌نامند، همتاست که سبب درازی طول دستهایش، در تاریخ به اردشیر دراز دست معروف شده است.

تاریخ ایران - از ماد تا پهلوی - حبیب‌اله شاملونی، ص ۸۳

پنجاه کشتی فرارسید که توسط فینیقی‌ها ضایعاتی سنگین بر آنها وارد آمد و تارومار شدند. و با اعلام ایناروس و فرار همدست وی غائله شورش بسال ۴۵۵ پیش از میلاد پایان یافت. ولی آتنی‌ها سقوط «پروسوپیتیس» را بخاطر داشتند و به جمع‌آوری سفاین پرداختند و چهارسال بعد سیمون را بادویست کشتی گسیل داشتند، تاقبرس را از پارس منتزع سازد. این وظیفه‌ای بود سنگین، زیرا آرتاباز دریاسالار پارس در قبرس دارای سیصد کشتی بود و هزار برابر این رقم افراد سپاه پارس بودند که در سیلیس تحت فرماندهی مگابزاستقرار داشتند. بملاوه شصت فروند از کشتی‌های آتنی در اثر نیاز به تعمیر در مصر - جائیکه آمبرتا کوس اول مخفی شده بود - از سفاین اعزامی سیمون جدا شدند و همچنین لازم بود برای جانشینی سیمون که قبل از محاصره سیتیوم در گذشته بود، شخص دیگری در نظر گرفته شود. معهدا سیتیوم و مالوس تقویت شدند و صد فروند از کشتی‌های فینیقی و سیلیسی به تصرف دشمن درآمدند، بقیه نیز تقریباً تا اردوی سپاهیان مگابز دنبال شدند و آنجا در خشکی شکست خوردند.

آتنی‌ها اکنون در برابر دیوارهای سالامیس پایتخت قبرس مستقر شده بودند. هر چند از طرف پارس کوششی برای درهم شکستن خط محاصره آنها بعمل نیامد - چون آتنی‌ها اربابان دریا بودند - خود شهر نیز غیر قابل تسخیر می‌نمود. اردشیر که اشتیاق داشت قبرس را برای دفاع از مصر نگاه دارد، هنگامیکه بیزاری ارتش محاصره کننده را از جنگ مشاهده کرد، صلح کالیاس (کمیون با سیمون) را با شرایط ذیل منعقد ساخت. ۱ - ایران به شهرهای یونانی در آسیا آزادی و خودمختاری و استقلال داخلی بدهد.

۲ - فرماندهان پارس از فاصله‌ای که سه روز طول بکشد بدریا نزدیکتر نشوند.
 ۳ - رزمناوهای پارس در مدیترانه از فاسلیس یا از جزایر سیان در بحراسود فراتر نروند. «کشتی‌های آتنی نیز از حد معینی در دریای اژه جلوتر نیایند...»^۱
 ۴ - آتنی‌ها از قبرس صرف نظر کنند و اسکادران خود را از مصر فراخوانند.
 ۵ - آتنی‌ها به هیچیک از ایالات اردشیر تجاوز نکنند و «... با اسلحه وارد متصرفات ایران نشوند...»^۲

صلح «کالیاس» تا سال ۴۱۵ ق.م دوام یافت، یعنی تا (هنگامی که لشکرکشی آتنی‌ها علیه سبسیل موازنه قوا را به نفع پارس برهم زد و داریوش دوم^۳ را که بعنوان شاه بزرگ پس از سلطنت چند روزه خشایارشا پادشای دوم و حکومت شش ماهه سفدیان جانشین اردشیر شده بود، برانگیخت تا دستور دریافت مجدد خراج از مستملکات یونانی در آسیای صغیر را صادر کند). وظیفه اجرای فرمان داریوش دوم برعهده تیسافرن و فرناباز ستراب‌های وی محول گردید و مقرر شد که با ورود دریک اتحاد تهاجمی و دفاعی با اسپارت از زحمت خود بکاهند.

شاه بزرگ می‌بایست فرمانروای سراسر زمینها و کلیه شهرهایی باشد که

۱ - تاریخ ایران - از ماد تا بهلولی - ص ۸۴

۲ - ایضاً - ص ۸۴

۳ - ۴۲۳ تا ۴۰۴ قبل از میلاد مسیح

همانوقت در تصرفش بود، یاقبلا تحت تسلط پدراناش قرار داشت و بخاطر این امتیاز می‌بایست اسپارت وپارس دشمنان مشترك آتن باشند .

معهدا ، ساتراپ‌ها هدفشان معامله متقابل نبود . زیرا همانطور که تیسافرن شخصاً به‌داریوش جوان گفت : « آنچه من تاکنون انجام داده‌ام کاملاً برطبق توصیه آلسیبباد است؛ فقط بامطالعه این امر که هیچ قسمتی از یونان نباید بیش از حدقوی شود، بلکه همگی باید ازطریق نزاع بایکدیگر در ضعف باقی بمانند.» بهمین دلیل هنگامی که اسپارت برای گرفتن کمک علیه آتن پافشاری کرد، تیسافرن فقط صدوجهل کشتی فینیقی برای تقویت اوفرستاد، آنهم تا آسپندوس واز آنجا به بعد مانع عزیمت ناوگان شد . همینطور هنگامی که مینداروس دریاسالار اسپارت در میلتوس منتظر سبصد کشتی فینیقی ازطرف فرنا باز بود، پس ازمدتها تاخیر ، تنها چیزی که دریافت داشت ، خبر بازگشت فینیقی‌ها به‌فینیقبه بود .

ولی در همین اثنا که ساتراپ‌ها سرگرم انجام چنین صرفه‌جوئی‌هائی بودند ، داریوش جوان که آرزو داشت تاج پادشاهی پارس را برسرگذارد، بنا بگفته گزنفون، بهسفرای اسپارت دربارد ، پانصد سکه زر ومقداری از اموال شخصی وحتى همان تختی را که بررویش جلوس کرده بود، اهداء می‌کرد . بدین ترتیب طی مدت دوسال قدرت آتن درهم شکسته شد . در سپتامبر سال ۴۰۵ ق.م ، سفاین آتن در آگزیپوتامی منهدم گشت ودر آوریل ۴۰۴ ق.م. «دیوارهای طویل» و استحکامات پیرالوس درهم کوبیده شد...» ... بقول یکی از مورخین : ایرانیها ۷۶ سال بعد از شکست سالامین انتقام آن شکست را، بدست اسپارتی‌ها، از آتنی‌ها گرفتند ...»^۱

در همین اوان - یعنی سال ۴۰۵ ق.م - آمیرتائوس دوم ، نوه آمیرتائوس اول درمصر قیام کرد . منافع داریوش ایجاب میکرد تا پانصد وبیست کشتی به تاموس دریاسالار مصری که میلوس را علیه تیسافرن محاصره کرده بود، بدهد . اما او بخاطر همین اقدام به شوش احضار شد ودر آنجا دریافت که ورودش مقارن با جلوس برادرش^۲ اردشیر^۳ به تخت شاهی پارس است . پروفوسور هادی حسن نوشته است که داریوش درصدد برآمد که برادرش رامعدوم کند و بهمین جهت محکوم بمرگ شد، ولی شفاعت ملکه مادر باعث شد که مورد عفو مشروط قرارگیرد . بنابراین در بازگشت به آسیای صغیر از مصر واسپارت خواست که بهای دوستیش را بپردازند و مآلاً يك ارتش بومی صد هزار نفری ویک سپاه یونانی مرکب از سیزده هزار سرباز مزدور فراهم ساخت . گزنفون گوید : «پانصدوسی کشتی که پیتاگوراس اهل لاسدامون در رأس آن قرار داشت، از

۱ - تاریخ ایران - از ماد تا پهلوی - ص ۸۵

۲ - پروفوسور هادی حسن ، اردشیر دوم را برادر داریوش شناخته - دریانوردی ایرانیان.

۳ - «..... داریوش دوم (اوخس) مدت ۱۹ سال سلطنت کرد وچون بدرود حیات گفت،

پسر بزرگترش اردشیر، با عنوان اردشیر دوم سلطنت نشست . این پادشاه که درتاریخ ایران بنام «مذمنون» یاخوش حافظه معروف است، دارای حافظه‌ای قوی بود . او در آغاز سلطنت مانندسایر شاهنشاهان هخامنشی دچار قیام مدعی سلطنت شدواین مدعی نیز برادر کوچکترش کورش بود.»

تاریخ ایران از ماد تا پهلوی ص ۸۶

پلویونسوس بحرکت درآمد ودر حالیکه ازافنوس توسط تاموس مصری که پانصد وبیست کشتی دیگر متعلق به داریوش را باخود میآورد ، هدایت می‌شد نزد داریوش آمد . « معهدا مقدر نبود که این لشکرکشی توفیق حاصل کند : داریوش بسال ۴۰۱ ق.م در جنگ کوناکسا شکست خورد وغائله پایان یافت و شورشیان از نو به تمکین پرداختند . یونانیان نیز از برابر همه آرتش‌های شاه بزرگ اردشیر دوم عبور کرده به طرابوزان رفتند .

کینه‌توزی اسپارت و سستی پارس بیش ازاین نمی‌توانست درپس بماند سرانجام تسافرین درصدد چاره اندیشی برآمد و برنامه‌ای برای ساختن سیصد کشتی بزرگ فینیقی طرح کرده که باکمک آنها اسپارت را از امپراتوری دریا محروم کند . این خبر به خارج درز پیدا کرد . درسال ۳۹۹ ق.م اجسیلدس پادشاه اسپارت به آسیای صغیر رفت و سکه های طلای پارس به اروپا فرستاده شد تا درآرگوس ، تبت ، کورنیت و احتمالا سایر نقاط بجزایران افتد . وپس از شش سال کشمکش سرانجام سکه‌های پارس پیروز شد ، یا چنانکه هادی‌حسن میگوید « آجسیلدس را ده هزار تیرانداز شاه بزرگ از کشور بیرون کرد . زیرا پول پارسی دارای نقش تیرانداز بود ... (مقصود اینست که با خرج ده هزار سکه طلا آجسیلدس را از میدان بدر کردند) بگفته گزنفون ، سفاین اسپارتی پس‌اندز به سال ۳۹۴ ق.م درحوالی کنیدوس توسط کشتی‌های آتنی و فینیقی کونون وفرنا بازشکست خوردند و جزایر تحت تصرف اسپارت اشغال شد . بدیهی است فرنا باز حتی آماده بود که به لاکونیا برود و باتمام قوا انتقام بگیرد . وطی یک سال بعد کنیدوس عملا ساحل پلویونتری را درهم کوفت . کونون البته درهمه مراحل حضور داشت و به پاس خدماتش طلا دریافت کرد که «دیوارهای طویل» پئیرائوس از نو باهمین طلاها تجدید بنا شد .

اسپارت اکنون دوباره نقش دوست را از سر گرفته بود ، و کشتی‌هائی را که تحت فرماندهی تیریپاز بود قرض گرفت و به کمک آنها توانست درسال ۳۸۷ ق.م جلوی کشتیرانی را ازپونتوس تاآتن بگیرد . سیاست شاه بزرگ کاملا موفقیت‌آمیز بود . وی بااسپارت علیه آتن ، و باآتن علیه اسپارت جنگیده بود و این دور تسلسل را از نومفتوح می‌کرد . گزنفون می‌گوید : ازاینجا بود که وقتی تیریپاز اعلامیه‌ای صادر کرد که همه ایالاتی که خواهان صلح با شرایطی که شاه تجویز می‌کند باشند باید گردهم جمع شوند ، همه بزودی گرد آمدند . و اکنون تیریپاز درحضور همه آنها ، ابتدا مهر بادشاه را نشان داد و سپس متن دستخط وی را باصدای بلند به شرح ذیل قرائت کرد :

« اردشیر پادشاه فکر می‌کند منصفانه است که شهرهای آسیا و دو جزیره کلازومنا وقبرس باید مال خودش باشند . ولی همه شهرهای دیگر یونانی ، چه کوچک و چه بزرگ ، باید آزاد و مستقل گذاشته شود ، به استثنای لمنوس ، ایمروش و سئروس که اینها ماند سابق باید به تبعیت آتنی‌ها ادامه دهند . و هرملتی این صلح را رد کند ، من خودم ، با آن ملت جنگ خواهم کرد ، هم از خشکی و هم از دریا ، هم باکشتی وهم باپول . »

یونان بدون چون و چرا «صلح آنتالسیداس» را پذیرفت، ولی اواگوراس قبرسی که در پنجمین سال شورش موفقیت آمیز خود بود و ارتشی مرکب از شش هزار نفر با ناوگانی متشکل از صدوسی کشتی داشت، بعلاوه پنجاه کشتی مصری و بیست کشتی تیریانی با او بود، کسی نبود که به آسانی گوشش باین حرفها بدهکار باشد و زیر بار برود... سفایش توسط سیصد کشتی بزرگ تیریازوگایوس از هم پاشیده شده بود. سرزمینش مورد تجاوز سیصد هزار سپاهی اوزوتس قرار گرفته بود. پایتختش مدت شش سال در معرض حمله و هجوم واقع شده و سقوطش قریب الوقوع می نمود. ولی هنگامیکه زمان ضربه نهائی فرارسید، بین اوزوتس و تیریاز اختلاف افتاد و به مدعی گفته شد که با پرداخت يك خراج سالانه می تواند هم پایتخت و هم عنوان پادشاهی را برای خود نگاه دارد.

در این اثنا پارس با تهدید و تحجیب، سواحل آسیای صغیر را دوباره بدست آورده بود و فقط انقباد مصر باقی میماند طبق اظهار دیودوروس هنگامیکه قوای شاه باکره در فینیقیه آمد دویست هزار پارسی تحت سرکردگی فرنا باز و بیست هزار یونانی که از آتن بخدمت گرفته شده بودند تحت فرماندهی ایفیکرات و ناوگان مرکب از ۱- سیصد کشتی تری رم سه ردیف پارورن داشتند در يك ساحل ۲- دویست کشتی سی پاروئی ۳- تعداد بیشماری کشتی های حمل و نقل... بود. ولی همه سپاهیان و ناوگان پارس چیزی بیش از اثر نمایی نداشتند، زیرا هفتدهانه نیل مسدود شده بود و گرچه يك نیروی بطرز محرمانه پیاده شده بود، مع هذا فرنا باز در قبول توصیه ایفیکرات مبنی بر پیشروی به ممفس پیش از بسیج کردن نیروی مصر تردید داشت. و در خلال درنگ وی بسال ۳۷۴ ق. م رود نیل طغیان کرد و سیل در کشور جاری شد و ایفیکرات و فرنا باز راه خود پیش گرفتند زیرا از یکدیگر جدا شده بودند ایفیکرات که میدید فرنا باز سرور زبان دار است و مرد خوش صحبتی است ولی در عمل درنگ می کند و به کندی می گراید تعجب خود را از این امر با وی در میان نهاد. فرنا باز جواب داد: «گفتم به اختیار خودم است، ولی کردارم به اختیار شاه.»

«... در اول تابستان فرنا باز از «اسه» حرکت کرد. مصب نیل در آترمان به هفت شعبه منشعب میشد که هر کدام رادنه می نامیدند و مصریها تمام هفت دهنه را محکم کرده و سد هائی در جاهای لازم بسته بودند، تا بحریه ایران نتواند وارد نیل شود. فرنا باز و ایفیکرات با کشتیهائی که سه هزار سپاهی داشت به قلعه ای که در دهنه «مندسیائی» واقع شده بود، حمله کرده و آنرا از بیخ و بن ویران و خراب کرده، ساخلو و اهالی آنرا از دم شمشیر گذراندند. اما بر اثر اختلافاتی که بین فرنا باز و فرمانده کل قوا و ایفیکرات فرمانده نیروی زمینی واقع شد، این لشکر کشی به نتیجه ای نرسید و نیروی دریائی ایران بدون اخذ نتیجه مراجعت کرد...»^۱

شکست لشکر کشی مصر باعث شورش عمومی ساتراپ ها شد، بطوریکه در ۳۶۲ ق. م همه آسیای صغیر از پارس منتزع شده بود. اسپارت آتش سورش را دامن میزد. تا کوس پادشاه مصر ناوگانی مرکب از دویست کشتی تحت فرماندهی شابر یاس آتنی و

يك سپاه متشكل از ده هزار سرباز مزدور ويونانی تحت فرماندهی آجسیلوس اسپارتي برای تسخير سوريه فرستاد . ولی بارديگر سکه‌های طلاي پارس پيروزمندی خود را به ثبوت رساند و درحاليکه ساتراپ‌ها شکست می‌خوردند ، در مصر جنگ داخلی برای پایان دادن به جنگ خارجی تا کوس درگرفت .

آنچه تا اینجا آمده ، مجموعه نظرات مورخان غربی و روایاتی بود که پروفیسور هادی حسن ، با استنباط از تحقیقات آنان نقل کرده است . اما درباره دوران پر آشوب سلطنت اردشیر دوم و جنگهایی که با برادرش کورش (که بفرماندهی یونانیان منصوب بود) داشت ، در تاریخ ایران ، داستان مفصلی آمده است ، که اشاره بآن در این بخش ضروری است .

«... کوروش فرزندی بود که از اردشیر دوم از همسر فتنه‌کارش «بروشات»^۱ داشت که در ماجرای جانشینی اردشیر اول ، توانسته بود شوهر خود داریوش دوم را سلطنت برساند و خود تقریباً بجای او فرمان براند . بروشات ، این بار تصمیم گرفت فرزند کوچک خود را سلطنت بنشانند ، تا باز سرنخ سیاست را در دست داشته باشد . کورش هنگامیکه برادرش سلطنت می‌رسید ، حکمرانی آسیای صغیر را داشت و بسبب ارتباطی که با یونانیان داشت ، از سوئی بخاطر کینه‌ای که هنوز یونانیان از ایران داشتند و از سوی دیگر بعزت تحریکات مادرش ، با یونانیان هم آواز شد و بکمک آنان علیه برادر قیام نمود و سلطنت را حق خود دانست .

سزده هزار یونانی بسرپرستی «گزنفون» سردار و مورخ معروف یونانی برای کمک به کوروش در جنگ با اردشیر دوم مأمور شدند . کوروش با سپاهیان اجیر خود ، از آسیای صغیر تا بابل پیش‌آمد و در این لشکرکشی علاوه بر یونانیان که عده زیادی از آنان اسپارتي بودند ، صدهزار نفر از ایرانیان وفادار بکوروش نیز شرکت داشتند . کوروش قبل از مرگ پدر ، در اندیشه جانشینی او بود و بهمین مناسبت نیز با دولت اسپارت قراردادی بسته بود ، که اگر آنها او را کمک کنند و سلطنت برسانند ، امتیازات فراوانی در متصرفات آسیای صغیر ایران بآنها خواهد رسید . و حتی باستظهار این قرارداد ، هنگام تاجگذاری اردشیر دوم در پاسارگاد ، در صدد قتل برادر برآمده بود . ولی توطئه او فاش شده و با وجودیکه حکم قتلش از طرف شاهنشاه صادر شده بود ، با اقدامات بروشات از قتل او صرف‌نظر کرده و او را دوباره بحکومت آسیای صغیر فرستاده بود ...»^۲

و این مقدمه جنگهای جدید ایران و یونان است که از نظر نتایج آن ، عبور از دریای سیاه و افتادن مجدد جزیره قبرس بدست ایران — که طبعاً وجود يك ناوگان آماده و مجهز را ایجاب می‌کرد — از لحاظ موضوع مورد بحث ما حائز اهمیت است .

۱- تاریخ ایران از ماد تا پهلوی - ص ۸۶

۲- هنگام سلطنت داریوش دوم ، گروهی از خائنان ، رشوه بگیران ، منافقان و دورویان در ارکان سلطنت رخنه کرده بودند که شامل اصلی همه آنها بروشات بودند بمقیده پاره‌ای مورخین بروشات با این اعمال در نظر داشت خود رازمادار کند و بعنوان اولین ملکه ایران بر تخت بنشیند .

بهر حال «... وقتی سپاهیان کورش به کونالسا نزدیکی بابل رسیدند، چهارصد هزار سپاه اردشیر دوم نیز بآنها رسیدند و جنگ معروف «کوناسا» در گرفت. در ابتدا سپاهیان سنگین اسلحه یونانی، باسانی بر سپاهیان اردشیر دوم پیروز شدند. ولی در گرما گرم جنگ و در آستانه پیروزی، عامل اصلی نبرد، یعنی کوروش که بسبب غرور و اعتماد بی‌محابظ در راس سپاس اسب تاخت، بضرط نیزه یکی از سپاهیان اردشیر بقتل رسید و سپاه ایرانی او، چون سردار خود را نابود دیدند، سرعت میدان جنگ را ترك گفتند و بدین ترتیب بلائی بزرگ از سر اردشیر دوم گذشت...»^۱

بدین ترتیب یونانیان با سه هزار تلفات، با يك راه پیمائی طولانی و دریانوردی از طریق دریای سیاه و دریای اژه، به یونان بازگشتند. این نکته نیز گفتنی است که گرنفون و همراهانش، در جریان این گریز و سفر، استحکامات جنگی و قلاع بسیاری ساختند که بعدها اسکندر هنگام هجوم بشرق نهایت استفاده را از آنها برد.

بهره برداری ایران از این نبردشایان توجه است زیرا آتش جنگ بین آتن و اسپارت در گرفت، و چون اسپارتیها کوروش را یاری کرده بودند، ایران نسبت به آتنی‌ها میل و توجه پیدا کرد. در نتیجه نیروی دریائی آتن و ایران بهم پیوستند و همین پیوند یکی از عوامل اصلی پیروزی ایران در نبرد بزرگ دریائی باناوغان اسپارت بود و با معاهده «آنتال سیداس» که کمی پس از آن منعقد شد، علاوه بر کلیه مستملکات پیشین، جزیره قبرس نیز در اختیار ایران قرار گرفت و تسلط ناوگان ایران را بر دریاهای غرب مسلم ساخت.

تاریخ ایران در گذشت اردشیر دوم را بسال ۳۶۲ ق. م (در سن ۸۶ سالگی) پس از ۴۲ سال سلطنت و به علت اندوه از مرگ فرزندش «آرشام» یا «آرسام» که در جریان توطئه‌های داخلی کشته شده بود ثبت میکند. ولی پروفور هادی حسن که تاریخ مرگ او را بسال ۳۵۹ ق. م و در ۹۴ سالگی (چهل و ششمین سال سلطنت) نوشته است، میگوید:

«تمایل مورخین مدرن در این است که پارس را مسئول شکستهای اردشیر بدانند و پیروزیهای او را حساب اتحاد با یونان بگذارند. ولی لزومی ندارد دریاسالار را یونان خودش مسلم فرض کرده است از پارس دریغ نداریم... فرنا باز به عنوان دریاسالار، در جنگ کنیدوس حضور داشت، تیریازوگایوس حمله به قریس را هدایت کردند و فرنا باز در حمله به مصر با ایفیکرات همکاری داشت.

اکنون اردشیر^۲ دیگری برتخت پارس جلوس کرده بود و بلادرتنگ پس از سرکوبی مدعیان سلطنت توجه خود را به سوی مصر معطوف داشت. این لشکرکشی نتیجه‌ای نداد و با شکست روبرو شد. قبرس و فینیقیه قیام کردند و هیچ چیز باقی نماند جز اراده شکست ناپذیر. اردشیر با سپردن جنگ قبرس به ایدریوس شاهزاده کاریه، نیروئی از سی هزار سواره و سیصد هزار پیاده فراهم ساخت و سوریه را پشت سر گذاشت و نزدیک سیدون اردو زد. سیدونی‌ها که از ترس فلج شده بودند شهر را به

۱ - تاریخ ایران - از ماد تا پهلوی - ص ۸۶

۲ - اردشیر سوم - ۳۶۲ تا ۳۳۸ ق. م (تاریخ ایران - از ماد تا پهلوی) ص ۸۸

آتش کشیدند و خودشان را سوزاندند و خاکستر شدند و ضمناً شاه را از جنگ با فینیقیه خلاص کردند .

اردشیر اکنون به پیشروی خود به مصر ادامه میداد قبرس توسط ایدریوس فتح شد و ده هزار سرباز مزدور از یونان رسید . ارتش به سه سپاه تقسیم شد و هر سپاهی تحت فرماندهی دوگانه یک یونانی و یک پارسی قرار گرفت . فرماندهان یونانی لاکراتس، نیکو ستراتوس و منتور بودند، فرماندهان پارسی روساس، آریستازانس و باگایوس ... دو تن آخری دریاسالار هم بودند - اولی دریاسالار چهارگروه کشتی‌های جنگی، و دومی دریاسالار ناوگانی معتابه، زیرا پارسیها سبصد کشتی جنگی، علاوه بر ششصد کشتی باری حمل و نقل به مصر هدایت کردند .

در این احوال، نکتانو پادشاه مصر با تحقیر به قدرت پارس می‌خندید، زیرا کشورش مستحکم شده بود و ارتشش زیاد بود .

قریب هشت هزار بومی و بیست هزار یونانی، و ناوگانش مخصوصاً برای خدمت در نیل مجهز شده بود . ولی فقط یک بدبختی این اعتماد غرورآمیز را تبدیل به تهور کرد: نکودر راه اتیوپی به ممفیس عقب نشست و مصر در دست دشمن بود .

تجدید فتح مصر آخرین پیروزی امپراطوری هخامنشی بود . به باگایوس قدرتی نامحدود داده شد، و منتور ساترپ نشین سواحل آسیائی به او تفویض گشت و برای مدتی همه ایالات بیشمار تحت رهبری شاه بزرگ بصورت واحد درآمد . (۳۳۸ - ۳۴۳ ق. م) ... اما بعد ناگهان، حادثه بصورت فاجعه‌ای اتفاق افتاد . با هجوم اسکندر ناگهان سقف این طاق پهناور فرو ریخت و سیادت هخامنشی بر دریا و اقیانوسها، همراه با امپراتوری پهناور ایران سقوط کرد و همه چیز تمام شد .

حقیقت قابل ملاحظه‌ای است که گرچه پارس به اتکاء دریانوردیش سیادت دریائی را بدست آورد ولی برای جلوگیری از عبور اسکندر از هلپسونت هیچ گونه کوششی بعمل نیاورده بود .

نخستین برخورد دریائی به سال ۳۳۴ ق. م. دومیلتوس رویداد وحشی در اینجا نیز، ممنون برادر منتور، قدرت ناوگان پارس را بیش از قابلیت استفاده و سودمندی آن در معرض نمایش گذاشت . زیرا سراسر روز را در برابر یونانیها به کشتیرانی پرداخت، به امید آنکه به این وسیله آنها را برای درگیری در دریا برانگیزد . معهذاً اسکندر آماده نبود که با ناوگانی چنان بیشمار چون ناوگان پارس به جنگ پردازد یا با افراد مجربی چون قبرسی‌ها و فینیقی‌ها درگیر شود و یا مهارت و ارزش مقدونی‌ها را با چنین عامل ناپایداری بسنجد .

بنابراین ممنون جنگ را به سرزمین دشمن کشاند و به تسخیر آتتیس، متیما، پیرا، اریسا، میتیلن، لسبوس و حتی جزائر سیکلاد پرداخت، تا آنکه ناخوش شد و در گذشت و با مرگ او آخرین امید داریوش سوم، آخرین پادشاه هخامنشی^۲ نیز، از بین رفت . بهر حال دیودورس در کتاب خود اینطور اظهار عقیده کرده است . ولی «آریان» در کتاب تاریخ لشکرکشی اسکندر نوشته است که تصرف میتیلن بدست اوتو-

فرادات و فرنا باز صورت گرفته و ممنون پیش از سقوط آن شهر در گذشته است . همچنین از نوشته آریان چنین برمی آید که این دو ساتراپ پارسی نقشه ممنون را برای تصرف اوپوا ترك نگفتند ، زیرا آجیس پادشاه اسپارت با آنها در سیفوس ملاقات و برای مصارف جنگی از آنان تقاضای پول کرد و درخواست داشت که هر چه می تواند قوای زمینی و دریائی برای ارسال به پلوپونسوس جمع آوری کنند . مآلا آجیس دو کشتی و سی کیسه پول نقره دریافت داشت ... هنوز بنظر می رسد که ممکن است پارس نجات یابد ، زیرا اسکندر در تیر به سپاهانش گفته بود :

« من بهیچوجه اقدام به لشکرکشی به مصر را مادامیکه پارسیها سیادت دریائی دارند خالی از خطر نمی دانم ، همینطور هم ادامه تعقیب داریوش را مادامیکه تیر تحت انقیاد در نیامده است و دشمنان ما مصر و قبرس را در تصرف دارند صلاح نمی بینم . اینرا خطرناک می دانم مگر آنکه آنها بنادر دریائی خود را از نو بدست آورند و با کمک ناوگانشان جنگ را به یونان منتقل سازند . »

ولی اوتو فراداتس و فرنا باز فاقد قوه ابتکار بودند و اضمحلال شکست ایسوس در سال ۳۳۳ ق . م به نیروی دریائی که در دریا مانده بود (چون آن را کمتر از ماندن در خشکی خطرناک می دانست) سرایت کرد . و چون ناوگان پارس توسط پارس ساخته نشده بود ، اسکادران های سیدون ، آرادوس ، و بابلوس وقتی شنیدند که اسکندر صاحب شهرهای مختلف آنها شده است ، از اطاعت پارس سرپیچی کردند ، قبرس نیز بزودی پس از آنها از فرمان پارس سرپیچی کرد . سقوط تیر به سال ۳۳۲ ق . م این جریان را کامل کرد و از آن پس به استثنای ماگایوس فرزند فارنوشیس که ناخدای یک کشتی جنگی در ناوگان نثارکوس بود دیگر اثری از پارس هخامنشی در دریا دیده نشد - و کشتی - این عامل ناپایدار - این بار با دریانوردی اسکندر متحد شد .

نظرات ویل دورانت
دوبار لشکرکشی دریائی در دوران سلطنت خشایارشا و نبردهای دریائی ماراتن و سالامین ، بی شک درخشانترین دوران شکوفائی دریانوردی ایرانیان باستان را تشکیل می دهد . طبعا در این جا ، آن چه بیشتر مورد توجه ما است ، تشکیلات نیروی دریائی و ناوگان گسترده هخامنشی است ، نه پیروزی دریگ نبرد ، یا شکست در جنگ دیگر ...

شرح نبردهای ماراتن و سالامین ، در این بخش با استناد به مأخذ و ضوابط موجود به تفصیل شرح داده شد و در این میان ، تاریخ ایران باستان پیرنیا - که عموما مستند به گفته های هرودوت مورخ یونانی است - بخشی از نوشته های گزنفون ، پاره ای استنتاجات پروفیسور هادی حسن و شمه ای از نوشته های امیرمهدی بدیع و دیگران ، برای تدوین این فصل بیشتر مورد استفاده قرار گرفت ، لیکن می دانیم که «ویل دورانت» مورخ نامور^۱ نیز ، در تاریخ تمدن خویش ، برخوردها و تصادفات ایران باستان و یونان

۱ - ویلیام دورانت به سال ۱۸۸۵ در نورث آدامز متولد شد و پس از طی مراحل تحصیل از دانشگاه کولومبیا به اخذ دانشنامه موفق گردید . مدتی خبرنگار روزنامه های نیویورک بود و بعد

کهن را منعکس کرده است. مخصوصاً در فصل دهم از کتاب دوم (جلد چهارم ترجمه فارسی) این رویدادها را با تحقیق در بسیاری مأخذ و مستندات دیگر، بویژه اسناد و مدارکی که در سال‌های اخیر بدست آمده، تدوین کرده است. در اینجا از یکسو برای آنکه هیچ‌چیز ناگفته نمانده باشد و از سوئی دیگر بدان خاطر که با تطبیق اسناد و مدارک پراکنده معیاری برای قضاوت قاطع و صریح‌تر صاحب‌نظران بدست‌آید، و سرانجام چون ویل‌دورانت، شرح همه این حوادث را بصورتی بسیار فشرده آورده است که خود می‌تواند، در موارد نیاز و هنگام مراجعه علاقمندان فهرست‌وار بکار آید، به نقل بخش‌های اساسی از این فصل تاریخ تمدن ویل‌دورانت می‌پردازیم:

ویل‌دورانت، برخورد‌های دریائی یونان و پارس را نتیجه اجتناب ناپذیر گسترش روزافزون یونان از طریق دریا و افزایش قدرت دریائی آن کشور می‌داند. و پس از اشاره به این روایت هرودوت که: «... در زمان سلطنت داریوش و خشایارشا و اردشیر دراز دست، یونان بیش از بیست نسل گذشته، متحمل بدبختی شد...» اضافه می‌کند:

«ملت یونان بایستی جریمه پیشرفت خود را بپردازد. چون از هر طرف، بسط و انتشار می‌یافت، بالاخره ناچار بایست دیر یا زود با نیروی قوی پنجه‌ای روبرو شود. یونانی‌ها که از راه‌های دریایی استفاده می‌کردند، جاده‌های تجارتی را از ساحل شرقی اسپانیا تا دورترین بنادر دریای سیاه بسط دادند. این خط دریایی که از یونان و ایتالیا و سیسیل رو به شرق می‌رفت، پیوسته به طور روزافزونی با خطوط زمینی و دریایی مشرق زمین، یعنی راه‌های هندوستان و ایران و فنیقیه رقابت می‌کرد، و این رقابت ناچار به جنگ‌هایی انجامید، مانند جنگ لاده، ماراتون، پلاتایا، هیمه را، موکاله، ای‌یورومهدون گرانیکوس، ایسوس، آربه‌لا، کانای و زاما. سیستم اروپایی برسیستم شرقی پیروز شد، زیرا از یک طرف حمل و نقل دریایی ارزان‌تر از حمل و نقل زمینی و از طرف دیگر تقریباً قانون تاریخ این است که جنگجویان خشن برهنرمندان سهل‌المعونه پیروز می‌شوند.

در سال ۵۱۲ داریوش اول، پادشاه ایران از تنگه بوسفور گذشت. اسکوتی‌ها را اشغال نمود و به طرف غرب پیشروی کرد و تراکه و مقدونیه را گرفت. هنگام بازگشت او به پایتخت کشورش، قلمروی او شامل ایران و افغانستان و شمال هندوستان و ترکستان و بین‌النهرین و شمال عربستان و مصر و قبرس و فلسطین و سوریه و آسیای صغیر و



بکار تدریس زبان لاتین، فرانسه و انگلیسی در کالج سن پرداخت. به سال ۱۹۱۲ قاره اروپا را گشت و سال بعد در دانشگاه کولومبیا مشغول تحصیل بیولوژی و فلسفه شد در سال ۱۹۱۷ از آن دانشگاه درجه دکتری گرفت. از سال ۱۹۱۴ در کلیسائی از شهر نیویورک به ایراد خطابه‌هایی در باب فلسفه تاریخ و ادبیات پرداخت و با ایراد همین خطابه‌ها آماده تالیف کتاب «سرگذشت تمدن» شد به سال ۱۹۲۱ مدرسه **Labortemple** را بنیاد نهاد که توفیق عظیمی بدست آورد. سپس به مسافرت اروپا، مصر، هند، چین و ژاپن رفت و کتاب «مشرق زمین گاهواره تمدن» مجلد اول سرگذشت تمدن را نوشت. بعد با مسافرت به سایر کشورها و اقامت یکساله در یونان سایر مجلدات تاریخ تمدن را به طبع رسانید.

قسمت شرقی اژه و تراکه و مقدونیه بود. این بزرگترین امپراطوری است که دنیا تا کنون به خود دیده و بدین وسیله، فاتحان بعدی را تحریک کرده است. فقط یک دولت و یک رشته تجارت در خارج این امپراطوری قرار داشت، و آن کشور و تجارت یونان بود. در سال ۵۱۰ داریوش جزای یونانیها، هیچیک از نواحی یونان را نمی‌شناخت و از آتنیان چیزی نمی‌دانست. در حدود ۵۰۶ پیش از مسیح جبار آتنی، هیپیاس که بر اثر انقلاب آتن از سلطنت خلع شد، به نزد ساتراپ ایرانی، ساردیس رفت و از او تقاضا نمود تا به وی کمک کند و آتیکه را به او بازگرداند و او را تحت حمایت حکومت ایران قرار دهد.

علاوه بر این در سال ۵۰۰، واقعه دیگری، ایرانیان را بیشتر به توجه به یونان واداشت. شهرهای یونانی آسیای صغیر که قریب نیم قرن تحت حکومت ایران اداره می‌شدند، ناگهان ساتراپ‌های ایرانی خود را معزول نمودند و استقلال خود را اعلام داشتند. آریستاگوراس از مردم میله‌توس به اسارت رفت و از آن کمک خواست ولی توفیقی نیافت و از آنجا به آتن که مادر بسیاری از شهرهای ای‌یونانی به شمار می‌رفت، شتافت و به قدری تقاضایش را با مهارت طرح کرد که آتنی‌ها، بیست کشتی برای تقویت شورشیان فرستادند. در طی این ماجرا، مردم شهرهای ای‌یونانی با شدت جنون آمیزی که مخصوص یونانیان است، عمل می‌کردند. هر شهر سرکشی، مستقلاً سپاهیان خود را تجهیز می‌نمود و فرماندهی برای خود برمی‌گزید. سپاه شهر میله‌توس، دلبرانه ولی از روی بی‌احتیاطی به ساردیس حمله برد و آن را سوزانید و تبدیل به تل خاکستری کرد. سپس شورشیان ای‌یونانی، نیروی دریایی متحدی به وجود آوردند. ولی جنگجویان ساموس، مخفیانه با ساتراپ ایرانی همدست شده و در ۴۹۴ که نیروی دریایی ایران در لاده با نیروی ای‌یونانی‌ها روبرو شد، در یکی از جنگ‌های بزرگ دریایی، پنجاه کشتی ساموس بدون جنگ پشت به جبهه کردند و چندین کشتی دیگر نیز از آن‌ها پیروی نمودند. در نتیجه، قوای ای‌یونانی، شکست فاحشی خوردند و تمدن ای‌یونانی هرگز نتوانست از این ضربه مادی و روحی رهایی یابد. پس از آن، ایرانیان شهر میله‌توس را محاصره و اشغال کردند و افراد ذکور آن را به قتل رسانیدند و اطفال و زنان را به اسارت بردند و شهر را به طوری غارت نمودند که به صورت شهر بسیار کوچک و کم‌اهمیتی درآمد. در نتیجه، حکومت ایرانی بار دیگر در سرتاسر ای‌یونانی‌ها برقرار شد و داریوش که از دخالت آتنی‌ها عصبانی شده بود، تصمیم گرفت یونان را تسخیر کند. پس، شهر کوچک آتن در اثر یاری و کمک شهرهای وابسته خود، با امپراطوری که صدها بار قوی‌تر از آن بود روبرو شد.

در سال ۴۹۱، نیروی دریایی ایران باشصده کشتی جنگی به فرماندهی دانیس از ساموس به دریای اژه رسید. در راه خود، برای مطیع ساختن جزایر کوك‌لادس متوقف شد، و با دویست هزار تن به ساحل ایوبویا تاختند. ایوبویا، پس از کشمکش مختصری تسلیم شد و ایرانیان از خلیج گذشته به آتیکه رسیدند و نزدیک ماراتون خیز نزدند. زیرا هیپیاس به آنها توصیه نموده بود که در آن دشت می‌توانند سوار نظام خود را که سخت قوی‌تر از سوار نظام یونانیان بود، به کار گمارند.

یونانیان از شنیدن این اخبار ناراحت شدند ، زیرا تا آنوقت سپاهیان ایران در هیچ جنگی شکست نخورده و پیشرفت امپراطوری هرگز متوقف نشده بود . چطور امکان داشت ملتی کوچک و پراکنده که با وحدت انسی نداشت ، بتواند جلوی سیل ارتش مشرق زمین را بگیرد . شهرهای شمال یونان میل نداشتند در برابر چنین دشمن قوی پنجه‌ای مبارزه کنند و اسپارت با بی میلی ، خود را آماده می کرد . ولی به خود اجازه می داد که در اثر خرافات ، بسیج خود را به تاخیر اندازد . شهر کوچک پلاتایا به سرعت شروع به کار کرد و عده زیادی از اهالی را اجبارا به ماراتون فرستاد . در آتن ، میل تی یادس بردگان را آزاد کرد و با آزادگان برای جنگ آماده ساخت ، از کودها عبور داد و به میدان جنگ رسانید . وقتی دوسپاه با هم روبرو شد ، یونانیان قریب ۲۰۰۰۰ تن آماده داشتند ، در حالی که تعداد سپاه ایرانیان به ۱۰۰۰۰۰ تن می رسید .

ایرانیان دلیر بودند ، ولی با جنگ تن به تن آشنا نبودند و برای دفاع و حمله جمعی یونانیان آمادگی نداشتند . یونانی ها با نظم و انضباط و جرئت به کار شروع نمودند و با این که احمقانه فرماندهی سپاه رابه دهمسردار محول کردند که هر کدام يك روز مقام فرماندهی را برعهده می گرفتند ، بالاخره به پیروی یکی از سرداران به نام آریس تی دس اختیارات خود را به میل تی یادس وا گذاشتند . در زیر نظر و استراتژی سخت این مرد نظامی ، ارتش کوچک یونان به قشون بزرگ و عظیم ایرانی شکست سختی که در تاریخ نظیر ندارد ، وارد ساخت . اگر شهادت یونانیان در این باره صحیح باشد ، در جنگ ماراتون ، ۶۴۰۰ تن ایرانی از بین رفتند ، ولی فقط ۱۹۲ یونانی نابود شدند . در پایان جنگ اسپارتی ها در رسیدند و به خاطر تأخیر خود ، اظهار تأسف نمودند و به ستایش فاتحین پرداختند^۱ .

ویل دورانت پس از شرح مختصری درباره زندگی و مبارزات دو سردار بزرگ یونانی « آریس تی دس » و « ته میس توك لس » که یکی تقویت نیروی دریائی یونان و دیگری پیروزی سالامین را باعث شده بود ، می گوید که « ته میس توك لس » از سال ۴۹۳ شروع به طرح نقشه و بنای بندرگاه جدیدی در پی رایه یوس واقع در آتن کرد . و در ۴۸۲ آتنی ها را واداشت که مبلغی را که از معادن نقره لائوری یون طلب داشتند ، برای ساختن یکصدگشتی جنگی صرف نمایند . باید دانست که بدون این نیروی دریایی ، مقاومت در مقابل خشایارشا امکان نداشت .^۲

آنگاه ویل دورانت به معرفی سیمای داریوش و خشایارشا می پردازد و پس از آن نبرد سالامین را روایت می کند :

« داریوش در ۴۸۵ قبل از مسیح وفات یافت و خشایارشا ، اول به سلطنت رسید . پدر و فرزند هر دو افرادی لایق و با فرهنگ بودند ، و اگر تصور کنیم که جنگ میان یونانیان و ایرانیان مبارزه میان ملتی متمدن و ملتی وحشی است ، دچار اشتباه بزرگی شده ایم . داریوش قبل از اشغال یونان قاصدانی به آتن و اسپارت فرستاد و از آن ها

۱ - تاریخ تمدن ، کتاب دوم ، یونان باستان ، ترجمه دکتر آریان پور ، اقبال ، ص ۳۹۶

۲ - ایضاً ص ۳۹۹

تقاضا کرد خاک و آب را به عنوان نشانه اطاعت تسلیم دارند. ولی هر دو شهر، قاصدان را کشتند. اسپارتیان این واقعه را مطابق عقاید خرافی خود، به فال بد گرفتند، از کرده خود که نقص یکی از اصول روابط بین‌المللی بود، پشیمان گردیدند و خواستار شدند که دو نفر از اهالی شهر به نزد پادشاه ایران روند و خود را تسلیم دارند و به مجازاتی که پادشاه بزرگ در برابر چنین نقص مقرراتی، شایسته می‌داند، تن در دهند. دو تن به نام اسپرتی‌اس و بولیس که متعلق به خانواده های قدیمی و ثروتمندی بودند، به نزد خشایارشا رفتند و خود را آماده مرگ برای قتل فرستادگان داریوش نمودند، هر رود و توس چنین می‌گوید که «خشایارشا با عظمت روحی واقعی و بی‌نظیری جواب داد که وی حاضر نیست مثل اسپارتیان با کشتن فرستادگان، مقرراتی را که تمام افراد بشر مشترکاً حفظ می‌نمایند، نقص کند. چون او چنین رفتاری را زشت میدانند، خود حاضر نیست مقصر چنین عملی باشد.»

سپس خشایارشا، مقدمات دومین حمله ایرانیان را به یونان فراهم نمود و مدت چهار سال از کلیه استان‌های کشور خود، مهمات و سپاه آماده کرد و در سال ۴۸۱ با لاکره آماده حرکت شد. تا قبل از عصر حاضر، شاید چنین لشکر عظیمی سابقه نداشته است. هرودوتوس به گراف آنرا دو میلیون و شصت و چهار و یک هزار جنگجو و عده‌ای معادل آن، شامل مهندس، غلام، بازرگان، مامورین تهیه آذوقه و فواحش دانسته و گفته است که اگر به یک چشم بهم‌زدن، قشون خشایارشا، آب رودخانه‌ای را می‌آشامیدند، فوری آن رودخانه خشک می‌شد! البته چنین عده زیادی، مرکب از افراد مختلف و متفاوت است. یعنی این سپاه، مرکب بود از پارسیان و مادیان و بابلی‌ها و افغان‌ها و هندی‌ها و باکتری‌ها و سغدی‌ها و سکاها و آشوری‌ها و ارمنی‌ها و مردم کول خیس و قوم اسکونس و مردم پایون و موسی‌ها و پاف‌لوگونی‌ها و فروگی‌ها و تراکه و تمسالی‌ها و لوگری و بویوتی‌ها و آیولی‌ها و ای‌یونی‌ها و لودی‌ها و کاری‌ها و کیلی‌کی‌ها و قبرس و فینیقیه و سوریه و عربستان و مصر و حبشه و لوبی‌ها و جاهای دیگر. ارتش خشایارشا مرکب از پیادگان و اسب‌سواران و ارابه‌سواران و فیل‌سواران و ناوگانی بود که به قول هرودوتوس ۱۲۰۷ کشتی داشت. عده‌ای از جاسوسان یونانی در اردوگاه ایران دستگیر شدند، و یکی از سرداران، فرمان اعدام آن‌ها را داد. ولی خشایارشا این امر را لغو نمود و آن‌ها را در سرتاسر نیروهای خود گردش داد و آنوقت آزاد کرد. زیرا او اطمینان داشت که اگر مردم آتن و اسپارت از تجهیزات او مطلع گردند، سراسر یونان به سرعت تسلیم او می‌شوند.

در بهار سال ۴۸۰، این سپاه عظیم به داردانیل رسید. در آنجا مهندسمین مصری و فینیقی، پلی که از شاهکارهای عجیب علم قدیم به شمار می‌رود، ساختند. اگر بار دیگر به گفته‌های هرودوتوس اعتقاد کنیم ۶۷۴ کشتی در سراسر تنگه قرارداد شد. و هر کشتی طوری قرار گرفت که قسمت جلوی آن به طرف جریان آب باشد. پس، با لنگر سنگین آن‌ها را متوقف ساختند و معماران با طناب‌هایی از کنف یا پاپیروس، ردیف‌های کشتی را به هم بستند و از یک ساحل، آن را به ساحل دیگر پیوستند. بعد مقداری درخت بریدند و آن‌ها را روی طناب‌ها گذاردند و به یکدیگر متصل ساختند

و روی آن‌ها را با برگ و خاک پوشاندند ، به طوری که مثل جاده شد . در جلو مدخل دو طرف این پل ، حایلی ساختند تا حیوانات از دیدن منظره دریا به وحشت نیفتند و رم نکنند . با این همه ، بسیاری از چارپایان و حتی سربازان را به زور تازیانه مجبور کرده‌اند که از روی این پل بگذرند . این پل ، کاملاً طاقت تحمل بار سنگین خود را داشت ، و در مدت هفت شبانه‌روز ، تمام سپاه با موفقیت از آن گذشت . یکی از بومیان کسد این منظره را دید ، تصور کرد خشایارشا همانا خداست ! این بومی پرسید که چرا خدای آدمیان و ارباب انواع برای گرفتن یونان کوچک ، این همه زحمت بخود هموار می‌دارد ، در حالی که او می‌تواند با پدید آوردن یک رعد و برق این ملت سرکش را نابود سازد . این سپاه از طریق تراکه تا مقدونیه و ته سالی یا پیش رفت . نیروی دریایی ایران در نزدیک ساحل حرکت می‌کرد و به وسیله عبور از کانالی که به دست کارگران اجباری از تنگه کوه آتوس به طول یک میل و ربع خفرشد ، عبور نمود و بدین وسیله از طوفان‌های دریای اژه ایمن ماند . گویند هر شهری که این آرتش دو وعده در آنجا غذا صرف می‌کرد ، کاملاً ویران می‌شد . تاسوس برای اینکه یک روز از خشایارشا پذیرایی کند ، ششصد تالاتون نقره که در حدود یک میلیون دلار است خرج کرد . یونانی‌های شمال و حتی مرزنشینان یا از ترس و یا به طمع مال ، اجازه دادند که سپاهیان آنها به انبوه سپاه خشایارشا پیوندند . در شمال ، فقط شهرهای پلاتایا و تس‌بی‌یای آماده جنگیدن شدند ...»^۱

ویل دورانت پس از شرح عظمت نیروها و ناوگان خشایارشا ، چگونگی نبرد سالامین را چنین توصیف می‌کند :

«امروز نمی‌توان تصور کرد که یونانی‌های جنوبی از نزدیک شدن این سپاه عظیم که مانند بهمن خطرناکی هرچه جلو می‌آمد عظیم‌تر می‌شد ، چه وحشت و اضطرابی داشتند . مقاومت در برابر این عده ، جنون محض به شمار می‌رفت . سرزمین‌هایی که هنوز به یونان اظهار وفاداری می‌کردند ، نمی‌توانستند حتی یک‌دهم آرتش خشایارشا را هم جمع‌آوری نمایند . اما برای نخستین بار ، شهر آتن و اسپارت ، یک‌دل و یک‌فکر با هم کار کردند و نمایندگان آنها به سرعت به شهرهای پهله‌پونه‌سوس رفتند تا آن شهرها در ارسال نفرات و مهمات تسریع کردند . بیشتر شهرها همکاری کردند . ولی آرگوس از کمک امتناع ورزید . آتنی‌ها ، نیروی دریایی خود را آماده ساختند و برای روبرو شدن با نیروی دریایی ایران به شمال اعزام داشتند . اسپارتنی‌ها ، نیروی کوچکی به رهبری لئونیداس پادشاه خود ، فرستادند تا خشایارشا را اندکی در تنگه ترموپولای معطل کند . دو نیروی دریایی در آرتمیسی‌یون واقع در ساحل شمالی امیوبویا با هم روبرو شدند ، وقتی دریاسالارهای یونانی ، عده بی‌شمار کشتی‌های دشمن را دیدند ، می‌خواستند عقب نشینی کنند . ولی مردم امیوبویا که می‌ترسیدند ایرانی‌ها در سواحل آنها فرود آیند ، برای ته‌میس‌توکلس فرمانده سپاهیان آتنی رشوه‌ای به مبلغ سی‌تالان معادل ۱۸۰۰۰۰ دلار فرستادند ، مشروط بر اینکه او رهبران یونانی را تحریک به جنگ نماید . او هم این رشوه را میان آن‌ها تقسیم کرد . ته‌میس‌توکلس ، بانر می‌خاص خود ملاحان را

و ادشت که روی صخره‌ها ، پیام هایی برای یونانیانی که در نیروی دریایی ایران خدمت می کردند ، حك نمایند و از آن‌ها بخواهند که سپاه ایران را ترك گویند و یا اینکه بر علیه میهن خود جنگ نکنند . وی امیدوار بود که اگر ای‌یونی‌ها این کلمات را ببینند تحريك شوند ، و اگر خشایارشا آنرا ببیند و بفهمد ، بیمناك گردد و یونان را در جنگ دخالت ندهد . در تمام روز ، طرفین می‌جنگیدند تا اینکه شب هنگام بدون اینکه هیچ طرفی پیروز شود ، جنگ را متوقف ساختند . آنوقت یونانی‌ها به آرته می‌سی‌یون و ایرانی‌ها به آفته‌تای رفتند . یونانی‌ها با در نظر گرفتن عدم تساوی عددی خود ، این جنگ را برای خود فتحي شمردند . ولی وقتی که اخبار مصیبت ترموپولای به گوش آنان رسید ، نیروی دریایی خود را به جنوب سالامیس فرستادند تا پناهگاهی برای آتن فراهم آید . در طی این احوال ، لئونیداس با وجود دلیرانه‌ترین مقاومت تاریخی ، در اثر خیانت برخی از سپاهیان در محلی به نام «دروازه‌های گرم» مغلوب شد . عده‌ای از مردم تراخین نه‌تنها به میهن خود خیانت کردند و راه‌سری و غیرمستقیم کوهستانی را به خشایارشا نشان دادند ، بلکه از آن راه ، نیروی ایران را هدایت کردند تا از پشت سر به اسپارتی‌ها حمله‌ور شوند . لئونیداس و سیصدتن از معمرین (زیرا وی فقط پدران خانواده‌ها را با خود می‌برد تا مبادا خانواده‌های اسپارتی معدوم گردند) تا آخرین نفر به قتل رسیدند و دو تن اسپارتی که زنده ماندند ، یکی در پلاتایا فرو افتاد و مرد ، دیگری از شدت شرم و خجلت ، خود را به دار آویخت . به گفته مورخان یونانی ایرانیان ۲۰۰۰۰ تن و یونانیان ۳۰۰ تن کشته دادند . بر روی قبر قهرمانان یونانی عبارتی بدین مضمون می‌نوشتند : «ای بیگانه برو به اسپارتیان بگو که ما برای اطاعت از قوانین آن‌ها در این مکان خفته‌ایم !» هنگامی که یونانیان متوجه شدند که دیگر مانعی میان آتن و ایرانیان وجود ندارد ، اعلام داشتند که هر فرد آتنی به هر وجهی می‌تواند خانواده خود را نجات دهد . پس از آنها به ای‌گینا و بعضی به سالامیس و بعضی به تروی‌زن گریختند و بعضی از مردان برای خدمت در ناوگان که از آرته می‌سی‌یون باز می‌گشت ، اسم نویسی کردند . پلوتارخوس ، تصور بسیار مؤثری از این منظره مجسم به ما می‌دهد و می‌نویسد که حیوانات اهلی شهر به دنبال اربابان خود به ساحل می‌رفتند و همینکه می‌دیدند اربابانشان سوار کشتی شده و آنها را تنها می‌گذارند ، فریاد و فغان می‌کشیدند ! مثلاً سگ «کسان تی‌پوس» پدر پهریک‌لس به دریا پرید و شناکنان همراه کشتی وی رفت تا به سالامیس رسید و در آنجا از شدت خستگی جان سپرد . اگر بدانیم که یکنفر آتنی ، وقتی در مجلس پیشنهاد تسلیم نمود ، جا به‌جا کشته شد ، می‌توانیم به درجه عواطف ملی و غیر میهنی آنها پی‌بریم . پس از آنکه این شخص به قتل رسید ، زنان به‌مخانه‌اش رفتند و زن و بچه‌های او را سنگسار کردند و کشتند . وقتی خشایارشا وارد شهر شد ، شهر را خالی از سکنه دید . پس فرمان به غارت و آتش زدن آن داد .

اندکی بعد ، نیروی دریایی ایران که شامل ۱۲۰۰ کشتی می‌شد ، وارد خلیج سالامیس گردید ، و باز در برابر آن ۳۰۰ کشتی یونانی که هنوز توسط چند فرمانده رهبری می‌شدند ، صف‌آرایی کردند . اکثر دریا سالاران یونانی ، مخالف این مواجهه

خطرناک بودند. اما ته میس توکلس که تصمیم داشت به هر وجهی بتواند، یونانیان را وادار به عمل سازد، به یک نقشه سوق الجیشی دست زد - نقشه‌ای که اگر به غلبه ایرانیان می‌انجامید، به قیمت جان او تمام می‌شد. به این معنی که غلام امینی به نزد خشایارشا فرستاد و به او اطلاع داد که یونانیان آن شب می‌خواهند کشتی‌های خود را از میدان خارج کنند و ایرانیان فقط در صورتی که ناوگان یونان را محاصره کنند، می‌توانند از این امر جلوگیری نمایند. خشایارشا این نصیحت را پذیرفت و تمام راه‌ها را مسدود کرد. از این رو، یونانیان مجبور به جنگ شدند. خشایارشا بر تخت خود در دامنه کوه آیگالئوس در ساحل آتیکه روبه روی سالامیس نشست و به تماشای صحنه جنگ پرداخت. ضمناً نام کسانی را که با شجاعت فراوان می‌جنگیدند، یادداشت می‌کرد. تاکتیک جنگی عالی و مهارت یونانیان در دربانوردی و بعلاوه آشننگی که در اثر زبان‌های مختلف و طرز تفکر متفاوت و سختی‌های بیش از اندازه که در ارتش ایرانی وجود داشت، بالاخره به نفع یونانیان تمام شد. بنا به گفته دیودوروس، مهاجمان ۲۰۰ کشتی و مدافعان ۴۰ کشتی از دست دادند. ولی نوشته‌ای از ایرانیان در این خصوص در دست نداریم تا بدانیم که آنها چه می‌گویند. با کشتی‌های از دست رفته، فقط جمع معدودی از یونانیان هلاک شدند. زیرا همه آنها، شناگران ماهری بودند، و چون کشتی آنها غرق شد، خود را شناکنان به ساحل رسانیدند. ناوگان باقیمانده ایران به سوی داردانل گریخت، و ته‌میس توکلس زیرک، بار دیگر غلام خود را به نزد خشایارشا فرستاد و گفت که وی یونانیان را از تعقیب ناوگان منحرف ساخته است: خشایارشا ۳۰۰۰۰۰ تن از مردان خود را به فرماندهی ماردونی‌یوس باقی گذارد، و بقیه را خود به ساردیس برد. در طول راه، عده‌ای از سپاهیان در اثر امراضی چون اسهال تلف شدند. به قول یونانیان، در همان روز و سالی که این واقعه در سالامیس اتفاق افتاد (یعنی ۲۳ سپتامبر سال ۴۸۰ قبل از مسیح) یونانیان سیسیل درهیمه را علیه کارتاژی‌ها جنگیدند. معلوم نیست که آیا فینیقی‌های افریقا جزو طرفداران خشایارشا بودند یا نه. شاید، تصادف صرف باشد که ناگهان یونان از طرف مشرق و مغرب، مورد حمله دو دشمن واقع شد. بنا به روایت‌های کهن، هامیل‌کار دریاسالار کارتاژی با ۳۰۰۰ کشتی و ۳۰۰۰۰۰ سپاهی به پانورموس رسید و از آنجا برای محاصره همه عازم شد، و در آنجا با گهلون، سرداری از مردم سوراکوسای که ۵۵۰۰۰ مرد داشت، روبرو گردید. هامیل‌کار به شیوه سرداران جنگ‌های یونیک از میدان جنگ کنار گرفت و در حین جنگ، برای خدایان خود قربانی کرد، و وقتی شکست او مسام شد، خود را در آتش افکند. سپس در همان محل، قبری برای او ساخته شد، و هفتاد سال بعد، نوه‌اش، هامیل‌کون سه‌هزار اسپر یونانی را به انتقام خون پدر قتل عام کرد.

در تابستان سال بعد، یعنی ۴۷۹ ق.م. آزادی یونان در اثر عملیات زمینی و دریایی کاملاً تحقق یافت. سپاه ماردونی‌یوس که ایام را به استراحت می‌گذرانید، در نزدیکی پلاتایا، واقع در دشت بویوتی یا اردو زد. اما ناگهان، ۱۱۰۰۰۰ سپاه یونانی که مدت دو هفته در انتظار ساعت سعد بودند، به سرداری یوسانی‌یاس، پادشاه اسپارت به بزرگ‌ترین جنگ زمینی مادرت ورزیدند و بر سر ایرانیان ریختند افراد غیر ایرانی که جزو سپاه ایران

جنگ می کردند چندان رغبتی به جنگ نداشتند و از این رو به محض اینکه تزلزلی در سپاه ایران دیدند، راه فرار پیش گرفتند. در نتیجه، یونانیان چنان پیروزی درخشانی به دست آوردند که بنا به گفته مورخان آنها، فقط ۱۵۰ تن از دست دادند، در حالی که ۲۶۰۰۰۰ نفر از سپاهیان ایران به قتل رسید^۱. در همان روز به گفته یونانیان در ساحل موکاله یعنی مرکز ایونی یا، بین نیروهای یونانی و نیروی دریایی ایران جنگی روی داد. بر اثر این نضام، ناوگان ایرانی نابود شد و شهرهای ایونی یا از زیر حکومت ایران، بیرون آمد، و همان طور که ۷۰۰ سال پیش یونانیان داردانل و بوسفور را در جنگ های ترویا فتح کرده بودند، بر این دو نقطه بسیار مهم نیز دست یافتند.

جنگ های یونان و ایران، بزرگ ترین واقعه تاریخ اروپا می باشد. زیرا ایجاد اروپا را امکان پذیر ساخت، و در نتیجه آن، تمدن غربی توانست به حیات اقتصادی خویش بسط و توسعه دهد و از پرداخت مالیات ها و خراج های طاقت فرسا به بیگانگان برهد و آنطور که می خواهد، سازمان های سیاسی خود را بدون دستور و فرمان پادشاهان شرقی اداره کند. بدین ترتیب، یونان توانست برای نخستین بار، آزمایشی در زمینه تأسیس جامعه های آزاد به عمل آورد و مدت سه قرن از عرفان زیان بخش مشرق زمین در امان ماند. یونانی ها با آزادی کامل بر دریاها دست یافتند. ناوگان آتنی که پس از جنگ سالامیس باقی ماند، همه بنادر دریایی مدیترانه را به روی بازرگانی یونان گشود، و بسط تجارتي که در اثر این امر به وجود آمد، ثروتی عظیم گرد آورد و به آتنی های دوره پریکلس امکان داد که وقت خود را صرف عیش و کسب فرهنگ کنند. وانگهی پیروزی یونان کوچک در مقابل چنین دشمن سرسختی، شور و غرور یونانیان را تحریک کرد، بطوری که به شکرانه پیروزی های خود، به اعمال بی سابقه ای دست زدند و پس از چندین قرن آماده زحمت و فداکاری، بالاخره دوره طلایی تاریخ خویش را آغاز کردند^۲.



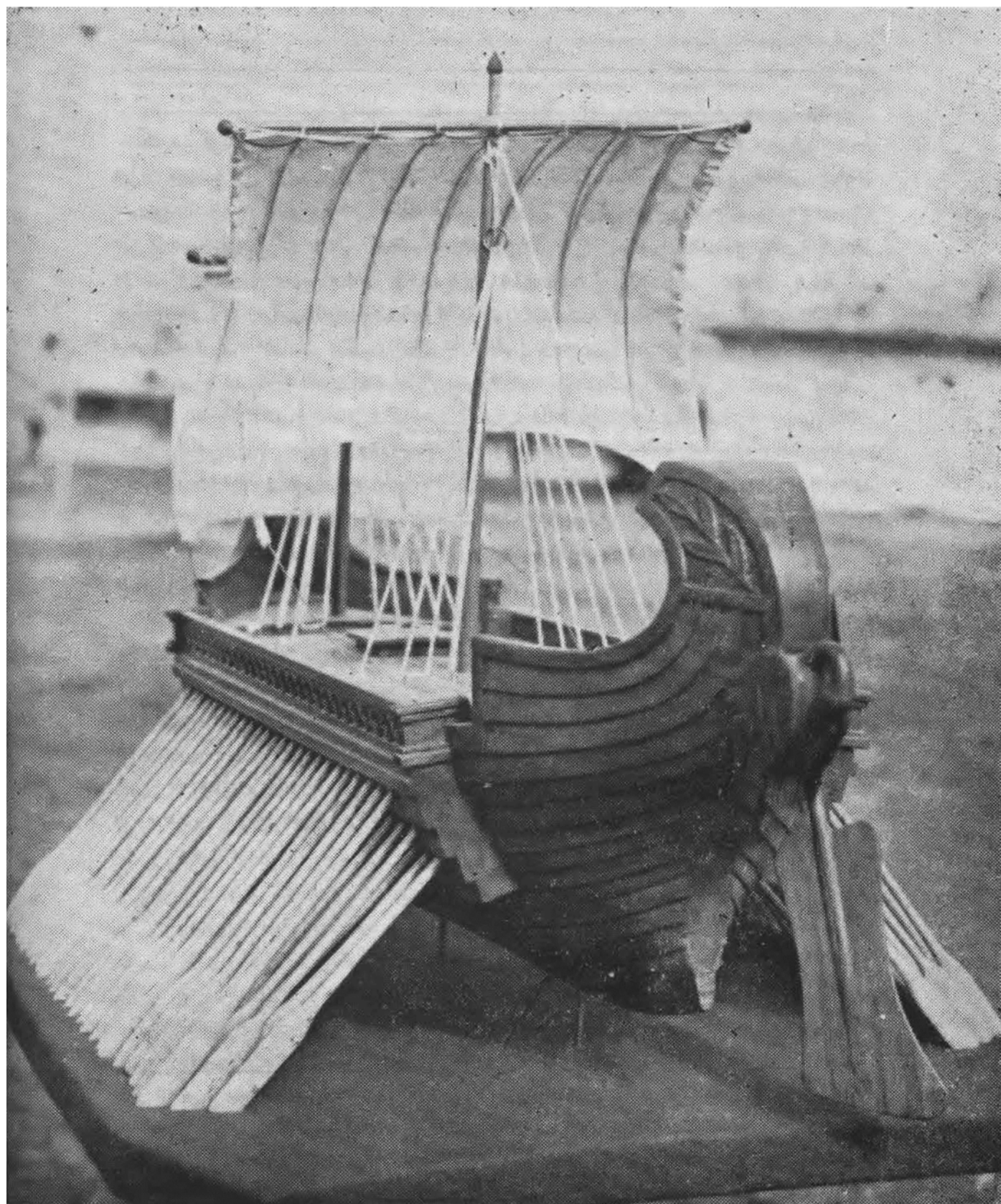
۱ - محتملا عواطف وطنی هرودوتوس در تاریخ او و ارقامی که می دهد، دخیل بوده است. پلوتارخوس که به بی طرفی می گراید، می گوید که تلفات یونانیان به ۱۳۶۰ تن رسید، و دی بودوروس تلفات ایرانیان را به ۱۰۰۰۰۰ تن تقلیل می دهد اما نباید فراموش کرد که پلوتارخوس و دی بودوروس هم یونانی بودند: (ویل دورانت)

۲ - تاریخ تمدن، یونان باستان، ترجمه دکتر آریان پور، کتاب دوم، اقبال ص ۴۰۷ و در دورانت در نوشتن فصل دهم کتاب دوم (یونان باستان) ازین منابع استفاده کرده است:

1 — Herodotus, VI, 98

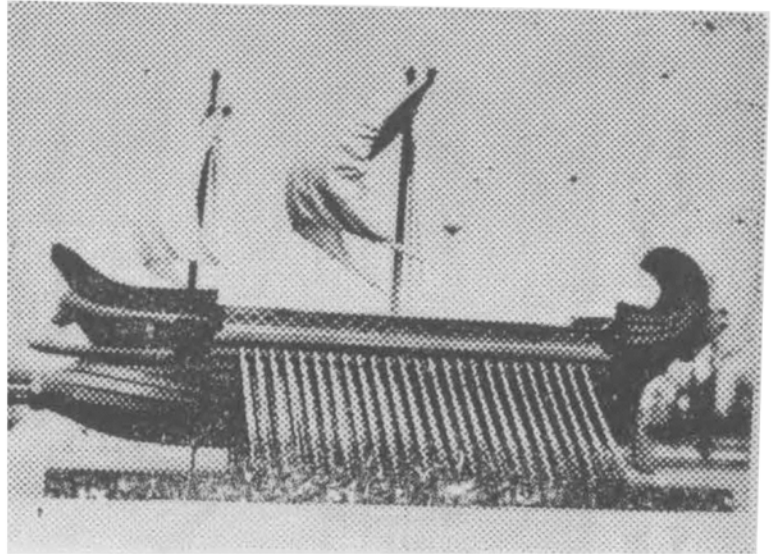
2 — Grote, V, 16

3 — Rawlinson, app, to herod., VI, Grote, V; Pausanias, X, 20.

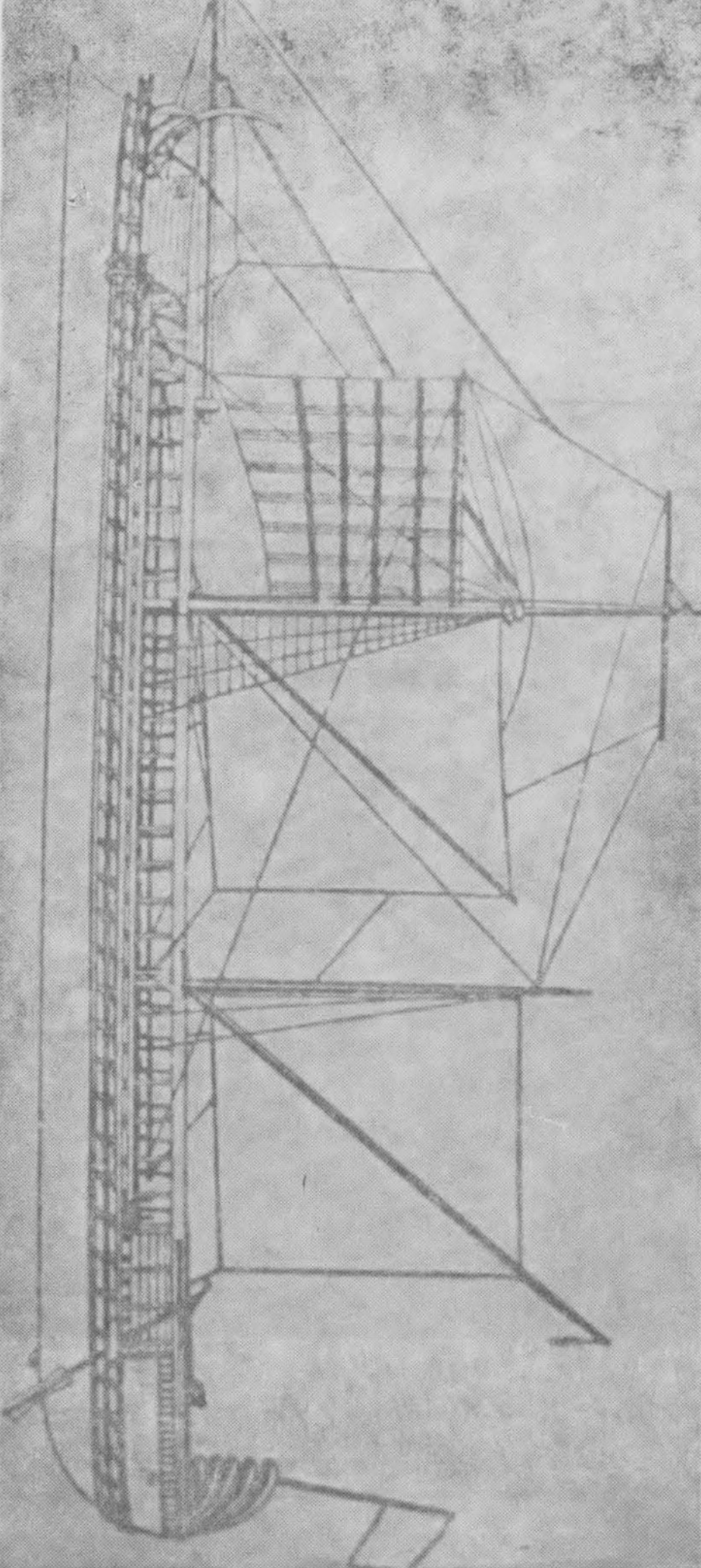


ماکت کشتی خشایارشا که با توجه بمأخذ و ضوابط تاریخی و با رعایت همه نکات فنی و دریانوردی زمان ساخته شده است

ماکت کشتی خشایارشا از یهلو-
 نعداد پاروها ونحوه قرار گرفتن
 کله‌ها و بادبانها در این ماکت کاملا
 خاص است



نمونه‌ای دیگر از ناوهای
 (عصر هخامنشی) این عکس که
 از متون بسیار کهن استخراج
 شده است ، علاوه بر -
 دریانوردی ، غواصی و
 شناگری دریانوردان ایرانی
 را نشان میدهد



تصویری از یک کشتی بزرگ عصر هفدهمین یا دوازدهمین با دکاهای بلند و بادبان‌های چهارگوش و بیرق برآوراشه در پیتا پیتش کتی - سکان و لنگ در جلو و عقب ناو دیده میشود و استخوان‌بندی کتی که در تصویر بدقت نشان داده شده نمایان توجه است



آرتمیز برای شرکت در لشکرکشی خشیارشا می‌رود
 تصویر مستخرج از کتاب وقایع و اعمال قهرمانی مطوم
 تألیف تروگ پیه مورخ لاتر معاصر امپراطور روم این کتاب در سال ۱۵۴۸
 در پاریس چاپ و منتشر شده است و مورخ آن مؤلف تاریخ جهان نیز میباشد .

«آرتمیز» نخستین می‌دهیم، شایسته‌است، آن‌چندرا که درباره «آرتمیز» بانوی دریانوردی- بانوی دریانورد که در جریان نبردهای دریائی خشیارشا بطور احمالی ناسیمای او آشنا شدیم - با تفصیل بیشتری سخن بگوئیم :

«آرتمیز» چهره‌ای شگفت‌انگیز در تاریخ ایران باستان و شاید تاریخ سراسر جهان است، او نخستین بانویی است که در نیروی دریائی ایران سمت فرماندهی ناوهای جنگی و ناخدائی و ناورانی کشتی‌ها را عهده‌دار شد. این بانو که در سال چهارصد و هشتاد و پنج از میلاد با پنج ناو جنگی در جنگ «سالامین» شرکت داشت، دومین ملکه‌ایست که به این نام خوانده می‌شود. اولین ملکه‌ای که نام «آرتمیز» در تواریخ باستانی و کتب معروف،

شهرت داشته، در قرن چهارم قبل از میلاد می‌زیسته و به سال ۳۷۵ پیش از میلاد با برادر خود «موزل» ازدواج کرده است، که او را جداگانه معرفی می‌کنیم .
ملکه آرتمیز جنگجو را از سوئی یونانی می‌شناسیم و از سوی دیگر می‌دانیم که در ناوگان خشایارشا و رودروی بحریه یونان به نبرد پرداخته است و باز در همین جنگ یکی از کشتی‌های متفق ناوگان پارس را غرق کرده به اعماق چهره‌ای مبهم و پر رمز و راز معرفی می‌کند، حال آن‌که پس از شناختن دقیق او و آشنائی بانحوه اداره حکومت هخامنشیان، همه این مسائل به خودی‌خود حل می‌شود .

ایران دوران هخامنش گسترش فراوانی یافته بود و ساتراپی‌های جدیدی به این کشور ملحق شده بود. یکی از ساتراپی‌های مهم و معروف که جزء متصرفات ساتراپی‌نشین های ایران در آسیای صغیر به شمار می‌رفت، سرزمین «کاریه» بود که پایتخت آن شهر هالیکارناس **Halicarnassae** بوده است. این ساتراپی، پادشاهانی داشت که تابع حکومت شاهنشاهی ایران بودند و به ایران باج و خراج می‌دادند. معروفیت و محبوبیت ملکه آرتمیز این ساتراپی در تمام ادوار شاهنشاهی ایران دوام داشته، بطوریکه نام او بر بسیاری از خاندان‌های زرتشتی و سپس مسلمانان گذاشته شده است .

ملکه آرتمیز در چهارصد و هشتاد پیش از میلاد با سیصد فرمانده و ناوران مشهور ایران در جنگ سالامین شرکت کرد و چون تنها زنی بود که فرماندهی ناو جنگی در نبردهای دریائی را برعهده داشت، محبوبیت فراوانی در دربار خشایارشا و سپس بین همه ایرانیان کسب کرد، که این محبوبیت تا زمان ما نیز کشیده شده است .

متأسفانه بیشتر اطلاعاتی را که از «آرتمیز» در دست داریم، از «هرودوت» نویسنده معروف یونانی و هم‌شهری «آرتمیز» است. هرودوت خود از هالی «هالیکارناس» و از خاندان «لیگدامیس» که سلسله خانواده «آرتمیز» را تشکیل می‌دادند بود، ولی به علت اختلافی که با خانواده «لیگدامیس» داشت، نتوانست در زادگاهش بماند و به یونان رفت و در شهر «آتن» سکونت گزید. در آن ایام شهر «توریوم» در دست ساختمان بود و «هرودوت» در همین شهر باقی بود و همان‌جا نیز در گذشت . اتی‌دوبیزانس در این باره می‌نویسد :

«هرودوت بقصد فرار از حملات غیرقابل تحمل هم‌شهریهای خود به توریوم پناهنده شد و این شهر را وطن دوم خود نامید .»

با توجه به اینکه هرودوت در حقیقت یک نفر فراری مخالف حکومت لیگدامیس‌ها بوده است، در هر جا که توانسته بطور مستقیم و غیرمستقیم گاهی در لباس دوستی وزمانی با دشمنی و نیش قلم حقایق را بنفع موطن ثانی خود یونان و بضرر حکومت میهن اصلی خویش یعنی ایران تحریف نموده است .

در نبرد ترموپیل
آرتمیز علاوه بر شجاعت دارای بصیرت کامل در امور جنگی
بخصوص در جنگهای دریائی بود و بمقیده تمیستوکل زمامدار
آتنی (در هنگام لشکرکشی خشایارشا) آرتمیز یکی از دریاسالاران برجسته جهان بود، که
خصم دیرین یونان بشمار می‌آمد و آن‌قدر که تمیستوکل از او وحشت داشت از سایر
دریاسالاران ایران نمی‌ترسید . این وحشت به حدی بود که یونانیها برای سر او ده هزار

درهم جایزه تعیین کرده بودند .

کشتیهائی که آرتیمز در لشکرکشی خشایارشا در زیر امر خود داشت عبارت از پنج کشتی از بهترین کشتیهای جنگی آن وقت محسوب می‌شد، و وی آنها را با خود آورده بود . آرتیمز همیشه مورد احترام خشایارشا بود و در شوراهاى جنگی غالباً مورد مشورت پادشاه ایران قرار می‌گرفت و بطور مثال هنگامی که نیروی ایران در تنگه ترموپیل در مقابل قوای لئونیداس پادشاه اسپارت متوقف شده بود، او به خشایارشا پیشنهاد کرد که یا بوسیله نیروی دریائی در عقب لئونیداس (پادشاه اسپارت) سرباز پیاده کند، و یا موضع ترموپیل را دور بزند و بطرف آتن برود و فقط یکی از سرداران خود را مأمور کند تا در جبهه با لئونیداس بجنگد . بطوری که می‌دانیم ایرانیان موضع مزبور را به راهنمایی افس‌یالس از راه بی‌اندازه مشکل و سختی که عبور از آن برای یونانیها غیر قابل تصور بود دور زدند و از پشت ارتش لئونیداس سردر آوردند . لازم بتذکر است که مورخین یونانی برای اینکه میهن پرستی و دلیری سربازان اسپارت را بزرگ جلوه دهند، سربازان اسپارت را تحت امر لئونیداس ۳۰۰ نفر ذکر کرده‌اند . در صورتیکه هر روز سربازهای داوطلب از نقاط مختلف یونان برای او کمک می‌رسید و تعداد نفرات لئونیداس بالغ بر چند هزار نفر بوده است .

ناگفته نگذاریم که نیروی ایران پس از گذشتن از ترموپیل به پاس دلیری سپاهیان اسپارت از اشغال نظامی جدی اسپارت برای آنکه آسیبی به آنجا وارد نشود، صرف نظر کرد، زیرا ایرانیان دلیری و مردانگی را دوست می‌دارند و این صفت را در هر ملتی ولو دشمن هم باشد (برخلاف نظر هرودوت مورخ یونانی که تاریخ ایران را تا توانسته با غرض ورزی يك جانبه تحریف کرده است) تجلیل می‌کنند .

بهر حال نیروی زمینی ایران بطرف آتن رفت و آنرا اشغال نمود . گفته می‌شود که خشایارشا بعمد شهر مزبور را آتش زد، ولی شهر آتن برخلاف سایر شهرها اصولاً با چوب ساخته شده بود و طبیعتاً در ضمن حمله قوای ایران و دفاع اهالی آتن آتش گرفت و یونانیها برای اینکه آتش زدن سارد (مرکز لیدی) را بوسیله خودشان موجه جلوه دهند، حریق آتن را به حساب تلافی حریق سارد گذاشتند . با اینکه ظاهراً این لشکرکشی را خشایارشا بعلت پیمان شکنی یونانیان (پیمانی که با ایران درباره ایالت لیدی داشتند و پیمان خود را شکسته بودند) انجام داد و با اینکه پیمان شکنی در نظر ایرانیان يك گناه نابخشودنی شمرده می‌شد، مع هذا منظور خشایارشا از این لشکرکشی آتش زدن یا خراب کردن یونان نبود بلکه هدف شاهنشاه ایران از این لشکرکشی ضمن گوشمالی دادن به آتن که در آن موقع در رأس حکومت‌های کوچک یونانی قرار داشت، عبارت از اجرای يك حرکت استراتژیک به منظور نشان دادن قدرت در سرتاسر امپراطوری منحصر بفرد جهان آن روز و استحکام رشته‌های وحدت امپراطوری از نظر نظامی و سیاسی بود . زیرا از اشغال یونان هیچگونه بهره سیاسی و یا اقتصادی که مستلزم چنین لشکرکشی باشد عائد ایران نمی‌گردید و بطوریکه تاریخ نشان می‌دهد، بعداً هم آتن و هم اسپارت بدون اینکه سپاهی به یونان فرستاده شود، عملاً تحت الحمايه ایران شدند و سکه‌های طلای ایران به سهولت این ملت فقیر را مطیع و منقاد سیاست مرکزی امپراطوری ایران ساخت . ایران پس از اشغال آتن نیروی دریائی خود را

که در آرتمیوم نیروی دریائی یونان را شکست داده و بطرف سالامین فراری ساخته بود برای تعقیب یونانیان حرکت داد و به سالامین رسید .

جنگ سالامین
یکی دیگر از جنگ‌هایی که «آرتمیوم» در آن شرکت داشت ، نبرد سالامین بود . قبل از آنکه این جنگ دریائی آغاز شود بنا بگفته هرودوت خشایارشا يك شورای جنگی تشکیل داد که رأی فرماندهان را درباره اقدام و یا عدم اقدام به جنگ دریائی خواستار شود ، بگفته هرودوت در این شوراپادشاهان رؤسا و مردمان مختلف و فرماندهان کشتی‌ها به حضور شاه رفته و هر یک برابر مقامی که در نزد شاه داشتند نشستند . جای اول را پادشاه صید و جای دوم را پادشاه صور اشغال کرد و پس از آن سایر مدعوین بجای خود قرار گرفتند . سپس خشایارشا مردونیوس را فرستاد تا عقیده هر یک را بداند همه گفتند که باید جنگ کرد^۱ .

اظهار نظر آرتمیوم در پاسخ تحقیق مردونیوس، که خشایارشا را از جنگ دریائی بر حذر داشت و بیش از پیش مورد توجه شاهنشاه هخامنشی قرار گرفت ، در جای خود به تفصیل آمده است.

خشایارشا آنقدر به لیاقت و شایستگی «آرتمیوم» اعتماد و اطمینان داشت که درباره بیشتر تصمیمات خود قبلا با وی مشورت می‌کرد و همواره به پیشنهادها و توصیه‌های او احترام می‌گذاشت بنا به نوشته هرودوت : در يك جلسه خشایارشا در حضور فرماندهان خود گفت: «زن‌های کشور ما مرد شده‌اند و مردهای ما زن ...»^۲ بنظر می‌رسد که این جمله را هرودوت از روی عناد و دشمنی نقل کرده و خواسته است به ایرانیان توهین کند .

گفتیم که خشایارشا ، بدون اینکه به توصیه‌های فرماندهان خود و حتی «آرتمیوم» جنگ‌آور توجهی کند ، فرمان به آغاز نبرد دریائی داد. در روز شروع نبرد، خشایارشا در دامنه کوهی که موسوم به «اکال» و محاذی سالامین است نشسته و جنگ دریائی را تماشا کرد و هر زمان رشادتی از یکی از سپاهیان خود بدید، اسم او را پرسید و دبیران اسم فرمانده کشتی و اسم پدر و موطن او را نوشتند .

در این جنگ دریائی از طرف یونانیها بیش از همه اهالی «اژین» رشادت نشان دادند و بعد از آنها آتنی‌ها . از اژینی‌ها «پول‌کریت» معروف شد و از آتنی‌ها «امن‌آنازی رونت» و «آمی‌نیاس پالنی» . او در جستجوی آرتمیوم بود و اگر می‌دانست ملکه در آن کشتی است که مورد تعقیب او واقع شده، آنقدر پا می‌فشرد تا او را اسیر کند، یا خودش اسیر شود زیرا فرمانده ناوگان آتنی چنین حکم کرده بود. علاوه بر آن چنانکه گفتیم ده هزار درهم نیز جایزه تعیین شده بود، برای کسی که آرتمیوم را زنده بدست‌آورد زیرا آتنی‌ها فوق‌العاده از اینکه زنی برضد آنها قیام کرده و با آنها جنگ کند خشمگین بودند و لسی یونانیها موفق به گرفتن او نشدند ، چون او فرار کرد و به فالرون رفت .

۱- مجله تهران مصور ۵ اردیبهشت ۱۳۴۶

۲- ایران باستان ، پیرنیا ، جلد اول ، ص ۸۱۴

نیرنگ آرتیمز در این نبرد آرتیمز کاری کرد که بیشتر مورد احترام شاه واقع شد وقتی که جنگ داشت به ضرر شاه تمام می‌شد، چند کشتی آتیکسی، کشتی آرتیمز را تعقیب کردند و او چون دید از پیش و پس کشتیهای یونانی او را در محاصره کرده‌اند، فوراً به کشتی کالیندیان که جزو ناوگان پارس بود حمله برده آنرا غرق کرد. نمی‌دانیم که این اقدام از جهت خصومتی بود که آرتیمز با پادشاه کالیندیان داشت (که در کشتی مزبور بود) یا از جهتی دیگر...؟ ولی محقق است که این حمله کشتی آرتیمز را نجات داد، زیرا کشتیهای آتیکسی همین که حمله او را به کشتی کالیندیان دیدند، پنداشتند که او از متحدین یونانی است یا از پارسهای فراری که به یونانیها کمک می‌کنند و از تعقیب سایر کشتیهای او دست کشیدند. این اقدام آرتیمز دو نتیجه داشت: نخست اینکه دشمن خود را نابود ساخت و دیگر توجه خشایارشا را بیش از پیش به خود جلب کرد.

می‌گویند وقتی شاه کشتی آرتیمز را در میان هنگامه جنگ دید یکی از نزدیکانش به او گفت: شاهها این آرتیمز است که چنین به کشتی دشمن حمله می‌کند و آنرا به قعر دریا می‌فرستد. شاه با حیرت پرسید: واقعاً این کار از اوست؟ اطرافیان تصدیق کردند. شاه گفت: «مردان مانند زنان و زنان مانند مردان جنگیدند» به عقیده سرتیپ میرحسن عاطفی که درباره آرتیمز مطالعه کرده است، در اینجا نیز هرودوت گفته خشایارشا را تحریف کرده است زیرا خود او در گفته‌ها بطوریکه در بالا هم اشاره شد اقرار می‌کند که همه دلیرانه می‌جنگیدند مگر اینکه خواسته باشد بگوید در این جنگ شجاعت مردان هم مانند آرتیمز بوده است، ولی در هر حال مطلب را دوپهلوی نوشته است^۱.

بهر حال، وقتی که جدال به آخر رسید، یونانیها قطعات کشتیهای خودشان را به سالمین کشیدند و در صدد تدارك جنگ جدیدی برآمدند چون تصور می‌کردند که شاه از باقی مانده کشتیهای خود استفاده کرده و باز خواهد جنگید. ولی در این احوال باد غربی قطعات کشتیها را بطرف ساحل آتیک و کلیاد راند و سخن «پزیسترات» غیبگو که چندسال قبل گفته بود «زنهای کلیاد روی پاروها غذا سرخ خواهند کرد» مصداق یافت و بعد از رفتن شاه پارس چنین شد^۲. اینها مطالبی بود که هرودوت راجع به این جنگ نوشته است و چون مدارك غیر یونانی در دست نیست، نمی‌توان دانست که حقیقت امر همین بوده یا فاتح شدن پارس یا جهتی دیگر داشته است. از گفته‌های هرودوت مسلم است که یونانیها ایرانیها را مخصوصاً در بغار تنگ سالمین به جنگ کشانیدند، تا برتری بحربه ایران از حیث عده و سرعت سیر کشتیها بکار نیاید و کشتیهای بزرگ نتوانند بچابکی حرکت کنند، بلکه بعکس مزاحم یکدیگر شوند. زیرا یقین داشته‌اند که در دریای باز پیروزی باناوگان ایران خواهد بود.

البته جنگ مزبور بهمین شکل هم که مورخ مذکور شرح می‌دهد بی‌نتیجه قطعی مانده و کلمه «شکست» که هرودوت استعمال می‌کند، با واقعیت تطبیق نمی‌کند. زیرا بحریه

۱- مجله تهران مصور، ۵ اردیبهشت ۱۳۴۶

۲- هرودوت، کتاب هشتم بند ۹۶

ایران پس از این جنگ هم وجود داشته و چون شب فرا رسیده دست از جنگ کشیده است و چون در جریان نبرد از قدرتش کاسته شده بود روز دیگر به جنگ مبادرت نکرد. ولی موجودیت ناوگان ایران باقی ماند.

این نکته که بحریه یونان هم روز دیگر از جنگ خودداری کرد، حاکی از این است که با وجود عدم کامیابی ناوگان ایران بر نیروی دریائی یونان، یونانیان هم از جهت تلفات زیادی که دیده بودند در خود آن توانائی را نمی‌دیدند که جدال دریائی را از نو شروع کنند.

اگر غیر از این می‌بود، یونانیهای بیدار فرصت را از دست نداده، نیروی دریائی ایران را مضمحل می‌کردند، تا برتری کامل با آنها باشد.

بعداً خشایارشا مجلس مشورتی از پارسی‌ها ترتیب داد و پس از آن از آرتمیز خواست تا عقیده‌اش را اظهار کند زیرا فهمید که او یگانه کسی است که راههای مناسبی ارائه خواهد داد.

این بار آرتمیز هنگام اظهار نظر، از عقیده شهریار هخامنشی پیروی می‌کند که شرح آن به تفصیل در جریان نبردهای سالامین آمده است و در این جا نیازی به تکرار آن نیست. فقط نکته‌ای را که از اعتماد فوق‌العاده خشایارشا به آرتمیز حکایت می‌کند یادآوری می‌کنیم و آن اینکه شاهنشاه فرزندان خود را به آرتمیز سپرد تا آنان را با خود بسار دیرد، اینان گروهی از پسران خشایارشا بودند که مادران غیر عقدی متولد شده و درین سفر همراه شاه بودند.

اکنون دنباله ماجرای نبرد سالامین را رها می‌کنیم و به «آرتمیز» که مورد نظر ماست می‌پردازیم در مورد زندگی آرتمیز نقل شده است که وی غیر از شرکت در لشکرکشی یونان، در جنگ‌های دیگری نیز تحت حمایت شاه ایران شرکت کرد و فتوحات دیگری که شهرت او بیش از پیش افزود. مع هذا برای این که نویسندگان یونانی او را لکه‌دار کنند، برای او افسانه‌ای ساخته‌اند و آن افسانه اینست که آرتمیز بطور دیوانه‌واری شیفته مرد جوانی شد، ولی جوان مزبور نه تنها به عشق او توجه نکرد، بلکه او را مورد تحقیر قرار داد و آرتمیز هم چشمان او را از حدقه درآورد (افسانه‌ای که دوقرن بعد بوسیله سافو تحقق یافت) بعد خدایان عشق او را تشدید نمودند و بالاخره بنا بر نصیحت یک غیبگو، از بالای صخره لوکاد که در میان دریا بود خود را پرتاب کرد و هلاک شد. بطوری که متذکر شدیم این افسانه هم نمی‌تواند حقیقت داشته باشد، بلکه سرچشمه آنرا باید در دشمنی آشتی‌ناپذیر هرودوت نسبت به خانواده لیگدامیس و آرتمیز و ایرانیان جستجو کرد...»^۱

در سال ۱۳۴۵ شمسی (۱۹۶۷ م.) هنگامی که، نیروی دریائی ایران، اسم «آرتمیز» را بر یکی از ناوهای جدید خود گذاشت، استاد محیط طباطبائی که تعصب فراوانی در ایران پرستی دارد، مقاله‌ای درباره این نامگذاری نوشتند، که خلاصه آنرا نقل می‌کنیم:

«... چندی پیش در روزنامه‌های تهران خبر تحویل و تسمیه نخستین واحد

ضربتی از نیروی دریائی انتشار یافت و دیده شد که نام ناوشکن تازه خریدکشور را بنام يك زن یونانی نژاد نامیده‌اند که در اردو کشتی معروف خشایارشا به یونان با پنج کشتی « کاری » در نیروی دریائی ایران شرکت کرد و خوشبختی او این بود که ملت ایران این حادثه را با اسامی قهرمانان و هرودوت مدتی بعد از این واقعه مورخ جنگهای ایران و یونان شد و مرتبه این شاه بانوی هالیکارناس ، همشهری خود را تاجائی بالا برد که او را درازای يك عمل ناپسند که عبارت از غرق کشتی ایرانی مخالف کاریها باشد بتصور غرق يك کشتی یونانی که او چنین وانمود کرده بود، مورد تحسین و تمجید خشایارشا قرار داد و این عبارت را همان هرودوت همشهریش به خشایارشا در مورد این بانوی همشهری نسبت داد که فریاد زد و گفت :

« مردان سپاهی من زن شدند و زنان لشکری مرد »

نام این زن که در نقل از زبان یونانی بفرانسه آن را آرتمیز نوشته‌اند، در زمان ناصرالدین شاه این نام از ماخذ فرانسوی به زبان فارسی هم در همین صورت آرتمیز داخل شده است، ملکه هالی کارناس از ناحیه « کاری » در جنوب غربی اناتولی بود که با پنج کشتی به سپاه ایران ملحق شد و پس از جنگ دریائی سالامین عقیده او این بود (البته بطوری که هرودوت همشهریش نوشته است) که ایرانیها با یونانیها در دریا جنگ نکنند، به جنگ خشکی اکتفا کنند و در موقع جنگ سالامین پس از مشاهده شکست هم وقتی دید کشتی‌های یونانی ممکن است کشتی او را اسیر کنند، از روی حيله و خدعه يك کشتی ایرانی را که متعلق بدسته مخالف خودش بود غرق کرد در نتیجه یونانیها که این عمل را از او دیدند وی را از خود پنداشتند و تعقیبش نکردند تا پیش خشایارشا آمده گفت يك کشتی یونانی را غرق کردم تا خود را از حلقه محاصره یونانیها نجات بدهیم و چون سربازان و ملوانان آن کشتی غرق شده ایرانی دیگر در ته دریا بودند و وجود نداشتند که اظهار او را تکذیب بکنند، این دمدمه افسونگرانه در خشایارشا که بشهادت کتاب مقدس یهود نسبت به زنان اجنبی حس رافت خاصی داشت اثر کرد و او را با چنان عبارت موهن برای رجال پارسی ستود تا مورخ هالیکارناسی از نقل آن در کتاب خود دلخوش کند .

اصولاً جنگ سالامین جنگی است که از نظر نظامی به اعتبار مقایسه قدرت دو طرف مبارزه، برای ایران علاوه بر شکست دریائی سرشکستگی نیز همراه دارد . در این جنگ هر کس هر چه گفت و کرد نتیجه اش يك چیز بود و آن پیروزی یونانیها : حال هرودوت برای ملکه شهر خودش حماسه بسراید و عبارات مدیحه نقل کند، برای هالیکارناس و یونانیهای آسیای صغیر افتخار آمیز است ولی برای تاریخ نظامی ایران درس عبرتی خواهد بود که اگر واقعاً همه آنچه را که هرودوت گفته محقق باشد، باید در ریشه‌های چنین حوادث نامطلوبی بیش از این دقیق شد و از آن درس عبرت گرفت . بهر صورت اقدام به نام گذاری نخستین ناوشکن نیروی دریائی به اسم يك زن یونانی که ذکر خیر او با یاد شرمردان پارسی نژاد وعدم لیاقت آنان توأم است کار بجائی نبوده و شاید احتیاج به تجدید نظر داشته باشد .

صرف نظر از اینکه آرتمیز را بانام آرتمیس رب النوع شکار یونانی یکی پنداشته و توجه به اختلاف شکل املا و تلفظ آنها نکرده‌اند که خداوند شکارچی آرتمیس

Artemis و ملکه هارلیکارناس مذکور آرتیمیز Artimise به فرانسه و آرتیمیزیا به انگلیسی و به فارسی از صدسال پیش بدینطرف در همان صور ارتیمیز فرانسوی ضبط شده است. این اختلاف شکل خطی و لفظی و ماهیتی آرتیمیز با آرتیمیس در دائرةالمعارفهای بزرگ و کوچک فرانسوی و انگلیسی به چشم می‌رسد حتی امسکلوپیدی کلمبیا، ولی تعجب است که در ترجمه فارسی آن از آرتیمیس شرحی زاید بر اصل نقل شده ولی از آرتیمیزیا یا ارتیمیزی نامی و اثری نیست...^۱

بهرحال با آن چه که تاریخ درباره آرتیمیز حکم می‌کند، شهرت و محبوبیت او طی قرون و اعصار هم‌چنان در بین ایرانیان وجود داشته و به زمان ما نیز کشیده شده است. بطوریکه استاد محیط نوشته‌اند: در پائیز سال ۱۳۴۵ شمسی نیز، هنگامی که ناو جنگی و فرماندهی ناوگان ایران، تحویل شد و در مانور بزرگ دریائی خلیج فارس شرکت کرد، این نام که بر همین کشتی فرماندهی نهاده شده است، خاطر دلاوری‌های «آرتیمیز» را تجدید کرد.

آرتیمیز دیگر در پایان داستان «آرتیمیز» لازم است به نظر برسد که از آرتیمیز دیگری نیز که در تاریخ شهرت فراوان یافته و خالق وبانی یکی از عجایب هفت‌گانه دنیای باستان است یاد کنیم.

چنانکه می‌دانیم در دوران شاهنشاهی هخامنشیان و ساسانیان که «کاریه» یکی از استان‌های آسیای صغیر بود، از توابع شاهنشاهی ایران بشمار می‌رفت و پادشاه آن به اردشیر سوم (۳۵۳ ق.م) باج و خراج می‌داد و خود راتابع این پادشاه می‌دانست. پادشاه کاریه در آن زمان «موزول» نام داشت، که به سال (۳۵۳ ق.م) فوت کرد. طبق رسوم سلطنتی این سلسله پادشاه می‌توانست با خواهر خود ازدواج کند و پس از فوت پادشاه همسرش جانشین او می‌شد و حتی برادران و اولاد بلافضل او از سلطنت محروم می‌شدند. پس از فوت «موزول» همسرش که «آرتیمیز» نام داشت — و خواهر او نیز بود —، تصمیم گرفت جسد شوهرش را در جسم خودش «دفن» و «حل» کند. بدین منظور، نعش او را آتش زد و خاکستر آن را در ظرفی ریخت و همه روزه قسمتی از این خاکستر را در مشروب می‌آشامید، می‌ریخت و می‌نوشید. این کار دو سال طول کشید و گفته می‌شود که همین خاکستر نیز سبب مرگ او شد.

در دورانی که آرتیمیز بر «کاریه» سلطنت می‌کرد، برای بزرگداشت همسرش، آرامگاهی در «هالیکارناس» پایتخت «کاریه» بنا کرد که از حیث زیبایی و ساختمان و تزئینات یکی از عجایب هفت‌گانه جهان باستان شد. این بنا چون برای «موزول» ساخته شده بود به همین نام معروف شد و بعدها در اروپا کلمه «موزول» را به مقابر نیز اطلاق می‌کردند.

پس از فوت «آرتیمیز» برادرش «ایدریه» به پادشاهی «کاریه» رسید که او نیز با خواهرش «آدا» ازدواج کرد. آنچه که اشاره بدان لازم بنظر می‌رسد، اینست که چه در دوران سلطنت هخامنشیان و چه در دوران ساسانیان، پادشاهان و فرمانروایان

این دوسلسله ، هیچ گاه به آداب و رسوم و قوانین و اصول جاری ممالکی که تابع آن‌ها می‌شدند ، دخالت نمی‌کردند و همین امر باعث شد که ازدواج خواهر و برادر در «کاربه» معمول و متداول گردد^۱

قبلاً گفتیم که «آرتمیز» و یا «لاآرتمیس» یکی از اسامی در **دائرةالمعارفها** بسیار مشهور است که از افسانه‌ها و اسناد و ماخذ اساطیر کهن و اسناد و ماخذ گرفته ، تا کتب کلاسیک و نواریخ باستانی ، از شرق تا غرب ، در جوامع گوناگون ، بازبان‌ها و تمدن‌های مختلف به‌کرات آمده است تا آن‌جا که امروز هیچ فرهنگ و دائرةالمعارف و تاریخ کهن نیست که از این نام ، عنوان یا اصطلاح تهی باشد .

اکنون که نام «آرتمیز» و داستان زندگی و نبردهای او را بااستناد به روایات مورخین دیرین می‌خوانید ، لازم دیدیم که بامراجعه به اسناد و ماخذ موجود ، ریشه‌های این نام را - باهمه اشکال گوناگون و معانی و تفسیرهای متفاوت آن - به‌نظر خوانندگان بصیر و صاحب نظر کتاب برسانیم ، تا دراین زمینه هیچ نکته‌ای ناگفته نمانده باشد و محققین صاحب نظر از مراجعه به ماخذ متعدد و گوناگون تا حدودی بی‌نیاز باشند :

نخست لازم به تذکر است که این نام بااشکال گوناگون در زبانهای فرانسه و انگلیسی آمده است ، بدین شرح :

Artemis (är-te-mis)

Artemisa (ärta - me -sa)

Artemisia (är-te-miz-i-a)

Artemisium (är-temisi)

در زبان یونانی «آرتمیس» و «آرتمیز» دارای معانی مختلفی است که از اساطیر کهن ریشه می‌گیرد و با دو صورت نزدیک بهم کتابت و تلفظ می‌شود :

۱ - آرتمیس ، رب‌النوع والهه شکار یونان است ، که از آن به تفصیل یاد خواهد شد.

۲ - آرتمیز که نام دو بانوی یونانیست واملای آن به فرانسه Artmise است که باقرار گرفتن حرف "S" در بین دو حرف صدادار "Z" تلفظ می‌شود . و در دائرةالمعارف فرانسه «لاروس» نیز به‌همین شکل نوشته شده است ، اما در دائرةالمعارف امریکانا ، تلفظ صحیح آن را به شکل Artemiz نوشته‌اند که در زیر ، ترجمه‌ای از هر دو دائرةالمعارف عیناً نقل می‌شود :

در دائرةالمعارف فرانسه «لاروس» آرتمیس را چنین شرح لاروس داده است :

ملکه افسانه‌ای یونان قدیم : وی یکی از الهه‌های بزرگ یونان است . ارتمیس دختر «زئوس» ، Zeus و «لتو» ، Leto و خواهر «آپولون» ، Apollon بود . وی تیر و کمانی داشت که پیکان‌های آن ، زنان آستن را می‌کشت و بدین وسیله از باکرگی جاودانی خود دفاع می‌کرد . هرچا ظاهر می‌شد ، دارای ارتباطهایی با آسمان بود ، و حالت یک ملکه ، یک فرشته آسمانی را به خود می‌گرفت و اگرچه جانشین «سلانه»

Selene (الهه ماه) نشده، با این حال وی را فرشته یا الهه کره ماه نیز می‌خواندند. آرتمیس بخصوص، الهه و معلم محبوب جانوران جنگلی (یعنی جانورانی که در قلب کوهستان‌ها و بیشه‌ها زندگی می‌کنند) محسوب می‌شد و به مسافرت‌های عجیب و خطرناک در جنگل‌ها و کوهها معروف بود. یونانیان معتقد بودند که بین او و نیروهای طبیعت نزدیکی وجود دارد و بعضی از جانوران ملکوتی مثل «گاو آتیک»، **Attique** زیر فرمان او هستند: از این جهت او را «آرتمیز توروپل»، **Tauropole** آرتمیس بورونیا **Brauronia** آرتمیس «اگروتر **Agrotera** رب‌النوع شکار»، آتن نیز می‌نامیدند. در ناحیه «اوبه» **Eu Bee** اعتقاد چنین بود که آرتمیس رب‌النوع اسب‌ها و اصطبل‌ها «آرتمیس آمارنیت‌ها» **Amarynthia** است. در افسانه‌های مربوط به آرتمیس مخصوصاً در ناحیه «پلولوتز» یونانیان حتی وی را رب‌النوع درختان نیز می‌نامیدند و او را «آرتمیس اوریتادر اسپارت» **Orthiadspart** می‌خواندند.

بدین طریق مشاهده می‌کنیم که آرتمیس در سراسر یونان به صورت **يك الهه** محبوب جلوه می‌کند و مردم از دریای اژه، تا آسیا او را دوست می‌دارند. در آسیا آرتمیس چهره شرقی پیدا می‌کند و بنام «آرتمیزدافه» **D'ephese** خوانده می‌شود و در غرب «مارس، سراکیوز» **Marsille Syracuse** در علاقه مردم است، خاطر «آرتمیز» بدین طریق تا اواسط قرن نوزدهم وجود داشته و در فولکلورها به چشم می‌خورد.

آرتمیس، مظهر قدرت اسرارآمیز باروری وحشتی است و حتی در جزیره کرت، به‌عنوان **يك الهه** برتر مورد توجه مردم بوده و مظهری از نیروی پشتیبانی و حمایت نوزادان و کودکانست.

از نظر تاریخ طبیعی، آرتمیس الهه «معلم محبوب جانوران وحشی و پرندگان سواحل دریای اژه» بشمار می‌رود. ولی آرتمیس که در «افیس» مورد علاقه است تصویر جالب توجهی دارد: مجسمه او دارای پستان‌های متعدد، گیسوان لوله‌شده و اندام بلند و نیرومند است از این تصویر حتی در آثار رومیان باستان نیز نمونه‌هایی وجود دارد. از قرن ششم میلادی، ما تصویر یا مجسمه آرتمیس را بصورت بانوئی بلند قد که پیراهن بلندی پوشیده و تیرکمان کشنده‌ای به دست دارد می‌بینیم، که تصویر آپولون برادرش نیز به همین وضع در کنار او قرار دارد. (گنجینه‌های مربوط به معابد «لف، سفنیوس» **Tresorde siphnosadelphes** ۵۲۵ سال قبل از میلاد - شاهد این مدعاست. آرتمیس در این موقع تقریباً به صورت الهه شکار کلاسیک یونان، جلوه می‌کند. این الهه، پیراهن کوتاه بالای زانو، به تن دارد و هنرمندان تصاویر و مجسمه‌های او را در حال حرکت ساخته‌اند. در این تصاویر و مجسمه‌ها نیز «آرتمیس» دارای **يك تیر و کمان**، چندسنگ شکاری و یا **يك بره** است. الهه رومی موسوم به **دیانا** - یا **Diane** نیز به همین شکل است.

در لاروس درباره «آرتمیز» ملکه یونانی هالیکارناس که در ۴۸۰ قبل از میلاد در جنگ سالامین شرکت داشته و هم‌چنین درباره آرتمیز دوم ملکه یونان در «کارل» نیز به اختصار مطالبی آمده است، که چون

تفصیل آن‌ها، بعداً خواهد آمد ، در این‌جا از شرح آن خودداری می‌کنیم.

آرتمیس و آرتمیز در اکنون به ترجمه آنچه که درین دائرةالمعارف آمده است ،
دائرةالمعارف امریکانا نقل می‌کنیم :

آرتمیس (آرتمیس) در تاریخ علم اساطیر کلاسیک، الهه‌ای یونانی است که با «دیانا» الهه رومی برابر شناخته می‌شد او را غالباً با سایر رب‌النوع‌های خارجی نیز که تقریباً همان صفات و اعمال به آنها نسبت داده می‌شد، یکی می‌دانسته‌اند. آرتمیس با آپولو دوقلو بودند. پدر آرتمیس ، زئوس (ژوپیتز) ^۱ و مادرش «لتو» ^۲ بود. آرتمیس در جزیره «دلوس» واقع در دریای اژه به دنیا آمد. وی که دوشیزه‌ای پاکدامن بود و پیروانش را به عفت و تقوی دعوت می‌کرد ، الهه‌ای بود: اولاً - متقی و پرهیزگار که از شکار در معیت حوریان در بیشه‌ها و تپه‌هایی که صید فراوان داشت لذت می‌برد . ثانیاً - به عنوان خواهر آپولو خدای خورشید، وی الهه ماه شده بود. و چون آپولو خدای طب هم بود، وی نیز به زنان باردار کمک می‌کرد و یار و یاور آنان بود . از اساطیر او معروف‌ترینش افسانه آکتیئون ^۳ است.

پیروان آرتمیس در بعضی نقاط برایش آدم قربانی می‌کردند و در سایر نقاط پرستندگان‌ش به لباس حیوانات ملبس می‌شدند . معبد معروفش در افسوس واقع در آسیای صغیر ، نه این الهه اصیل یونانی را که آرتمیس باشد ، معزز می‌داشت و نه دیانا را که همکاری رومی وی بود، می‌شناخت ، بلکه این معبد پرستشگاه يك الهه آسیایی بود که به عنوان بت باروری جنس ماده تلقی می‌شد .

آرتمیسا (آرته می‌سا) - شهری است در کشور کوبا واقع در ایالت «پیناردل ریو» که در فاصله ۳۶ میلی جنوب غربی هاوانا قرار دارد . در نواحی اطراف آن نیشکر ، توتون، میوه به‌عمل می‌آید و دو کارخانه بزرگ تصفیه قند در خارج این شهر واقع است. در اینجا مشروبات الکلی و صابون نیز تولید می‌شود و جمعیت آن (در سال ۱۹۴۳) ۱۳۰۸۴ نفر بوده است.

آرتمیزیآ (آرته میزی‌آ) - اسم دو ملکه کاریا (کاری - کاریه) آسیای صغیر است ، بدین‌شرح :

آرتمیسیای اول : (که شرح آن قبلاً آمده است) در اوایل پنجمین قرن قبل از میلاد روی کار آمد و برهالیکارناس [اکنون به روم ، ترکیه] و چند جزیره در

۱ - زاوش که یونانیان او را زئوس می‌نامیدند، ورئیس خدایان یونانی بود که پدر خدایان و انسان محسوب می‌شد و رومیان وی را ژوپیتز (مشرقی) می‌شناختند.

۲ - یونانیان او را لتو و رومیان لاتو نامی خواندند.

۳ - آکتیئون مردی شکارچی بود ، که آرتمیس را هنگام آب‌تنی غافلگیر کرد و الهه ک. دوشیزه‌ای بود پاکدامن، از اینکه مردی نامحرم چشمش به بدن برهنه او افتاده است سخت شرمگین شد و آن مرد را تبدیل به گوزنی کرد و گوزن را نیز سگ‌های شکاری که متعلق به خود آن مرد شکارچی بودند درهم دریدند.

دودکان به عنوان دست نشاندۀ ایران حکومت می‌کرد و در جنگ دریائی نافرجام نزدیک سالامیس (۴۸۰ پیش از میلاد) در معیت خشایارشا که علیه یونانیان در نبرد بود باشجاعت جنگیده است .

مقارن ۳۵۰ سال پیش از میلاد فوت کرد . وی خواهر و عبال آرتمیزیای دوم موزل بود که بامرگش در سال ۳۵۲ پیش از میلاد جانشین شوهر گشت. درهالبکارناس پایتختش به‌یادبود شوهرش آرامگاهی باشکوه برپا کرد. آرامگاه مذکور که به «موسوم‌لیوم»^۱ معروف بود، به‌صورت یکی از عجایب هفتگانه درآمد و نام خود را به اینبیه‌ای که بعداً برای دفن اموات ساخته می‌شد داد. از جمله حجارات و مجسمه‌سازی که در تزئین آن آرامگاه کار کردند بریاکسیس، اسکوپاس، لئوکارس، تیموتیوس، و محتملاً پراکستلس بوده‌اند. بعضی از مورخان نوشته‌اند که در سوک و اندوه بی‌پایانی که آرتمیسیای دوم از مرگ شوهر داشت جوشانده‌ای نوشید که خاکستر شوهرش در آن افشاندۀ شده بود .

آرتمیسیا نوعی از گیاهان و ریاحین خانواده گل آفتاب‌گردان (خانواده گیاهان مرکب مثل گل مینا) است که قریب ۲۲۵ «نوع محلی آن» در نیمکره شمالی و مناطق جنوبی امریکای جنوبی وجود دارد. در ایالات متحده قریب ۶۰ نوع آن یافت می‌شود. چندین نوع آمریکای غربی آن مخصوصاً «آرتمیسیاتریدنتاتا» (برنجاسف) که معمولاً علف جگن^۲ دل نامیده می‌شود، مناطق وسیعی از اراضی بایسر ناحیه دشت‌های غربی را فرا گرفته است. برگهای آن که متقابل است و روبروی یکدیگر قرار گرفته، معمولاً شکافته است و غالباً بطرز انبوهی کسرکدار است . گل‌های آن کوچک کمرنگ، ویا راست و خدنگ و کشیده یا معلق و آویخته باگل آذین مرکب می‌باشد . رنگ آمیزی این گل‌ها زردفام، مایل به سبز یا ارغوانی است و گلچه‌هایش فاقد گلبرگ‌های حاشیه‌دار است.-

دماغه بلند، یونان، در نوک شمالی جزیره داوبوا، واقع در آرتمیسیوم (آرتهمیژی‌یم) دریای اژه . آرتمیسیوم صحنه یک نبرد دریائی معروف بین (یونانی: آرتمیسیون) ناوگان ایرانی خشایارشا و یونانیان بود که همزمان با جنگ خشکی ترموپیل در سال ۴۸۰ پیش از میلاد رویداده هرچند ناوگان یونانیان مدت سه‌روز در برابر ناوگان ایرانیان پایداری کرد، با این حال سرانجام ناگیر شد پس از آنکه ایرانیان در خشکی پیروز شدند از برابر ایرانیان بگریزد و به سالامیس عقب‌نشینی کند^۳ . اسم دماغه آرتمیسیا از نام معبد آرتمیسی که در آنجا واقع بود مشتق شده است .

۱ - در زبان فرانسه این کلمه «موزال» خوانده می‌شود .

۲- این علف در نیزارهای مغرب امریکایی می‌روید.

۳ - شرح این نبرد نیز در متن کتاب به تفصیل آمده است . دائرةالمعارف امریکانا چاپ

اکنون که نظر مورخان و منابع مغرب زمین را درباره کلمات «آرتمیس در ایران» و «آرتمیز» دانستیم، شایسته است، درباره معبد «آرتمیس» نیز که بنا بقفیده پاره‌ای مورخان و صاحب نظران، در جزیره «ایکارا» - خارک امروزی - قرار داشته است، سخنی گفته شود:

در کشفیات سال‌های اخیر، باستان‌شناسان، یک معبد بسیار قدیمی که ظاهراً پرستشگاه مردمان ساکن منطقه خلیج فارس، قبل از پیدایش ادیان یهود و مسیحیت بوده است، در جزیره خارک کشف کردند. درباره این معبد پروفیسور گریشمن - ایران شناس فرانسه - نوشته است:

«... سترابون نویسنده قرن اول پیش از میلاد می‌گوید که «آندرستن» انتهای خلیج را دور زد و هم‌چنانکه پیش میراند و خشکی درجانب راست وی بود، بجزیره «ایکارا» نام که گوئی بساحل می‌شود رسید او در آن جزیره معبد آپولو و یکی از هاتقان آرتمیس تورومل را یافت.

می‌توان پنداشت جزیره‌ای که آندرستن دور زده بود، همان جزیره خارک (ایکاریوس) می‌باشد، که نام آن در نوشته سترابون مبدل شده است. کنار شرقی خلیج از جزیره، که برای دریانوردان لنگرگاهی ارزشمند می‌باشد، کاملاً پیداست. می‌توان مانند «شارل بیکارد» چنین اندیشید که همراهان آندرستن که برای نیایش «آرتمیس توروپل» آلهه محبوب اسکندر مدت نسبتاً درازی در جزیره ماندند، نخستین کلنی یونانی در خارک بودند. در جزیره همنام ایکاریوس در مجمع‌الجزایر «اژه» نیز «توروپل» را نیایش می‌کردند.

پلین نویسنده رومی قرن اول میلاد نیز جزیره را بنام «اراکیا» نامیده است که می‌توان در آن سهولت ریشه نام امروزی را یافت. بقفیده این نویسنده قدیمی: «جزیره باکوهی بس بلند وقف نپتون^۱ بود و این توضیح به شناخت آن کمک می‌کند. برای دریائسانی که از خلیج می‌گذشتند، کاملاً طبیعی بود که معبدی برای خدای اقیانوس برافرازند تا لطف و حمایت وی را بدست آورند...»^۲

احمد فرامرزی به نقل از کتاب «عرب قبل از اسلام» می‌نویسد: «قبل از اسلام ضریحی بنام آرتمی یا آرتمیس زیارتگاه^۳ مردم آن جا بود و عبادت‌های روزانه خود را

۱ - بوزیدون، خدای دریا که رومی‌ها او را نپتون می‌نامند.

۲ - رساله خارک نشریه کنسرسیوم نفت ایران، ۱۳۳۹، ص ۳

۳- در حضرات قبل از آغاز به کار نفت در جزیره خارک یک آتشکده نیز کشف شد. گریشمن می‌نویسد: «... از عمر این معبد بی‌خبریم و نمی‌دانیم بآئین دیگری خدمت کرده است یا نه. اما بطوری که از حضرات برمی‌آید در قرن چهارم میلادی معبد ویران شد و برخرابه‌های آن آتشکده زردشتی بنا بمذهب رسمی ایران ساسانیان، ساخته شد. سکه هرمز، که در آغاز قرن چهارم سلطنت میکرد، تاریخ احتمالی بنای مجدد معبد را بدست میدهد. آتشکده از سنگ تراشیده و ملاط گل ساخته شده و در میانه طالار آن بر محرابی آتش جاوید مقدس میساخت. همچنان که هنوز هم در آتشکده‌های پارسیان یزد میتوان آنرا دید. سه جانب آتشکده را میدان اجتماع در بر گرفته است...» (رساله جزیره خارک، کنسرسیوم، ص ۱۱ چاپ دوم)



تصویری از «آرتمیز» به نقل از نشریه نیروی دریائی ایران که تحت عنوان «آرتمیز» در سال ۱۳۵۰ شمسی شده است . با توجه باینکه در فرهنگ‌های مختلف از «آرتمیس» بعنوان الهه شکار یونان نیز نام برده شده، ترکش حامل تیر و حیوان‌شکاری در تصویر شایان تعجب است .

در آن جا انجام می‌داده‌اند...»^۱

وسرانجام با اظهار نظری که بطلمیوس درباره خارك و معبد آن کرده است به این بحث خاتمه می‌دهیم : «در آن جا بزهای وحشی موجود است که آزادند و احدی معترض آن‌ها نمی‌شود . زیرا آن‌ها نذر آرتیمیس شده‌اند...»^۲

مجموعه این اظهارنظرها، وجود معبد آرتیمیس و اعتقاد ساکنان دیرین خلیج فارس را باین «نام» تا حدود زیادی مسجل می‌سازد .

ضمیمه بخش سوم

تسلط اسکندر بر ایران و پایان یافتن دوران مجد و عظمت امپراطوری بزرگ هخامنشی ، در حقیقت نقطه پایانی است ، بر بخش نخست دریانوردی ایرانیان و مقدمه‌ای است ، بر یک رکود و توقف طولانی ، که تا مدت‌ها بسطه ایران بر دریاها و اقیانوسها پایان می‌دهد و بجای آن نیروی دریائی یونان که در سایه اقتدار اسکندر جان تازه‌ای یافته است ، به عرض اندام می‌پردازد . از همین هنگام است که با ناوگان بزرگ روم در دریاهاى غرب سرزمین پارس روبرو می‌شویم ، کشتی‌های اعراب را در خلیج فارس ، بحرا حمر و مدیترانه می‌بینیم ، نیروی دریائی مصر قدرت می‌گیرد ، و از دریانوردی ایرانیان - جز دوران اشکانیان که آنهم بیشتر جنبه تجاری و کمتر شکل ناوگان دارنده اثری نمی‌یابیم .

تنها با آغاز حکومت دومین سلسله مقتدر امپراتوری در ایران - یعنی دوران ساسانی است - که باردیگر نیروی دریائی ایران، بعنوان قدرتی برتر و نام‌آور خودنمایی می‌کند .

با همه اینها فراموش کردن اقداماتی که اسکندر ، برای شناخت دریاها و توسعه دریانوردی و آشنائی با جزایر و بنادر خلیج فارس و اقیانوس هند انجام داد و همچنین بی‌توجهی و تلاشهای دریائی اشکانیان ، بی‌شک به سیر منطقی جریان دریانوردی ایرانیان در طول تاریخ لطمه می‌زند و طبعاً در این کتاب که اختصاص به چنین موضوعی دارد ، ناگفته گذاشتن این چند مورد ، نقصه‌ای غیر قابل اغماض بحساب خواهد آمد .

بهمین جهت ، قبل از پرداختن بشرح دریانوردی ایرانیان در عصر ساسانی ، به اختصار از دوره‌هایی که اشاره شد، یاد می‌کنیم و همچنین بعنوان تحلیل از مردان نامداری که در نخستین دوران شکوه و عظمت هخامنشیان ، در اعتلای نام ایران ، نقشی بزرگ داشتند ، صفحاتی از کتاب را بدان اختصاص می‌دهیم و مجموعه این مطالب را بعنوان ضمیمه بخش سوم از نظر خوانندگان صاحب‌نظر می‌گذرانیم که در حقیقت حداقلی است ، بین دو دوران بسیار شکوفان ، از دریانوردی ایرانیان :

۱ - جزیره خارك ، احمد فرامرزی، ۱۳۴۷ ص ۲۹ (به نقل از کتاب دکتر حواد علی بغدادی

جلد سوم ص ۲۹۵)

۲ - اضا ، ص ۳۱

هخامنشیان و ساسانیان

الف - دریانوردان و دریاشناسان نام‌آور

در بررسی آثار و تحقیقات دانشمندان، محققان و مورخان قبل از میلاد مسیح، و مرور سفرنامه‌ها و دنیاگردی‌های جغرافی‌دانان اولیه بنام دوتن ایرانی و دو تبعه ایران بر می‌خوریم که مقامی والا در دانش دریانوردی و جغرافیای آن روز دارند.^۱

جمعی از محققان این افراد را بخاطر تسلط و آگاهیشان در دانش جغرافیا و فن دریانوردی، ستایش میکنند و جمعی دیگر - در عین حال که مقام شایسته و جسارت آنان را تحسین میکنند - بعنوان سیاح، مکتشف و حادثه‌جو از آنان نام برده می‌نویسد:

«... در بخش جغرافیا بیشتر از چهار نفر سخن خواهیم گفت که راهنما و رئیس هیات‌های اعزامی دریائی بوده‌اند. این چهار نفر در واقع سیاح و مکتشف و حادثه‌جو بوده‌اند نه جغرافی‌دان بمعنی کلمه...»^۲ با این حال این گروه از دانشمندان، چهار نفر مورد بحث را که برای شناسائی و اطلاع از مسائل سیاسی و اقتصادی، گرد جهان به دریا - نوردی پرداخته‌اند، پیشقدمان کسب علم و افزودن معرفت بشر درباره کره زمین و دریاها و خشکی‌های آن می‌شناسند. هم‌چنین با استناد بمدارک تاریخی عقیده دارند که: «... صحت و واقعیت این چهار مسافرت دریائی قابل قبول به نظر میرسد...»^۳ از این چهار نفر دریانورد دو نفر بنامهای «اسکولاکس» و «ساتاسپس» تحت سرپرستی ایران بکار بر - خاستند و دو نفر دیگر «هانون» و «همیلکون» از اهالی قرطاجنه (کارتاژ) بودند که عملاً متحد با ایران برضد یونان بشمار می‌رفتند، چه در آن زمان بر سر مستعمرات گرداگرد دریای مدیترانه میان یونانیان از یک طرف و فینیقیان و کارتازیان از طرف دیگر رقابت شدیدی در کار بود. با اکتشافات جغرافیائی که بوسیله این چهار هیات صورت گرفته است، آنان را باید نماینده جبهه مبارزه دائمی میان شرق و غرب در قرن پنجم قبل از میلاد بشمار آورد.^۴

درباره هانون و همیلکون، با آنکه عملاً تبعه ایران و جزء متحدان ایران بشمار می‌روند، نخست‌بدان خاطر که از اهالی کارتاژ هستند و دیگر بدین سبب که درباره ماموریت دریائی آنان اطلاعات دقیقی در دست نیست. بهمین مختصر بسنده می‌کنم و به معرفی دو جغرافی‌دان و دریانورد ایرانی و شرح سفر آنها می‌پردازیم:

این دریانورد ایرانی که نام او در «تاریخ علم» با اسکولاکس کارواندآبی خطوط برجسته نوشته شده است «اسکولاکس کارواندآبی» نام دارد... این دریانورد ایرانی با کشتی‌های ایرانی و با ناویان و کشتی‌رانانی که در خلیج فارس، بحر احمر و مدیترانه به کار دریانوردی اشتغال داشتند، برای اجرای اوامر داریوش شاه - سفر بزرگ اکتشافی خود را در شرق آغاز کردند:

«... بیشتر آسیا را داریوش اکتشاف کرده بود. در آنجا رودخانه‌یی است بنام

۱ - تاریخ علم، جورج سارتن ص ۳۱۶

۲ - ایضاً - ص ۳۱۶

۳ - ایضاً - ص ۳۱۶

سند، که در آن نهنگ فراوان وجود دارد و تنها يك رودخانه در زمین نهنگش بیش از آن است. داریوش که میخواست بدانند سند در کجا بدریا میریزد، کشتیهایی بسرپرستی اسکولاکس که از اهالی کارواندا بود و مردان دیگری را که براستگویی آنان اعتماد داشت، در پی این کار فرستاد. اینان از شهر کاسپاتوروس، و از ناحیه پکتوتیکا براه افتادند و بر روی رودخانه بطرف شرق شراع برافراشتند، بدریا رسیدند. پس از آن بر روی دریا مسافرت خود را بطرف مغرب ادامه دادند و بعد از سی ماه تا بانجا رسیدند، که پادشاه مصر فینیقیان نامبرده پیش از این را برای گشتن دور افریقا به آنجا فرستاده بود. پس از این اکتشاف دریائی، داریوش هندیان را تحت فرمان خود درآورده و آن دریا را در قلمرو خویش قرارداد. باین ترتیب معلوم شد که آسیا بجز قسمتهائی که در طرف برآمدن خورشید است، از جهات دیگر با افریقا شباهت دارد.

از این قرار اسکولاکس از کارواندا بود که در زمان داریوش اول (۵۲۱ تا ۴۸۵) معروفیت و شهرت یافت. ممکن است کسی در اندیشه آن بیافتد که چگونه این مرد کاریابی در افغانستان که آن اندازه دور است پیدا شده، ولی باید دانست که هیچ چیز باور نکردنی در این سرگذشت وجود ندارد. فرماندار ایرانی شمال ناحیه سند، ممکن است درصدد آن برآمده باشد، تا بدانند که این رودخانه در کجا بدریا میریزد و این دریا چگونه با مغرب زمین اتصال پیدا میکند...؟ اگر بادهای موسمی مساعد باشد، باید گفت که کشتیرانی از دلتای سند تا بحر احمر، با آنکه دشوار و خسته کننده است، حتی با کشتیهای کوچک هم غیر ممکن نیست، و کشتیهای عربی بنام «ضو» بکرات این راه را طی کرده اند. امکان مسافرت اسکولاکس را کتبه داریوش در سوئر نشان می دهد که در آنجا پادشاه به حفر ترعه ای میان نیل و بحر احمر برای رفتن کشتیها از سویس^۱ بایران اشاره میکند.

مسافرت اسکولاکس کاملاً قابل قبول بنظر می رسد. حتی گزارشی از آن نوشته شده و برای زمانهای بعد باقی مانده است و من با بمثال همولف کتاب «مسافرت دور دریائی اسکولاکس» رسیده است. در این کتاب از مسافرت دریائی اطراف مدیترانه و دریای سیاه و غیر آن سخن رفته است. مؤلف این کتاب را باید اسکولاکس دروغین نامید، چه پیداست که این کتاب در زمان دیرتری جمع آوری و تدوین شده و شاید بتوان تاریخ

۱ - هرودوت - تمام این قسمت را از ترجمه گودلی برداشته است که هرچه بهتر هرودوت را معرفی میکند و از طرف دیگر تنها منبع اطلاع ما درباره اسکولاکس است. باکتوتیکا در مغرب هند و در ناحیه اطراف جلال آباد و در قسمت شمال شرقی افغانستان بوده است. اسکولاکس نمیتوانسته است بر روی رود سند «طرف شرق» پیش برود. زیرا جهت کلی مسیر این رودخانه بطرف جنوب است. اطلاعات جغرافیائی هرودوت غالباً مبهم است، و باید دید که اگر ما هم نقشه جغرافیائی نداشتیم اطلاعاتمان از نقاط دور دست از چه قرار بود؟ «فینیقیان نامبرده پیش از این» اشاره به ساتا پس است که فینیقی نبوده و زمان وی پس از اسکولاکس بوده، ولی تعیین زمان هرودوت درست نیست: «وی بر میز کار خود جدول تعیین ازمنه نداشته است». (تاریخ علم جورج سارن، ص ۳۱۷)

۲ - واقع ر کاریا که گوشه جنوب غربی آسیای صغیر است. کارواندا بر جزیره کوچکی نزدیک هالیکارناسوس زادگاه هرودوت واقع بود، و ممکن است هرودوت روایات محلی مربوط به اسکولاکس را شنیده باشد (جورج سارتن)

تألیف آنرا ۳۴۸ - ۳۶۰ دانست . وجود چنین کتاب جعلی خود موید آنست که اسکولاکس کارواندایی و پس از وی دیگران در دریای عربستان بکشتی رانی پرداخته‌اند . این نکته را باید افزود که اگر شکی هم باشد ، این شك منحصر در شخص اسکولاکس است ، در انجام شدن چنان کشتی‌رانی دور دریائی . و باید این نکته مسلم دانست که بسیار کسان پیش از قرن پنجم ، با کشتی از سند بدریای عربستان و از آنجا بیحرا حمر رفته‌اند . اسکولاکس قدیم ترین دریانوردی است که این راه را پیموده و نامش در تاریخ ثبت شده است ...» جورج سارتن اضافه می‌کند :

«... بیش از این اطلاعی از دریانوردی اسکولاکس نداریم و آن چه را هم گفتیم به نقل از هرودوت در اینجا آورده‌ایم.»^۱

از يك دریانورد جسور دیگر که هم ایرانی وهم از افراد خاندان ساتاپس سلطنتی هخامنشی بوده‌است، اطلاعات بیشتری داریم. ولی این اطلاعات هم مرهون نوشته هرودوت است، خواه این نوشته غرض آلود باشد، خواه صحیح ... بنا بر وایت هرودوت، ساتاپس ایرانی از افراد خانواده سلطنتی است، چه مادرش خواهر داریوش شاهنشاه ایران بوده است. چون وی دختریکی از نجیب‌زادگان را ربوده بود، باین محکوم شد که او را بچهار میخ بکشند ، ولی مادرش از شاهنشاه جدید خشایارشا (۴۸۶ تا ۴۶۵) استدعا کرد تا مجازات او را تغییر دهند و مجازاتی را که بگفته مادرش سنگین تر بود بجای مجازات اولی مقرر دارند ، و او را مجبور سازند تا دور افریقا بگردد و بخلیج عربستان باز گردد^۲. خشایارشا این را پذیرفت و ساتاپس بمصر رفت و در آنجا از مصریان کشتی وجاشو گرفت و شرع کشید و از ستونهای هراکلس گذشت . چون این ستونها را پشت سر گذاشت و دماغه افریقایی بنام سولئیس را دور زد ، بطرف جنوب براه افتاد ، ولی پس از آنکه چند ماهی بردریا پیش رفت وهنوز راه درازی در برابر داشت، بازگشت و بطرف مصر رهسپار شد . پس از آن بنزد خشایارشا رفت و سرگذشت خود را نقل کرد و گفت که در آن هنگام که در دورترین فاصله بوده است ، مردمی کوتاه قد را دیده است که با برگ خرما لباس خود را میساخته‌اند ، و هر وقت که وی و مردانش بساحل نزدیک میشده‌اند ، آن مردم از شهر خود بکوه فرار میکردند ... وی و مردانش چون بخشکی پیاده میشدند هیچ بی‌عدالتی و نادرستی نکردند و تنها آنچه را برای خوردن احتیاج داشتند می‌گرفتند. علت اینکه مسافرت دور افریقا را تمام نکرده ، بگفته خود وی آن بوده است که بجائی رسیده که دیگر کشتی رو بجلو نمیرفته و برجای خود متوقف مانده است . ولی خشایارشا سخنان او را بدرست نگرفت و چون کاری را که برعهده داشت بانجام نرسانده بود ، وی را در برابر محکومیتی که اولین بار پیدا کرده بود بچهار میخ کشید^۳.

۱ - تاریخ علم جورج سارتن ص ۳۱۷

۲ - منروح ماجرا باندکی تفاوت در متن همین فصل - پایان نبرد سالامین و بازگشت خشایارشا از ربان پروفور هادی حسن آمده است .

۳ - هرودوت ۴۳ - ۱۷ (به نقل از تاریخ علم ص ۳۱۸)

سرگذشتی که هرودوت نقل میکند جزئیات جالبی را شامل است. نخست آنکه ما در ساتاسپس بصورت صریح از کشتیرانی برگرد آفریقا سخن می‌گویید، و آن را بسیار دشوار می‌شمارد، و در این هیچ مبالغه‌یی نکرده است، چه همه دریانوردان مدیترانه از خطرهای اقیانوس بیمناک بوده‌اند. دیگر آنکه بنابراین داستان ساتاسپس، کشتی و جاشوانی از مصر کرایه کرده است، احتمال دارد که وی در مصر از فینیقیان کشتی کرایه کرده باشد، چه در میان این دو قوم روابط بازرگانی برقرار بود و از زمان تحوتموس سوم (قرن پانزدهم) کشتی‌های فینیقی در نیل رفت و آمد می‌کرده‌اند. نکته سوم اینست که آیا ساتاسپس در کرانه غربی آفریقا تا چه حد پیش رفته است؟ پس از عبور از سولیس وی مدت «چندماه» پیش راند تا بجائی رسید که «کشتی دیگر» پیش نمیرفت و برجای خود متوقف ماند. آیا وی حقیقتاً بمنطقه بی‌باد استوائی هم عرض با دماغه سبز رسیده یا بادهای گرم و جریان بحری رو بشمال در سواحل گینه مانع این کار شده بود؟ یک دلیل که مؤید رسیدن وی بکرانه‌های گینه است، اینست که می‌گوید در آنجا «مردم کوتاه قدی بودند که از برگ خرما لباس برتن داشتند». بهر صورت اگر از این حد هم بیشتر رفته باشد (مثلاً تا عرض ۱۰ درجه شمالی) هنوز از مقصد دور بوده است، ولی با احتمال قوی پشتیبان نمی‌توانسته‌اند عظمت قاره آفریقا را چنانکه هست تصور کنند.

بیش از این درباره ساتاسپس اطلاعی نداریم، جز اینکه می‌دانیم:

«... در آغاز قرن پنجم حکومت قرطاجنه تصمیم گرفت که اقیانوس و عبارت صحیح‌تر اقیانوس اطلس را اکتشاف کند... و به همین دودسته کشتی را مامور ساختند تا از تگنه جبل الطارق بگذرند. یکی از طرف چپ و دیگر از طرف راست آن به اکتشاف پردازند... این نکته قابل توجه است که در همین زمان (اگر نگوییم کمی پیش از آن) در زمان سلطنت خشایارشا هبات مشابهی از طرف کارتاژیان به چنین کاری برخاستند...»^۲

ب - دوران رگود - عصر شناسایی

داریوش، چنانکه خود گفته است، آرزوی بزرگ امپراتوری هخامنشی را جامه عمل پوشاند و با پیوستن خلیج فارس بدریاهای خاور و باختر، بمقصد خود نیز رسید. از دوران سلطنت داریوش کبیر، تا زمانی که اسکندر، سرزمین پارس را مورد تاخت و تاز قرار داد، نزدیک به یکصد و پنجاه سال، خلیج فارس از نظر تجارت دریائی و جهاننداری هخامنشیان، مقام شایسته خود را حفظ کرده بود، البته «... برزندگی‌هایی که تاجر پیشه‌های دریانورد فینیقی در بحرپیمائی و بازرگانی بخرج میدادند، تا حد زیادی بر اهمیت و موقع آن افزود.»^۳

سال ۳۳۲ قبل از میلاد اسکندر مقدونی بر امپراتوری وسیع ایران تسلط یافت. هنگامیکه او، از مقدونیه بسوی سواحل دریا یورش برد، ناچار به توقف شد، چون عبور لشکریان از دریا، نیاز به ناوگان مجهزی داشت که اسکندر فاقد آن بود.

۱ - تاریخ علم - ص ۳۱۸ (ایضاً فصل سوم همین کتاب)

۲ - ایضاً ص ۳۱۹

۳ - تاریخ سیاسی خلیج فارس - ص ۳۶

«... بحریه او قوی نبود، زیرا مقدونیه دولت دریائی بشمار نمیرفت و بر دریاها تسلطی نداشت. وقتی هم که از یونانی‌ها کشتی می‌خواست، با اکراه و به تعداد کم می‌دادند، زیرا می‌ترسیدند که مقدونی‌ها کشتیهای آنان را بر ضد خود آنها بکار برند...»^۱

پس از بیست روز اسکندر که بکنار بغاز هلس پونت (داردانل) رسیده بود، با زحمت فراوان یکصد و شصت فروند کشتی جنگی تدارک دید و تعداد نسبتاً زیادی سفاین حمل و نقل نیز فراهم آورد، سپس خود با پنجاه کشتی طویل، روانه آسیا شد.

نیروی دریائی اسکندر، در برابر ناوگان نیرومند پارس، قدرت قابل توجهی بشمار نمیرفت و هیچکس تصور نمی‌کرد که نیروی اندک او، ناوگان بزرگ پارس را در هم شکند... در اینجا معلوم نیست بحریه ایران چرا در این موقع بیکار مانده و با بحریه مقدونی مصاف نداده است. حال آن که «کنت کورت» می‌نویسد که: بحریه ایران قویتر و ملاحان آن کارآزموده‌تر بودند...»^۲

با وجود خسارات و صدماتی که اسکندر بایران وارد ساخت، این واقعت انکار ناپذیر است که همه جهانیان قسمت زیادی از آگاهی دقیق و علمی خود را در مورد خلیج فارس و اقیانوس هند مدیون اسکندر هستند - سفرنامه‌ای که «نثارک» سردار اسکندر از خود بجای نهاد، بعدها ارزنده‌ترین راهنمای جهانگردان و دریانوردان شد. بطور کلی می‌توان گفت، او اولین ناخدای بزرگ و نخستین مسافری است که در دریای هند و ایران باین تفصیل سفر کرده است. با استفاده از سفرنامه و در حقیقت با هدایت نثارک بود که چهار صد سال قبل پرتغالیها بخلیج فارس آمدند و باز همین سفرنامه بود که انگلیسیها را بخيال تصرف هندوستان از طریق دریا انداخت.

اسکندر - نخستین فاتح جهان - در بیست سالگی به سلطنت رسید، دوازده سال مداوم جنگید. در سال ۳۳۴ با چهل هزار سپاهی به ایران حمله کرد و طی چهار سال نبرد با سلطنت ۶ ساله داریوش سوم و عمر امپراتوری ۲۲۰ ساله هخامنشیان پایان داد و سرانجام در ۳۲ سالگی - ظاهراً بمرض مالاریا - درگذشت. بحث درباره اسکندر و اعمال و رفتار او وظیفه تاریخ است. اما در اینجا بخاطر نقشی که او در شناسائی دریا و امر دریانوردی - بخصوم در خلیج فارس - دارد، و خواه ناخواه با دریانوردی ایرانیان در سالهای بعد، ارتباط مستقیم دارد، اشاره به اقدامات او در این زمینه ضروری بنظر می‌رسد چرا که، آنچه را اسکندر آغاز کرد، تا سال و سالهای بعد ادامه یافت و هرگونه فعالیت دریائی پس از آن، بر پایه‌های استوار بود، که اسکندر بنیان نهاد.

پس از فتح هندوستان، گذر اسکندر، در بازگشت به بلوچستان و مکران افتاد... نوشته‌اند که در اینجا با طوایفی وحشی روبرو شد که در تمام عمر موی از سر و صورت خود نمی‌ستردند و غذای آنها منحصر به گوشت نهنگانی بود که امواج دریا بساحل می‌افکند. قشون اسکندر گرفتار قحطی و گرسنگی شد و تلفات بسیار داد.

۱ - ایران باستان - کتاب دوم - دوره اول پارسی - ص ۱۲۴۵

۲ - همان مأخذ - کتاب دوم دوره اول پارسی - مبحث سوم ۱۲۴۵

۳ - درباره اسکندر و جنگهای او، در سال اخیر کتاب با ارزش «قصه اسکندر» تألیف شده است.

«... تا زمانیکه اسکندر در کرمان بود، نثارک امیرالبحر سواحل «اورس» و «گدروزی» و ولایت ماهی خوارها را پیمود بسواحل کرمان و با عده‌ای از همراهانش نزد اسکندر آمد تا گزارش‌ها را به‌او اطلاع دهد. پس از آن مأمور شد که سواحل را پیموده تا مصب دجله در نزدیکی شوش برود.»

دیو دور راجع به آمدن نثارک نزد اسکندر و محل ملاقات چنین گوید: مقارن همین دوران اسکندر در یکی از شهرهای ساحلی که سال مونت نام داشت، توقف کرد (این محل را بندر عباس کنونی می‌دانند) وقتی در آنجا جمع بودند، ناگاه خبر رسید سفاینی که اسکندر با نثارک برای تحقیقات فرستاده بود، به‌اینجا آمده‌اند. بحرپیمایان آمده اسکندر را دیدند و چیزهای غریب راجع به‌اقیانوس و جزر و مدهای آن بیان کردند چیزیکه مخصوصاً جلب توجه مقدونیها را کرده بود، عده نهنگ‌ها و بزرگی آنها بود، چون گاهی ممکن بود که اینها کشتی را واژگون کنند و این باعث ترس مقدونیها می‌شد، ولی اینها در چنین مواقع با صدای شیپور و بهم‌زدن اسلحه و فریادهائی که متحداً برمی‌آوردند، باعث وحشت نهنگها می‌شدند و آنها را زیر آب می‌فرستادند. پس از اینکه اسکندر تمام حکایات ملاحان و دریانوردان را شنید امر کرد که سفاین اوتافرات برانند و خود روانه شد. دیودور در کتاب آریان مینویسد: «پس از اینکه اسکندر در شوش بر سین دختر داریوش را گرفت و سرداران نیز هر يك زنی گرفتند «هنس‌تیون» را مأمور کرد تا قسمت بزرگ لشکر را بکنار خلیج فارس ببرد. اسکندر با يك قسمت از سوار نظام بکشتی‌ها نشسته از کارون سرازیر شد و بعد که بدریا رسید از کشتیهای سنگین یا آسیب یافته بکشتیهای سبک بازدرآمد و سواحل را گرفته به‌مصب دجله وارد شد. باقی سفاین میبایست از ترعه‌ای که کارون را با دجله مربوط میداشت، باین رود درآیند. اما چون سطح دجله پائین‌تر از سطح فرات است، آبهای از این رود به‌دجله سرازیر می‌شود و بعلاوه نهرهائی هم باین رود میریزد از آنجا که مجرای دجله عمیق است آب از بستر بیرون نمی‌آید و این رودخانه درجائی گدار ندارد. فرات که سطحش بلندتر است. برعکس دجله است آبهای آن بطور طبیعی یا مصنوعی بجویبارها تقسیم شده بکار زراعت میرود. از این جهت است که فرات در انتهای جریانش صافی دجله را ندارد و آبش هم آنقدر زیاد نیست. اسکندر در دجله تا جائی راند که «هنس‌تیون» در کنار آن اردو زده بعد، بشهر آپیس که در کنار رود واقع است رسید. او امر کرد سدهائی را که پارسیها برای ممانعت از ورود دشمن باین رود ساخته بودند خراب کنند و گفت: «این وسیله‌دفاعی برای کسانی خوب است که نمیتواند اسلحه بکاربرند». این سدها در يك لحظه خراب شد: «آرین و بعضی مورخین دیگر در تاریخ اسکندر خراب شدن این سدها را دلیل ترس ایرانی‌ها و خراب کردن آن را ناشی از شجاعت اسکندر دانسته‌اند، ولی نیبور می‌گوید که این سدها را در فرات و دجله ازین جهت ساخته بودند که آب در بعضی جاها طغیان نکند و دشت‌های کنار رود را نپوشاند. بنابراین اسکندر در خراب کردن سدها

۱ - نام این دریانورد اسکندر را در زبان فارسی «نثارک»، نه ارخ، نثارکی، نثارکوس» ترجمه کرده‌اند.

مأل اندیش نبوده است...»^۱

اسکندر باکمک نئارک توانسته بود اطلاعات مشروحی درباره خلیج فارس و صدف و مروارید آن بدست آورد. نئارک وظیفه داشت با کشتی‌های خود از مصب رود سند بگذرد و بسواحل مکران و تنگه هرمز برود، آنگاه وارد خلیج فارس شده، درباره خصوصیات این دریای داخلی ایران و مردم سواحل و جزایر آن بدقت تحقیق کند. نئارک، سال ۳۳۶ قبل از میلاد وظیفه خود را بخوبی انجام داد و سفرنامه خود را از ابتدای حرکت از دهانه سند تا پایان، روز بروز نوشت، که ارزنده‌ترین مجموعه جغرافیائی و نخستین آن بشمار میرود. بعقیده حکما و مورخان یونانی اسکندر قصد داشت با این کار، تاسواحل بلوچستان و کرمان و فارس و خوزستان را بدقت بررسی و تحقیق کند که آیا می‌توان از راه مصر با ایران و هندوستان مرآوده بازرگانی برقرار کرده یا نه...؟

اما گروهی دیگر را عقیده بر این است که هدف اسکندر، تعیین حدود ممالکی بوده که در تصرف داشته است.

اما نئارک خود، در این باره می‌نویسد: اسکندر قصد داشت کشتیهای زیادی فراهم آورد و شخصاً از دهانه سند، تادریای هند و سواحل ایران بازدید نماید، اما ترس از دو عامل او را از این اندیشه باز میداشت: نخست اینکه ممکن است سفرش بطول انجامد و سپاهیان در ایران دستخوش تفرقه و بی‌نظمی شوند و دیگر اینکه بادها مخالف مسیر کشتیهایش را منحرف ساخته، او را در دریا، یاسرزمینهای ناشناس سرگردان سازد. با این مقدمات بود که بجای خود، سردارش نئارک را مأمور این مهم ساخت.

باز به‌بینیم نئارک خود در این باره چه می‌گوید: اسکندر از من سؤال کرد، در میان سرداران من، چه کسی برای اینکار سزاوارتر است...؟ من نام چندتن را بردم، اما پس از احضار، بعضی از دهشت و هراس تمکین نکردند و گروهی که شایستگی داشتند، اشتیاق بازگشت به یونان مانع سفرشان می‌شد، چون اسکندر را در این مسئله درمانده دیدم، گفتم: اگر اجازه دهی سرداری این کشتیها را خود اختیار کنم و بخواست خدا، کشتیها و قشون ترا، بی‌هیچ آسیبی بسواحل ایران برسانم.

اسکندر گفت: هرگز راضی نمیشوم، ترا که بهترین دوستان و سرداران منی، دچار چنین خطری کنم... بناچار برای جلب رضایت او لابه بسیار کردم تا سرانجام رضایت داد.

وقتی سفر قطعی شد، سرداران و افرادی نیز که شهادت چنین سفری رانداشتند، بااطمینان من داوطلب شدند. بدین ترتیب مقدمات فراهم شد و کشتیها آماده عزیمت شدند اما قبل از حرکت، اسکندر دوباره در کشتی مخصوص من نشست و آنقدر در دهانه رود سند متوقف شد، تا باد معروف به اترین که ششماه تمام بساحل دریا می‌وزد فرونشست. بادمراد که در ششماه دوم از خشکی بدریا می‌وزد، آغاز شد، آنگاه لنگرها را برداشتم و اوایل آبانماه - مطابق با دوم اکتبر ۳۲۶ قبل از میلاد و مصادف با سال یازدهم سلطنت اسکندر، سفر تاریخی خود را شروع کردیم. اوائل آذر ماه همان سال بسواحل اراپاه (نام یونانی بلوچستان) رسیدیم و در دهانه رودخانه‌ای که بدریا منتهی میشد، لنگر

انداختیم . آب رودخانه بسبب اختلاط بادریا شور و قابل آشامیدن نبود . بایک کشتی کوچک راه رودخانه را درپیش گرفتیم پس از طی چهل استاد (هراستاد ۱۵۸ ذرع) بدریاچه‌ای رسیدیم که آب شیرین داشت برای ذخیره برداشتیم و حرکت کردیم . در حدود ۲۰۰ استاد بعد به پاکالا « کابالا » رسیدیم . دریا بشدت مواج بود، جرأت نکردیم بساحل نزدیک شویم ، بناچار کشتی‌ها را وسط دریا متوقف کرده، شب را در همان حال گذراندیم . هنگام طلوع آفتاب برای خود ادامه دادیم و مقارن غروب باطی ۴۲ استاد بمحاذی کابانا رسیدیم ... دراین فاصله یک کشتی بزرگ و دو کشتی کوچک ما غرق شد . سفینی که دراین مأموریت بمن سپرده بودند، سی و دو کشتی بزرگ و چند سفینه کوچک - مخصوص حمل آذوقه بود، که برای ورود برودخانه مورد استفاده واقع می‌شد . هر کشتی سی نفر پاروزن داشت و غیر از ملاح و پاروزن و کارگران کشتی، نفرات قشون ازدو هزار نفر تجاوز نمی‌کرد ... نیمه شب ازاین منزل نیز حرکت کرده ، باطی دویت استاد به کواکالا رسیدیم . طول سفر پاروزنها و کارگران رابشدت خسته کرده بود . ترجیح دادم کشتیها را بنزدیکی ساحل ببرم ، تاچند روزی استراحت کنند، (درهمین مکان بود که لونات سردار اسکندر با بلوچها جنگیده وشش هزارنفر از نفراتشان را در یک نبرد کشته بود وچون آپلوانان حکمران بلوچستان در دفع یاغیان لونات را یاری کرده بود، اسکندر پس از پیروزی، باو تاج طلائی بخشید) ... دراین مکان حاکم بلوچستان بفرمان اسکندر آذوقه و علوفه تهیه کرده بود ، که مورد استفاده قرار گرفت . کشتی‌هایی که از تلاطم امواج آسیب دیده بودند مرمت شدند، و سردار بلوچستان ملاحان و دریانوردان بیمار را معالجه کرد ... روز حرکت باد مساعد بود . بانصد استاد پیمودیم و بدهانه رودخانه تومیروس رسیدیم . همینکه اهالی شهر کشتی‌های ما را دیدند، اسلحه برگرفتند و کنار دریا صف کشیده، آماده جنگ شدند... جنگاوران حدود ۶۰۰۰ تن بودند، بناچار کشتی‌ها را از ساحل دور کرده بسربازان فرمان دادم تا بطور پراکنده راهی ساحل شوند . این دستور انجام شد و افراد پراکنده ، در ساحل اجتماع کرده بچنگاوران حمله ور شدند. در عین حال فرمان دادم افراد کشتی‌ها نیز بوسیله چرخهائی که تیر را خیلی دورتر از دست و بازوی ایشان پرتاب می‌کند، بلوچها را تیرباران کنند . بااین ترتیب همه آنان را کشته، محروح و اسیر کردیم .

ثارك درباره اسراکه موها و ناخنهای بلندی داشتند و با يك ضربه ناخن ماهی بزرگی رادونیم کرده یاشاخه درختی را می‌شکستند ، توضیحاتی می‌دهد ، آنگاه انافه می‌کند : پس ازشش روز اقامت حرکت کردیم و باطی ۳۰۰ استاد دماغه مالانا رسیدیم [که اکنون به مران معروف است .] آنگاه عازم سواحل مکران شدیم . پس از عبور از قریه پذیرا و منطقه کلتاسابه کالیا [در حال حاضر شورموت خوانده میشود] رسیدیم که اهالی ماهیهای زیادی برای ما هدیه آوردند . عجب اینکه گوشت گوسفندان آنجا نیز طعم ماهی می‌داد . چون بعلت خشکی و بی‌آب و علفی سرزمین بجای علف ، بگاو و گوسفندان ماهی خشک کرده می‌دادند .

مؤلف مرآت البلدان می‌گوید : شگفت اینکه بعداز دو هزار و اندی سال هنوز این رسم در سواحل مکران باقی است .

بهرحال نثارک شرح سفر خود را بسواحل کربیس و پاس‌زانس و بالانبوس و بارنا بیان می‌کند و توضیح می‌دهد که پس از عبور از شهر ژئی‌ژی‌زا (در اطلسها بنام کودشار ثبت شده) بشهر کوچکی رسیدیم مورد استقبال اهالی قرار گرفتیم. در این سفر که از دریای سند آغاز و به خلیج فارس منتهی شد، برای اولین بار اهالی ساحل‌نشین را دیدم که ماهی سرخ کرده می‌خورند.

نثارک این شهر را باحبله تصرف می‌کند و پس از حمل مقادیری آذوقه به کشتیها، باطی هزار استاد به تملنا که معرف به کی‌گنگ است میرسد و از این بندر بزرگ عازم شهر کانازیدا میشود - که هم‌اکنون موسوم به شوربار است و آثار تاریخی بسیار دارد - در این منطقه ساحل او و همراهانشان مدتی در جستجوی آذوقه و یافتن راه در بیابانها سرگردان میشوند، تا سرانجام بساحل می‌رسند.

نثارک میگوید: در بحر فارس نهنگهای بزرگ پیدا می‌شد. روزی در نزدیک کشتیها دریا منقلب و مواج شد و حال آنکه هیچ باد مخالفی نمی‌وزید. سبب را پرسیدم. معلوم شد نهنگ زیادی یکجا جمع شده بازی می‌کنند و این تلاطم دریا از حرکت آنهاست. قشونی که همراه من بود وحشت کردند، اما بفرمان من کشتیها دریک نقطه جمع شده و ملاحان بافریاد دسته جمعی و نواختن شیپور و طبل نهنگها را متواری ساختند. طول بیشتر این نهنگها صدوجب بود. اهالی ساحل مکران بمن گفتند از ساحل صد استاد که دور میشوی جزیره‌ای است، خالی از سکنه که نوع بشر را قدرت ورود بآن جزیره نیست. من بیک کشتی که کارگران آن مصری بودند حکم کردم نزدیک آن جزیره شوند و خبری از آنجا بیاورند. کشتی رفت و مراجعت نکرد. معمم شدم که برای کشف قضیه شخصاً بروم، در بین اهالی سواحل مکران چنین شایع بود که زن جادوگری در این جزیره بسر میبرد که هر مردی قدم در جزیره بگذارد، آن زن جادوگر، اول او را بخود دعوت می‌نماید و بعد از استیفای حظ، آن مرد را بشکل ماهی نموده، بدریا می‌اندازد. برای کشف حقیقت با کشتیها باطراف جزیره آمده وارد جزیره شدم، مشاهده شد که شایعات مزبور واهی و دور از صحت است و جزیره بواسطه بی‌استعدادی فاقد زراعت و آبادی بوده و بایر مانده است.

نثارک، درباره اوضاع جغرافیائی منطقه میگوید: در ساحل دریا بعد از مکرانیه، بلافاصله بلوچها مسکن دارند و اراضی بلوچها شتزار و خالی از آبادی است. شنیدم که قشون اسکندر بواسطه کمی آذوقه و نبودن آب در این اماکن زیاد صدمه خورده‌اند. از سواحل مکران که گذشتیم بکرانه‌های کرمان رسیدیم، حرکت کشتیها بسمت مغرب نیست، بلکه بجانب شمال است. اراضی سواحل کرمان همه آباد و حاصل‌خیز و نخلستانهای بارآوری دارد. بندر بندیس (جاسک امروز) بسیار آباد بود و هر قسم میوه - جز زیتون - در آن یافت می‌شد.

پس از عبور از دماغه متنا (در حال حاضر یوساند) که مسیر حمل دارچین و ادویه‌جات نواحی اطراف آن به شوش و بابل است، نثارک می‌گوید سرداران قشون از طول سفر و کثرت مشقت بجان آمده بودند و عقیده داشتند که از راه خشکی خود را به اردوی اسکندر برسانیم، ولی وی توضیح می‌دهد که هدف ما سفر دریائی است و باید

تامصب (شطالعرب و خلیج فارس) سفر کرده و از این مسیر بادقت نقشه برداری کنیم : هنوز مسافرتمان پایان نرسیده و من آنچه را که مأمور آن نیستم ، نخواهم کرد. وانگهی در این منطقه که خالی از سکنه و آبادی است ، بدون راهنما چگونه میتوان رفت ...؟ سرداران حرف مرا پذیرفتند و پس از طی ۷۰۰ استاد، به بندرنوابتنا (که اکنون معروف به ابراهیمی است) رسیدیم و پس از طی صد استاد دیگر در دهانه رودخانه آدمیس (تزدیک شهر هرموز یا هرمز که اکنون به مینا معروف است) از کشتی پیاده شدیم و اهالی ما را بگرمی پذیرفتند ... حاکم مینا وسایل رفتن ما را به اردوی اسکندر فراهم ساخت و پیکی شبانه روانه اردوی اسکندر نمود، تا سلامتی ما را اطلاع دهد .

اسکندر بی نهایت خوشحال شد، جمعی را به استقبال نثارک فرستاد و آنان را در حالیکه در شدت مصیبت شناخته نمی شدند باز یافتند ... بهر حال ما بنزد اسکندر باز گشتیم ولی بطور یقین زیاد، از سه هزار نفر قشون من هلاک شدند .. اسکندر ابتدا نثارک و بارانش را شناخت و تصور می کرد که او و همه همراهانش بهلاکت رسیده اند ولی پس از شناختن گفت مبل دارم که، برآستی آنچه را روی داده بیان کنی، این بگفت و بشدت گریان شد .

نثارک گفت : پادشاه ، قسم برب النوع کوه النب که یک نفر از ملاحان قشون تو کشته و تلف نشده اند و تمام کشتیهای تو بالشکریانت در بندر مینا متوقفند . اسکندر در حالیکه از فرط خوشحالی سرازیا نمی شناخت گاهی بشدت میخندید و گاه بی اختیار می گریست، لحظاتی باین حال بود تا رفته رفته ، آرامش یافت . سپس با اطمینان بگفته نثارک و سلامتی قشون خودم مسرور شدم ، خوشحال نمی بودم ... آنگاه قشون خود را سان دید و تاجی از گل بر سر نثارک نهاد .

بعد از چند روز اسکندر بوی گفت : از این پس وجود تو نزد من لازم تر است تا به مینا باز گردی و کشتیها را بدهانه شطالعرب برسانی . نثارک جوابداد : اگر می خواهی زحماتم را پاداش دهی سزاوار است که مرا مرخص کنی تا خدمت خود را بانجام برسانم و همانطور که در آغاز تمهد کردم که از دهانه سند خود را بخوزستان برسانم ، اجازه می خواهم که به عهد خود وفا کنم و مأموریتم را باتمام برسانم ، والا روح و جسم من آرام نخواهد یافت . یقین دارم راضی نخواهید شد که خدمت پرارج و زحمتی را که تا بحال بعهد داشته ام و تزدیک پایان ثمربخشی است ، شخص دیگری در اتمام آن و تحصیل این افتخار شریک شود . بدنبال این گفته نثارک از اردوی اسکندر جدا می شود و با خطرات بسیار که او را تا کام مرگ پیش میبرد ، خود را بجزیره خالی از سکنه بارقانا میرساند (بعقیده گروهی همان هرمز فعلی) و (جمعی دیگر آنرا لارک میدانند) . پس از آن از جزیره اوآراکنا (کیش) که آباد و دارای نخلستانها و تاکستانهای بزرگ بوده است دیدن می کند . سپس جزیره پیلزا (بلیر) و گنس یا گنه ، بندر جیلیم دعاغه آکوس و کفنا (کنگان) مورد بازدید او قرار می گیرد و پس از بیست و یک روز توقف در منطقه اخیر، در اواخر زمستان با طی ۷۵۰ استاد بشهر کیارازن و از آنجا بلنگرگاه بوشهر میرسد .

بندر ریق (ریگ) ، دیلم و مصباندیان (هندیان) که سرحد خوزستان و فارس

را سفر دریائی نثارك را كامل ميکند . او خود ميگويد : بزرگترین رودخانه‌ای که بدریا میریزد ، بعد از رودخانه سند ، همین رودخانه اندیان است و هیچیک از سواحل که در این سفر پیمودیم ، مانند سواحل خلیج فارس آباد و مزروع نیست بعد از طی سه هزار و سیصد استاد ، بدهانه فرات رسیدیم و در دهی که موسوم به «دبیری دوتیس» — که حالا به دجله معروف است — آمدیم . در این آبادی تجار از سواحل عربستان و هندوستان عطریات و ادویهجات آورده و بیابل میبردند ... در اینجا شنیدم که اسکندر وارد شهر سوس شده است . پانصد استاد دیگر راه طی کردیم ، تا به اول خوزستان رسیدیم . در آنجا تازه پلی بحکم اسکندر برای عبور قشون ساخته بودند .

که بدینسان سفر تاریخی نثارك و سفرنامه روزانه او به پایان می‌رسد و در همین نقطه است که اسکندر دو تاج طلا به نثارك سردار دریائی—ولانات سپهسالار نیروی زمینی خود — می‌بخشد .

اسکندر پس از این کاوش دریائی در نظر داشت که سفاین فراوانی فراهم و مجهز سازد ، تا بدریا سالاری نثارك سواحل عربستان و دریای احمر را تا مضر بازدید و سیاحت کند ، ولی مرگ گریبان او را گرفت و این آرزو ، هیچگاه به تحقق نپیوست . بی‌شك علاقه و اشتیاق اسکندر بدریانوردی و آشنائی با دریاها و اقیانوسها کمتر از پادشاهان هخامنشی نبود ... چنانکه گفتیم ، او با همه لطمات و خساراتی که بسرزمین پارس وارد آورد ، در این زمینه خاص حقی بزرگ بر کاشفان ، دریانوردان و جهانگردان بعدی دارد ...

شادروان پیرنیا ، در تاریخ ایران باستان ، پیرامون تلاشهای دریائی اسکندر مینویسد :

«... اسکندر ، در بابل پس از اینکه بحریه خود را بازرسی کرد ، بحریه‌ای که بنا بنوشته «اریستوبول» عبارت بود از دو کشتی با پنج صف پاروزن ، ساخت فینیقی‌ها و سه کشتی با چهار صف ، دولزده کشتی با سه صف و سی کشتی سی پاروئی ... قسمتی از بحریه تحت فرماندهی نثارك از خلیج فارس به فرات درآمده بود ، قسمت دیگر را در سواحل فینیقیه تجزیه کرده به ناپساک (در کنار فرات) آوردند ، و دوباره با ترکیب نیروها آنان را بفرات انداختند و نیز «اریستوبول» گوید : بحکم اسکندر سروهای زیادی در ایالت بابل انداخته ، سفیانی ساختند — درخت سرو در سوریه یگانه چوبیست که برای کشتی‌سازی بکار می‌آید — عمله و ملاحان راهم فینیقیه میدهند . اسکندر در بابل امر کرد بندری حفر کنند ، که بتواند هزار سفینه دراز را جای داده ، برای آنها پناگاهی باشد . در همین اوان اسکندر «میکال زومن» را با پانصد تالان به سوریه و فینیقیه فرستاد ، تا سپاه ، دریائی بگیرد . نقشه پادشاه این بود که در سواحل خلیج فارس و جزایر آن مستعمراتی ایجاد کند ، زیرا تصور میکرد که این مناطق از حیث ثروت میتواند با فینیقیه رقابت کنند ... ، آریان میگوید : ولی تمام این تدارکات بر ضد اعراب میشد و بهانه هم این بود که طوایف کثیرالعدده عرب ، یگانه مردمی بودند که هدایائی برای اسکندر نفرستادند و احتراماتی نسبت بوی بجای نیاوردند ... آریان ادامه میدهد : «سواحل عربستان در وسعت کمتر از سواحل هند نیست و قابل است که اسکله‌ها و بنادر در آن جاساخته شود .

شهرهائی دارد که در جای مناسب واقع شده و دارای آذوقه و افراد است. دورتر از عربستان جزایری هست. دو جزیره که در مصب فرات واقع است، جالب توجه میباشد جزیره کوچکترین بمسافت ۱۲۰ استاد (تقریباً چهار فرسنگ) است و در وسط جزیره معبد «ارتمیس» واقع شده است که آنرا از هر طرف جنگلی احاطه کرده، اینجا مأمن سکنه و نیز گوزنها و غزالهاست که آزادانه میچرند، زیرا این حیوانات وقف برخدایان است و آنرا قربانی میکنند...^۱

اریستوبول گفته است اسکندر این جزیره را به اسم جزیره ای که در دریای اژه (بحر الجزایر) واقعتاً یککار-خارک کنونی- نامیده است. آریان میگوید: باهوای مساعد یک روز و یک شب لازم است تا از مصب فرات، بجزیره دیگر برسند که آنرا «تی آس» - بحرین کنونی - نامیده اند...^۲ پلوتارک میگوید: از چگونگی مرض ده روزه اسکندر که بمرگ خاتمه یافت معلومست که او در تدارک سفر جنگی به عربستان بوده و میخواسته است که با بحریه خود عازم خلیج فارس شود و بسواحل عربستان در-آید، زیرا در روز هفتم مرض هم (یعنی سه روز قبل از فوتش) سرداران خود را جمع کرده و راجع به کشتی رانی دستوراتی به آنها داده است، ولی در همین اوقات سرداران اوشانه بمعبد سر بیس رفته، از خدا پرسیدند که - آیا بهتر نیست اسکندر را بمعبد آورند...؟ غیبگوی معبد جواب داد، «بهتر است همان جا که هست باشد» وقتی که ایسن جواب به اسکندر رسید، لحظه ای چند در گذشت و سفر او به عربستان نیز متوقف ماند...»^۳

ج - دوران اشکانیان
سلسله مقتدر اشکانیان اقدامات درخشان آنها باعث شده است که خصوصیات یک سلسله پادشاهی در ایران، تا حدود زیادی مکتوم بماند و در حقیقت تحت الشعاع عظمت سلسله بعدی قرار گیرد، حال آنکه بهرحال این سلسله نیز با ۱۸ پادشاه و ۴۷۶ سال حکومت بر قسمت بزرگی از آسیا، نقشی موثر در تاریخ ایران دارند و فعالیت های دریانوردی آنان، اگر چه بی پایه سلسله پیشین (هخامنشیان) و سلسله بعدی (ساسانیان) نمیرسد، ولی بهرحال درخور توجه است.

اگر چه منطقه فعالیت و نبردهای اشکانیان، اغلب مناطق شمالی - از گرگان تا ارمنستان - بود، ولی جنگهای روم و بین النهرین، پاره ای لشکرکشی های دریائی را ایجاب میکرد و طبعاً وجود یک ناوگان مقتدر در این جنگها اجتناب ناپذیر بود.

اصول سلطنت اشکانیان بر استقلال داخلی ممالک و استانهای مختلف ایران استوار بود و چون جز در هنگام جنگ پرداخت مالیات و خراج بدولت مرکزی صورت نمیگرفت، حفظ راههای تجارتمی، بمنظور تامین درآمد مملکت، یکی از برنامه های اساسی حکومت بود. یکی از عوامل مهم جنگهای ایران و روم همین بود که رومیها میخواستند باتصرف بین النهرین بر خلیج فارس، یعنی کلید بازرگانی خاور دور تسلط یابند و مال التجاره خود

۱ - ایران باستان، کتاب سوم، دوره مقدونی، فصل چهارم، ص ۱۸۹۲

۲ - ایضاً ص ۱۸۸۶

۳ - ایضاً ص ۱۹۲۶

را از راه خلیج که کوتاهترین فاصله دریائی بین روم و خاور دور بود، عبور دهند. اما اشکانیان جلو آنها را می گرفتند و اجازه نمیدادند، جز ایرانیان، مردم دیگری بر خلیج فارس - که حکم دریای داخلی اشکانیان را داشت - نفوذ کنند. از طرفی چون از زمان داریوش، بادریانوردی آشنا شده بودند و کشتیهای خود را بدون احتیاج به یونانیها و فنیقیها تا اقصی نقاط گیتی هدایت میکردند، در بحر پیمائی تابدان حدکاردان و کار آزموده شده بودند که دیگران را نیازمند خود میدیدند. و چون رومیان از راه یافتن به خلیج فارس نومید شدند، ناچار برای حمل و نقل کالاهای بازرگانی خود یک راه خشکی را از جنوب روسیه و سبیری به چین در نظر گرفتند، که طولانی و توأم با مخاطرات بسیار بود از سوی دیگر راه دریائی مصر به بحر احمر و اقیانوس هند هم گرچه برای آنها بی مانع بود، ولی این راه نیز مانند راه خشکی جنوب روسیه طولانی و پرخرج بود و بعلاوه بیشتر اوقات که روابطشان با ایران تیره می شد، دچار تعرض کشتیهای ایران می شدند و ناچار از پرداخت عوارض خراج و یا رودررو شدن با نیروهای ایران بودند ... مجموعه این عوامل انگیزه های اصلی جنگهای ایران و روم بود.

راولنسون می نویسد: بازرگانی و دریانوردی ایرانیان در عصر اشکانیان پشرفت زیادی می کرد و همه جا با رومیان رقابت و برابری می کردند ... شاهنشاهی اشکانیان بعقیده محققین، بیک کشور «بین المللی» شبه بود که از همه اقوام و ملل در طول شاهراه تجارتهی آن از باختر تا خاور (مرزهای هندوستان) گردآمده بودند. راه دریائی بازرگانی که از خلیج فارس آغاز می شد، در این زمان اهمیت فوق العاده ای داشت. کشتی هائی که در خلیج فارس آمد و شد می کردند، تاجزیره سیلان و جزایر هند شرقی، حتی سواحل چین پیش می رفتند و ناخدایان و ملاحان ایرانی مهارت و قدرتی یافته بودند که هیچکس را یارای رقابت با آنان نبود و حتی برپیشینیان خود یونانیها، فنیقیها و مصریها - نیز برتری داشتند.

در این دوران ایرانیها دریا را با نظر تقدیس می نگریدند و با اینکه متوجه مخاطرات دریا بودند، با اینحال بی باکانه بدریاهای خیلی دور که آکنده از خطرهای گوناگون بود میرفتند. فردوسی این معنی را در بخشی از شاهنامه منعکس کرده است و سفرهای طولانی دریا را که معمولا شمامه و گاهی یکسال و یا بیشتر از آن طول میکشید، یادآور میشود و مردم سواحل دوردست و عجایب مخلوقات دریاها را این چنین توصیف میکند:

زچین وز مکران همی بردشاه
 زیکساله تا آب بگذاشتند
 کز وساختی هر کسی جای خواب
 شدی کز و بیره بادشمال
 همی داشتی شیر باگاو تاو
 همه تن پراز پشم چون گوسفند
 دودست از پس پشت بد، پای پیش

همه کار سازان دریا براه
 بفرمود تا توشه برداشتند
 بشمامه کشتی براندی بر آب
 بهفتم چو نیم گنشتی زسال
 بآب اندرون شیر دیدند و گاو
 همان مردم و مویها چون کمند
 گروهی سران چون سزگاو میش

یکی سرچوماهی، تنش چون پلنگ
یکی را سرخوک تن چون بره

یکی سرچوگاو و تنش چون نهنگ
همه آب از اینها بدی یکسرده^۱

بنا به اسناد و مآخذ مانده از صاحب نظران و مورخان دوران قدیم، ایرانیان این زمان از تمام خصوصیات و تاثیر تند بادهای و امواج و گردابهای سهمگین دریاها همچنین از بارندگیهای فصلی و موسمی دریای عمان و اقیانوس هند دقیقاً آگاہ بودند و حوادث طبیعی را قبل از وقوع آنها پیش بینی می کردند. طبیعی است ملتی که تا بدین حد در بحر پیمائی تخصص داشته باشد، بی شک بیشتر از هر قوم دیگری بدریاها تسلط خواهد داشت، و خلیج فارس که در قلب شاهنشاهی ایران واقع بود و تکیه گاه بحری نظامی و بازرگانی آنها محسوب میشد، برای این ملت دقیقاً شناخته شده و همه خصوصیاتش بر دربانوردان ایرانی آشکار بود^۲.



۱ شاهنامه ژول مول، چاپ فرانکلین، جلد چهارم، ص ۸۸
۲ - با استفاده از تاریخ سیاسی خلیج فارس - فصل پنجم

بخش چهارم

شرایط تجاری شرق قبل از طلوع ساسانی

آگاتارشید میگوید: «مردی بود ارتیتراس (اریتره) نام، معروف به مال و ثروت، زاده پارس فرزند میوزائوس (میوزه). اسمش را بدریائی داده بودند و این دریا که مشرف بجزائری است که اکنون متروک نیست، ولی در زمان امپراطوری مادها، که اریتراس در آن زمان بصرمبیرد، متروک بود. در فصل زمستان ویرا رسم باین بود که به بازار گاد رود و او این سفر را بخرج خودش می کرد. و غرض او از این مسافرتها تغییر محیط، گاهی سود بازرگانی و زمانی لذت زندگی بود. یکبار شیرها برمه بزرگی از مادیانهای او حمله ور گشتند و اگر چه بعضی از مادیانها را از هم دریدند لیکن بقیه وحشت زده بدریا گریختند.

بادی شدید از سوی خشکی میوزید، و چون آنها با هول و هراس در امواج دریا غوطه ور گشته بودند دستخوش امواج شدند و ترسان و لرزان آنقدر به شناوری پرداختند تا سرانجام در ساحل جزیره ای بخشکی رسیدند. اما در این فرار وحشت آلود، یکی از رهمداران با آنها بود. او که جوانی بس دلاور و بیباک بشمار می رفت با چسبیدن به کتف یکی از مادیانها ساحل مقابل رسید. اریتراس ب جستجوی مادیانهایش پرداخت، و چون آنها را ندید، ابتدا حبله کوچکی بکار بست، این حبله با همه کوچکی بخوبی سازمان داده شده بود و میشد به آن اطمینان کرد. او با استفاده از باد مساعدی که میوزید از تنگه روی بدریا نهاد، دریا را بسرعت پشت سر گذاشت، و بدین ترتیب مادیانهای خود و نیز نگهبان آنها را پیدا کرد. چون از آن جزیره خوشش آمد. در محلی که بدقت در ساحل انتخاب کرده بود دژی مستحکم ساخت و آنچه را که برای زندگی در آنجا مورد نیاز بود از سرزمین خویش بجزیره آورد، و سپس همه جزایر نامسکون دیگر را نیز با جمعیتی بشمار مسکن ساخت، چنین است داستان شهرت و افتخاری که بوی نسبت میدهند، و بخاطر این اقداماتش بود که آن دریا را، که وسعتش بی پایان است از آن زمان تاکنون بنام او اریتره خوانده اند»^۱.

باین دلیل باید هنگام بحث درباره دریای اریتره این امتیاز را در نظر داشت زیرا نام لفظ دریای اریتره با بحر احمر تفاوت بسیار دارد. اریتره یادآور درخشانترین و مشهورترین مرد دریا است، در حالیکه بحر احمر برنگ آب معطوف می شود. بعلاوه

توجه این اسم از لحاظ رنگ غلط است (زیرا رنگ دریا سرخ، نیست) لیکن توجه اسم دیگر که آن را بمردی که بر آن فرمانروائی کرد منسوب میسازد صحیح بنظر میرسد و این داستان پارسی گواه آن است.^۱

معهدنا این داستان بیش از آنکه پارسی باشد «پارسی شده» محسوب می‌شود زیرا درست همانطور که نام خلیج فارس از حکومت‌های منقرض شده ادوار باستانی سواحل آن گرفته نشده بلکه از امپراطوری جوانتر و پایدارتر «پارس» گرفته شده است. داستان اریتره نیز درحقیقت یک داستان پارسی است و فقط بخاطر حفظ و حراست این دریاتوسط پارسها برسرزبان افتاده است «هزاران سال پیش از خروج یونانیان از توحش، یا پیش از دست اندازی فینیقی‌ها بردریای مدیترانه و اقیانوس اطلس، فرهنگ و تجارت بشر در کشورهای ساحل خلیج فارس تمرکز یافته بود، و مردم آن منطقه مرکب از قبایل مختلف سامی (عرب) و مخصوصاً مردان اسرارآمیز سرخ و اسلاف فینیقی‌ها بشمار می‌رفتند که درعین حال واسطه‌های تجاری و مباشرین حمل و نقل کالاها بودند»^۲ سپس این مردان باگذشت زمان خانه‌هایشان را در ایلام ترك گفتند و در جزایر بحرین مستقر گشتند و از آنجا درامتداد عربستان جنوبی و سواحل «بحر احمر» پراکنده شده و سبز را به «سرخ» مبدل ساختند (دراین مناطق آثار فینیقی منجمله کتیبه‌ای بخط میخی کشف شده است) اما این موضوع که آنها چه مدت در عربستان جنوبی زندگی و حکم‌فرمائی کردند نامعلوم است... معهدنا چنین بنظر میرسد که درسال ۱۸۰۰ پیش از میلاد بدست اخلاف «جوکتان» از آنجا رانده شدند و این جوکتان همان است که درعربی «قحطان» خوانده می‌شود. بعد از آنها «... حضرموت آمد و حکومت کرد و نامش را به سرزمین حضرموت داد و او همان کسی است که برادرش «جراب» (عربی بصروب) پدر بزرگ «سبا» مؤسس سلطنت بزرگ «سبا» بود. و شهر سلطنتی معریب یا سبا را در جنوب غربی عربستان ساخت.»^۳

باری ایندسته از اعراب برعکس آنهائیکه دور از سواحل عربستان میزیستند تاجر و ملاح بار آمده بودند و از لحظه‌ای که بر ساحل عربستان دست یافتند، و به «تجارت پرسود سنگ‌های گرانبها و ادویه و بخور پرداختند زیرا این اجبار و ادویه که برای پرستش خدایان مصری به معابد آن سرزمین حمل می‌شد بازار خوبی داشت و اعراب مزبور این تجارت پر رونق را حق ویژه خود می‌دانستند و بشدت در حفظ آن می‌کوشیدند چه این تجارت برای آنان دوسود بزرگ داشت. یکی آنکه بسادگی به امرار معاش می‌پرداختند و دیگری آنکه از ثمره پیروزیها و کامیابیهای فراعنه مصر برخوردار می‌گشتند. آنها پارچه‌های نخی و ادویه هند را باخود رأساً بدست می‌آوردند و یا از تجار هندی که به بندرشان در هر دوسوی خلیج رفت و آمد می‌کردند دریافت می‌داشتند و کالاهای خریداری شده را به اراضی علیای نیل حمل می‌کردند و یا از راه بحرا حمر و صحرا به تبس یا ممفیس می‌رساندند.»^۴ و چون مدت زمانی از این تجارت گذشت و اعراب مزبور موفق شدند که

۱- دریای اریتره ص ۵۱-۵۰

۲- اریتره، شوف، ص ۵۷

۳- زنگبار، اثر، بی.پیرس، ۱۹۲۰، ص ۱۸

۴- اریتره، شوف ص ۵۹

این تجارت انحصاری را برای خود حفظ کنند توانستند تمدن بزرگی در آن سامان به وجود بیاورند که شرح آنرا آگاتارشید رئیس کتابخانه اسکندر در سال ۱۱۳ پیش از میلاد در کتاب خود چنین آورده است :

«سبا هر محصولی را که زندگی را بعداعلا قرین سعادت می‌سازد بحد وفور در خود بردارد. هوایش چنان آکنده از عطر است که بومیان ناگزیرند روایح آنرا بابوهائی که ضد آن است فرو نشانند و از شدت آن بوی خوش بکاهند انگار که طبیعت حتی در لذات نیز تاب تحمل افراط ندارد.

مرمکی، کندر، دارچین و فلوس در اینجا از درختانی که دارای عظمتی خارق‌العاده دارند، بدست می‌آید. سلطان همانطور که از یک طرف دارای شان و جلال خداوندی است از طرفی نیز محکوم بآن است که از محدوده قصر خویش خارج نشود. ولی مردم سرزمین او ستبر و جنگجو و در دریانوردی ماهر هستند و از نیرو با سفینی بسیار بزرگ بسرزمینی که امتعه مظهر در آنجا حاصل می‌شود سفر می‌کنند و کوچ‌نشینی در آن نقاط ایجاد می‌نمایند، که از طریق آنها یعنی عطری را که در هیچ جای دیگر یافت نمی‌شود وارد می‌کنند. در واقع بر روی زمین هیچ مردی باندازه ملت سبا نروتمند نیستند، زیرا موقعیت این مردم چنانست که در مرکز کلبه معاملات بازرگانی بین آسیا و اروپا قرار گرفته‌اند. اینان جماعتی هستند که کشور سوریه و سرزمین مصر را در دوران بطالسه^۱ ثروتمند ساختند، سودبخش‌ترین عوامل را برای ترقی صنعت فینیقی‌ها فراهم آوردند و همچنین مزایای بیشماری را در دسترس فینیقی‌ها گذاشتند. آنها خودشان همه وسائل تجمل را دارا هستند و از لحاظ ظروف غذاخوری، مجسمه‌های نفیس، بستر و رختخواب، وسایر پیرایه‌های خانگی نسبت به همه چیزهائیکه در اروپا دیده شده است بمراتب برتر و مجهزترند بطوریکه اغلب آنها مانند شاهزادگان باجلال و شکوه فراوان زندگی می‌کنند.

بنای خانه‌های این مردم مزین بستونهای درخشان طلاونقره و درهای منازلشان مرصع بگلدانها و جواهرات قیمتی است. درحقیقت داخل و خارج منازل مسکونیشان از حیث زیبایی و جلال و شکوه تفاوتی باهم ندارد، زیرا که همه وفور ثروت سایر کشورها در اینجا بانواع و انحاء مختلف و بحد وافر متجلی است. معهدا چنین ملتی با این وفور نعمت استقلال خود را مدیون فاصله زیادی است که از اروپا دارد. زیرا اگر سرزمین آنها نزدیک اروپا بود در ظرف مدت کمی همگی طعمه ملل اروپائی می‌شدند بویژه که این کشورها همیشه سپاهبانی انبوه و حاضرالسلاح برای حمله و تصرف آماده داشتند و اگر طرق تجاوز را کشف می‌کردند، فوراً از موقعیت مردم سبا می‌کاستند و آنها را تا درجه عامل و کارگذار خودپائین می‌آوردند. در صورتیکه اکنون ناگزیرند با آنان رفتاری محترمانه داشته باشند و آنها را چون رئیس و آمر خود تلقی کنند^۲.

نخستین کوششی که بقصد محروم ساختن اعراب سبا از انحصار تجارت‌هند بعمل آمد

۱ - سله بطاله ار ۳۲۳ تا قبل از میلاد بر مصر سلطنت می‌کردند.

۲ - تجارت و کشتیرانی باستانیان در اقیانوس هند، اثر: ویلیام وینست، لندن، جلد

در سال ۱۸ پیش از میلاد بود که الیوس گالوس از طرف اگوست امپراطور روم مأموریت یافت تا هردو کشور عربستان و اتیوپی را تسخیر کند. وئی مقدر چنین بود که افتخار فتح اقیانوس هند نصیب یک سردار رومی بشود - بلکه نصیب یک غلام رومی - گردد - زیرا الیوس گالوس فقط توانست در عربستان تا «ردمن»^۱ پیش رود، درحالیکه یک غلام آزاد شده بنام آنیوس پلو کاموس تصادفاً بکمک بادهای شمال به کارمانیا رسید^۲.

کمی پس از آن در سال ۴۵ میلادی یعنی مدتها پس از آنکه اعراب و هندیها جریان بادهای موسمی اقیانوس هند را شناخته بودند، دریانوردی موسوم به هیبالوس که بنوبه خود تغییرات این بادهای را می شناخت، به یک سفر بازرگانی موفقیت آمیز دست زد و با محموله‌ای از همه آن چیزهاییکه «روم» حاضر بود در راه بدست آوردن آنها بی حساب پول خرج کند بازگشت. این چیزها عبارت بود از احجار کریمه و مروارید، چون صندل و آنبوس، مرهم هندی و ادویه و مخصوصاً فلفل^۳.

کشف این بادهای موسمی هند برای رومیان مانند دست یافتن به مفتاح «اجی - مجی لاترجی» برای شعبده بازان و ساحران بشمار میرفت! ولی اعراب کماکان در آنجا مستقر بودند و نفوذشان از میان نرفته بود و رومیان نیز نمی توانستند آنها را از بین ببرند و یا سرزمینشان را تسخیر نمایند.

درباره بازرگانی اقیانوس هند در چنین دورانی یک تاجر ناشناس اهل «برنيس» یادداشت‌های فراموش نشدنی از خود بجای گذاشته است. او در سفرنامه خود بدریای اریتره و سواحل و کرانه‌های اقیانوس هند مطالب جالبی راجع به بادهای و امواج و صخره‌ها و سازندگان و کارگذاران و ناخدایان کشتیها می نویسد و بطرز جالبی از گردآوردندگان بخورات و عاج و ادویه و تجارت انحصاری دیرینه اعراب، یعنی برده فروشی صحبت می کند و در سفاین دریائی عجیب و غریب و جالب توجه هندیان و ماجراجویان رومی و فواصل بین بنادر و مسیر کشتیها چنان سخن میراند که حقیقتاً خواندنی است بویژه آنکه وی شخصی امین و بیغرض بوده و صادقانه این مسائل را موشکافی کرده است. بموجب نوشته او این تجارت دریائی که بعداً رومیان در آن با اعراب و هندیان سهم شدند، پس از مدتی تقریباً بانحصار پارسیان درآمد و بسیار بجاست که قسمتهای بر - جسته‌ای از «سفرنامه اریتره» او را در اینجا ذکر کنیم. وی مینویسد:

«بنادر عمده مصر برای تجارت شرق عبارت بودند از «میوس هرمز» و «برنيس» و کشتی‌های عازم افریقا و عربستان جنوبی مقارن اعتدال پائیزی و آغاز بادهای شمال غربی میوس هرمز را ترك گفته و سرعت راه خلیج را در پیش می گرفتند.

کشتیهاییکه عازم هند و سیلان بودند در ماه تیر حرکت می کردند و اگر تا اوائل شهریور از بحر احمر می گذشتند می توانستند از کمک بادهای موسمی برای عبور از قلب اقیانوس برخوردار شوند. از بندر آدولیس (ماسورا) واقع در ساحل اتیوپی، عاج، لاک سنگ پشت، و شاخ کرگدن صادر می شد و با پارچه، فلز و هدایائی برای امپراطور

۱ - لشکرکشی الیوس گالوس به عربستان. انر: اسرنگر، ۱۸۷۲، ص ۱۴۱ - ۱۲۱

۲ - تاریخ طبیعی انرپاین، ص ۱۲۹

۳ - سفر دریای اریتره، شوف، ص ۶

مبادله می‌گشت. بعلاوه يك رشته بنادر در دماغه افریقا وجود داشت که نزدیکترین آنها به عربستان بندر آوالیت بود و این همان بندری است که بعداً در ادوار «آزینا» یا «ازیللا» خوانده شد. کشتیها معمولاً از آریاکا (خلیج کامبی) و باریگازا (بروج) بار سفر بسته و محصولات مناطق خود را که عبارت از گندم و برنج و کره صاف کرده، روغن کنجد، پارچه نخی و کمر بند، ساکاری يك نوع عسل بود، باین شهرهای دور دست می‌آوردند. البته تجارت هندیان و اعراب فقط محدود بدماغه افریقا نبود، بلکه از طریق بندر آزانیا واقع در کرانه شرقی افریقا تا نقطه دوردست راپتا امتداد داشت. مردم موزابا استفاده از ناخدایان و کارگذاران عرب که با بومیان آشنائی داشته و حتی با آنان وصلت نیز بعمل آورده بودند، سراسر کرانه را درمینوردیدند و با زبان مردم محلی آشنا می‌شدند و کشتیهای بزرگ و متعدد به آنجا می‌فرستادند. تجارت در سراسر این کرانه برای بومیان قاره سیاه که به‌امتنه گرانهای کشورهایشان نظیر: شاخ کرگدن، لاک، سنگ‌پشت و عاج نیازی نداشتند بسیار پر رونق بود زیرا همواره بازار این اجناس رواج داشت و قیمتها ثابت و سود حاصله سرشار بود. آنها کالای مذکور را باکمال رغبت با تیشه و تبر، درفش و انواع مختلف مهره‌های بلورین و محصولات مزارع و روستاهای هند مبادله می‌کردند. در راپتا دامنه این تجارت ناگهان پایان می‌پذیرفت زیرا در این نقطه رشته تجارت و مسافرت به اقیانوس کشف نشده‌ای که بدریای غرب می‌پیوست منتهی می‌گشت^۱.

وقتی به‌راهی این سفرنامه به شبه جزیره عربستان باز می‌گردیم، با دو شهر مواجه می‌شویم که بازار دادوستد امتعه است. یکی شهر پترا واقع در شمال و دیگری شهر موزا واقع در جنوب. اولی در ملتقای جاده‌های کاروان رویمن و خلیج فارس قرار داشت و دومی در مسیر دریائی به برنيس، راپتا، و باریگازا. باید دانست که از این لحاظ بطور کلی ساحل شرقی بحر احمر بی‌پناه و نامساعد بود، ولی در مناطق جنوبی‌تر یعنی در کرانه جنوبی عربستان تعدادی بندر معمور مانند کاناوموت وجود داشت. که از آنجا بخورات سرزمینهای بخورخیز - نظیر جبال ظفاری، نواحی ظفاری و جنوبا، دره حضرموت، و مقابل کرانه سومالی افریقا - برای استفاده در معابد نیل و فرات و جبال زیون، یا ایران و هند یا چین، بکشتی‌ها بار می‌شد.

«اکنون بخلیج فارس می‌رسیم. در این ناحیه بندر آپولوگوس در ساحل فرات و کاراکس اسپاسینی (خرمشهر فعلی) در ساحل شط‌العرب وجود داشته، که کشتیهای از باریگازا مرتباً با آنها می‌رسید. بار اغلب کشتیها مس، چوب صندل، الوار درخت ساج، وکنده‌های آبنوس و چوب‌سیاه بود. علاوه بر این، بندر «امانه» واقع در کرانه جنوبی خلیج فارس که صنعت کشتی‌سازی عظیمی در آن دایر بود، از مراکز فقیر این ناحیه محسوب می‌شد و بالاخره از هر سه این شهرها کالاهائی چون قرمز دانه، شراب، پارچه، مروارید و مقدار کثیری خرما، طلا و برده به باریگازا و عربستان صادر می‌گردید.

در آن سوی منطقه عمان (ایمانه)، باز سرزمینی از پارس وجود داشت که سلطانی دیگر بر آن حکمفرمائی می‌کرد. این ناحیه شامل خلیج گدروسیا بود که دماغه‌های

آن بسوی داخل خلیج پیش می‌رفت و در ساحل آن رودخانه‌ی بخلیج می‌ریخت و بدین ترتیب که کشتی‌ها می‌توانستند وارد آن شوند و با شهر تجاری کوچکی در دهانه آن بنام اورای ارتباط حاصل کنند. «اورای» دارای گندم، شراب، برنج و خرما می‌فراوان بود. ولی در کرانه آن هیچ چیز جز خشل نمی‌روئید.»

(آریان) نیز از شهر اورای که در دهانه رود آرابیوس (عربی) واقع شده نام می‌برد که مرز بین اوریتا و عرب بشمار میرفت. در حالیکه کاراکس اسپاسینی (خرمشهر) که از روی نام اسپاسینوس پادشاه کشور عربی مجاور نامگذاری شده بود، پایتخت یک کشور نیمه مستقل محسوب می‌شد. شك نیست که طی دوران سست و بی‌بند و بار سلطنت اشکانیان، اعراب که کرانه را بلا معارض یافتند، تجارت خود را بساحل شمالی خلیج فارس گسترش دادند، زیرا گذشته از کاراکس اسپاسینی (خرمشهر) و رودخانه عربی، یک شهر عربی بنام عطرا در غرب دجله وجود داشت که تحت فرمانروائی سلاطین بومی بود و بویژه در اواخر دوران اشکانیان اهمیت خاصی کسب کرد. طلوع امپراطوری ساسانیان جلو دست‌اندازی اعراب را گرفت. ولی با ظهور اسلام دوباره اعراب پروبال گرفتند و فعالیت‌های تجاری خود را گسترش دادند. مع هذا فقط بعلمت آنکه در تجارت خارجی اشکانیان عوامل عربی وجود داشته است، نباید وجود عوامل پارسی را نادیده گرفت و از آن غافل ماند. دورترین نقطه‌ای که در کرانه جنوبی عربستان با اعراب تعلق داشت، آسبیش یا رأس حاذق (دارای ۱۷ درجه و ۲۳ عرض شمالی و ۵۵ درجه و ۲۰ طول شرقی) بود.

هیپالوس در سفرنامه خود مینویسد: «در آن سوی «رأس حاذق» منطقه بیگانه‌ای وجود دارد که دیگر متعلق باین کشور نیست بلکه متعلق بایران است». سلطنت اشکانیان که توسط مهرداد اول (۱۳۸ - ۱۷۰ پیش از میلاد) تاسیس شد و توسط مهرداد دوم (۸۸ - ۱۲۴ پیش از میلاد) و فرهاد سوم (۵۷ - ۷۰ پیش از میلاد) استحکام یافت، هرگز موفق نشد استقلال پارس را براندازد. پرفسور «ادوارد میر» می‌گوید که: «... پارس هرگز جزء امپراطوری اشکانیان واقع نشد، هر چند که پادشاهان آن هنگام قدرت اشکانیان تفوق آنان را برسمیت شناختند...»

علاوه بر این ما بکمک سفرنامه دریائی اریتره^۱ اطلاع حاصل می‌کنیم که قدرت پارس بر سواحل کارمانیا و سواحل عربی گسترش یافت زیرا نام پارس (اردشیر) در کتاب یک تاریخ مذهبی ایزیدور کاراکس در این منطقه یادآور شده و نام پادشاهان دیگری نیز چون داریوش، نرس، تیرداد، منوچهر و غیره روی سکه‌های آنان ضرب گردیده است.^۲

باین مقدمات معلوم می‌شود که در دورانی که سفرنامه اریتره نوشته می‌شده مناطق پارس، کارمانیا کرانه جنوبی خلیج فارس، و ایالت جدید عمان تحت تسلط پارسها قرار داشته است و وضع این سرزمینها نیز طوری است که مجال بوده است سلاطین پارس، بدون داشتن یک قدرت دریائی بتوانند بر آنها حکمفرمائی و یا از آنها

۱ - اریتره ص ۳۷ - ۳۳

۲ - دائرة المعارف بریتانیا، مقاله پرفسور ادوارد میر، جلد ۲۱، ص ۲۵۴

حراست کند. ایرانیان کارمانیا ظاهرا حتی از زمان این سفرنامه نیز محروم از سفاین دریائی نبودند. پلینی نوشته است :

«... نومنوس نماینده پادشاه آنتیوکوس و سردار سپاه او ، ناوگان بارسپان را در جنگ دریائی شکست دادند و از طرفی در همان روز سواران آن دیار نیز طعمه امواج شدند و نومنوکس بشکرانه این پیروزی دو جانبه هدایائی نثار ژوپیترونپتون کرد»^۱.

برحسب نوشته فردریک یوستی این جنگ در سال ۱۶۵ پیش از میلاد بوقوع پیوست که متأسفانه جزئیات آن در دست نیست و بنظر میرسد که مؤلف این سفرنامه نیز در مسافرت دریائی خود از عربستان بهندوستان مستقیماً از «کوریا موریا» به «سیرا» و از آنجا به دهانه رودسند رفته باشد. بطوریکه مهمترین قسمت سفر دریائی وی کوتاه - ترین فصل آن و مبتنی بر روایات شفاهی است .

اکنون باقی میماند کرانه هندوستان که بنادر عمده آن عبارت از «بربریک» (کراچی) و «بارگازا» (بروچ) در شمال «موزیریس» (کرانگار) و «نلسیتدا» کوتایام در جنوب غربی کامارا ، پودوکا ، و سوپاتما در جنوب شرقی و بالاخره بندر گنگ در دلتای رودخانه‌ای به همین نام بود .

موزیریس و نلسیتدا مقادیر زیادی فلفل ، روغن ماهی ، مروارید و پارچه ابریشمین صادر می کردند و مانند ساکنین بنادر «کوروماندل» حمل و نقل زمینی و تجارت دریائی دامنه‌داری داشتند .

در میان این شهرها «شهر متری موری (موزیریس) وضع ممتازی داشت ، زیرا اغلب کشتیهای زیبای بزرگ حامل طلا با آنجا می آمدند و در حالیکه شیار سفید رنگی در پشت سر خود روی آب باقی می گذاشتند با بار فلفل مراجعت می کردند و آبهای این ناحیه که « پرمایه» نام داشت متعلق به «چرالا» بود و در آن انواع ماهی باچنتوک مبادله میشد ، که این چلتوکها باسبب آنجا حمل می گردید .

این مطالب در کتاب «آگام» تالیف «اروکادور تایانکاناناز» نقل شده است : «آگام» مجموعه‌ای از مطالب مختلف و متنوع است که تعداد آنها به ۴۰۱ قطعه میرسد و توسط ۲۰۰ نفر شاعر و نویسنده اهل تامیل تصنیف شده و باهتمام کاناکاسابای به نام «تامیل‌های ۱۸۰۰ سال پیش» در سال ۱۹۰۴ در مدرس و بنگال بچاپ رسیده است . کیسه‌های فلفل را از خانه‌ها به بازار می‌آوردند . طلائی که در برابر بهای آنها دریافت می گردد ، با کرجی حمل می‌شود در « (موجیری) که آهنگ دلنشین امواج آن هرگز قطع نمیشود ، «کودووان» (سلطان چیرا) محصولات نادر دریا و کوهستانها را بمسافران اعطاء میکند .^۲»

قابل تذکار است که یکی از علاماتی که بر مسکوکات آندرا کرارا بچشم میخورد کشتی دو دکل است و کشف تعداد زیادی مسکوک رومی در سواحل کوروماندل

۱ - تاریخ طبیعی اثر پلینی

۲ - تامیل‌های ۱۸۰۰ سال پیش

نشان دهنده آنست که چنین کشتیهائی نیز بآن نواحی رفت و آمد میکردند^۱.
 بهمین نحو ما در ساحل شرقی هند نیز شهادت «سفرنامه» راگواهی «شهرتامل»
 تأیید کرده است. مثلاً شرح توصیف ناحیه «کامارا» که در سفرنامه مورد بحث آمده،
 با وصف «پوکار» یا «کاویرپادینام» که نویسنده‌ای بنام «چیلدپاتیکارام» آنرا شرح
 داده، یکی است:

چیلدپاتیکارام می‌نویسد: «تزدیک ساحل، سکوها و مخازن و انبارها برپا
 شده بود با پنجره‌هائی بشکل چشمان آهو که در آنجا کالاهائیکه از کشتیها تخلیه می‌گشت
 انبار می‌شد. در این ناحیه مقامات بندری کالاها را پس از پرداخت عوارض گمرکی
 که مهر رسمی پادشاهان چولا بر آن بود مهر می‌کردند و تحویل انبارهای تجار می‌دادند.
 در این محل همچنین مراکزی برای تجار خارجی که از ماوراء دریاها آمده بودند
 و بزبانهای مختلف صحبت می‌کردند، وجود داشت... اسب از سرزمینهای دور دست
 ماوراء دریاها آورده می‌شد، فلفل باکشتی حمل می‌گردید، طلا و احجار کریمه از کوه
 های شمالی میرسید. چوب صندل از کوه‌های سمت غرب، مروارید از دریا‌های جنوبی
 و مرجان از دریا‌های شرقی آورده می‌شد. محصولات این منطقه را رودگنگ آبیاری
 می‌کرد... و تقریباً همه آنچه که در کنارهای کاویری بعمل می‌آمد، به برکت این رود
 خانه بود. در حالیکه اقلام غذائی از ایلام یا سیلان و مصنوعات کالا کام از بازارهای
 «کاویرپادینام» آورده می‌شد.^۲

دلتای رودگنگ ظاهراً آخرین نقطه بازرگانی روم در زمان نوشته شدن کتاب
 «سفرنامه» بوده است مدتها بعد در سال ۱۶۶ میلادی «... گروهی از خارجیان که خود
 را بعنوان فرستادگان آن - تون (امپراطور مارکوس اورلیوس آنتونیوس) معرفی می-
 کردند، از راه دریا به تونگ کینگ رسیدند و از آنجا از راه خشکی بدربار امپراطور
 هوان تی رفتند. مدتی بعد باز در سال ۲۲۶ میلادی، یک غربی دیگر بچین رفت که
 بازرگانی بنام «تسین لون» از اهالی تاتسین بود. تسین لون در تونگ کینگ پیاده شد و
 بخشکی رفت و به دربار سوان جوان فرستاده شد.^۳

معهذا کشف راه دریائی چین بهیچوجه مربوط برومیان نبود، زیرا کشتیهای
 چینی در قرن دوم پیش از میلاد و محتملاً حتی قبل از آن تاریخ، به مالابار می‌رفتند.^۴
 ولی در دوران پیش از ساسانیان، این رفت و آمدها مرتب نبود، در حالیکه
 چین تنها منبع ابریشم بشمار می‌رفت. قدمت این صنعت در هند از دوران مسیحیت دورتر
 نمی‌رود. از بنرو قسمت عمده تجارت ابریشم ناچار از راه خشکی صورت می‌گرفت.
 «سفرنامه» در این باره نوشته است: «در شمال، دریا بسرزمینی بنام «تیس» ختم می‌شود
 که یک شهر بزرگ در آن وجود دارد. نام آن تیناست. تینا شهری است که از آنجا

۱ - سکه‌های سلسله آندرا - اثر آ. ای. ج. راهون - لندن ۱۹۰۸

۲ - کانا کاسابای - اثر: پادینا پالای ص ۲۷

۳ - چائو جوکوا، به اهتمام اف. هیدت و دبلیو راکهیل، ۱۹۱۱، سن پترزبورگ ص ۵

۴ - شوف در کتاب سفر دریای ارشتره می‌نویسد: «تجارت یونان و پکن فقط در دومین قرن

بعد از میلاد آغاز شد»

و از راه باکتریا ابریشم خام و نخ ابریشم و پارچه ابریشمین به باریگازا آورده می‌شود و از طریق رود گنگ به «دامیریکا» صادر می‌گردد. ولی خاک تیس به آسانی قابل حصول نیست، افراد قلیلی از آنجا می‌آیند و این سفرها ندرت انجام می‌گیرد...»^۱

سفر خشکی شامل «نان‌لو» یا راه جنوبی «پی‌لو» یا راه شمالی می‌شد و بطریق ذیل بود:

«سینگانفو، لانچوفو، کانچو، یومنین، آنشو، لوپ‌نور به تسمو (آسیمرای یونانیان) که در آنجا جاده منشعب می‌شد. جاده «نان‌لو» رو به جنوب می‌رفت و از رودخانه تاریم به ختن ویرکند منتهی می‌شد و از آنجا از «پامیر» می‌گذشت و در جهت غرب باکسوس و باکترامی‌رسید. این نخستین جاده‌ای بود که توسط ارتش چین تحت فرمانروائی پان‌چائو باز شد و در ۷۴ میلادی پیاپی رسید.

دومین جاده: راه «پی‌لو»، یا (جاده شمالی) بود که همین مسیر را از سینگانفو تا تسموطی میکرد و از آنجا از شمال تاریم از طریق کوجه و آسکو به کاشغر می‌رسید و از ارتفاعات بسیار زیاد ترکستان به جاکسارت و سمرقند منتهی می‌گردید. در این محل یک جاده جنوبی به «باکترا» می‌رفت و جاده دیگری رو بجنوب غربی بود به خط مستقیم به آنتیوکامارجیانا (مرو) می‌رسید. این دومین جاده راپان چائو در سال ۹۴ میلادی افتتاح کرد. در «باکترا» جاده مزبور مجددا منشعب می‌شد و از طریق فلات اشکانیان بفرات میرفت، یا از سوی جنوب به بامیان، دره کابل، تنگه خیبر، ورودند می‌پیوست. از «تاکسیلا» سلاطین سلسله «مائوریا» شاهرهای از ناحیه «تاکسیلا» ساخته بودند که از طریق پنجاب به پایتخت ناحیه «پالیپوترا» منتهی می‌شد. این شاهرها در ماتورا اشعابی می‌یافت که بسمت جنوب یعنی اوزن و دکان میرفت. جاده‌ای که بدهانه رودند می‌رسید در اثر خوی قبایلی که در مناطق سفلی آن بسر می‌بردند کم اهمیت‌تر بود. این امر از متن مطلب معلوم میشود که میگوید «از جاده خشکی که به باریگازا منتهی میگردد بمراتب بیش از جاده‌هایی که به بارباریکوم میرود کالاهای تجارتی حمل می‌شود.»^۲

پس از آن با طلوع ایران ساسانی و تأسیس ناوگان تجارتی ایران بازرگانی ابریشم کاملاً به دست ایران افتاد و آن قسمت از این کالا که از راه خشکی به ایران می‌رسید و قبلاً بانحصار اشکانیان درآمد بود، بطور در بست در اختیار ایرانیان قرار گرفت. بعلاوه در دوره ساسانی قسمتی که از راه دریا می‌رسید و یا از طریق باکترا به بنادر هند راه می‌یافت نیز بر اثر توسعه کشتیرانی تجارتی ایران از دست رقبا خارج گشت و در انحصار ایران قرار گرفت.

اکنون برای مطالعه این قدرت جدید کشتیرانی که تجار رومی و غرب را از میدان بدر کرد و جانشین آنان شد، بشرح کیفیت کشتیرانی ساسانیان مندرجات این فصل مرهون مطالعه عمیقانه پرفسور هادی حسن، در کتاب کشتیرانی ایرانیان هستیم.

۱ - سفر دریای اریتره، ص ۶۴

۲ - برای اطلاع بیشتر رجوع شود به جاده ابریشم The Silk Road اثر Luce Boulnois ترجمه به انگلیسی از: Dennischamberlain، نیویورک، ۱۹۶۶

بخش پنجم

ساسانیان در دریا



در آستانهٔ دومین بخش افتخار آمیز دریانوردی ایرانیان ، مروری اجمالی بر -
 فاصله دوبخش ضروری بنظر می‌رسد : خواندیم که پس از نخستین فصل درخشان دریا
 نوردی ایرانیان - عصر هخامنشی - و بیش از دو قرن تسلط - مطلق پارسیان بر دریاها
 و اقیانوسهای شناخته شده و ناشناخته ، در قرنه‌های هفتم تا ششم و پنجم میلاد ، با هجوم -
 اسکندر ، یک دوران رکورد و توقف در امر دریانوردی ایرانیان پیش آمده که تنها
 از یک نظر (اکتشافات دریائی نثارک دریا سالار اسکندر و آگاهی او بر ناشناخته‌های
 خلیج فارس و اقیانوس هند) حائز اهمیت است ... آنگاه دوران پر تشتت جانشینان اسکندر
 فرا می‌رسد ، با دست‌یازی‌های ، کمابیش قابل توجهشان بر دریا ... اینان که بخاطر داعیه
 حکومت و اختلافات داخلی کمتر به امر دریانوردی توجهی داشتند و از سوئی منطقه
 مورد نزاعشان عموماً سرزمینهای خشک بود ، تا حدودی دریا و دریانوردی را از یاد
 بردند ، گوا اینکه بیگانه ساختن کامل آنان با دریا نیز منطقی به نظر نمی‌رسد ، چرا که
 در تاریخ می‌خوانیم : پس از حکومت دوازده سالهٔ اسکندر (مرگ او به سال ۳۲۳ ق . م
 در ۳۲ سالگی اتفاق افتاد) ویست و دوسال جنگهای مداوم بین نخستین مدعیان جانشینی
 او - که توجهشان را از دریا به لشکرکشی در فلات ایران معطوف می‌داشت ، از سال
 ۳۱۲ تا ۱۸۷ ، شش تن سلوکی به مدت یکصد و بیست و پنج سال بر این سرزمین (که
 خواه ناخواه دریا‌های بزرگی را نیز شامل می‌شد) حکومت کردند ... اگرچه در تاریخ
 اشاره چندانی به دریا نوردی آنان نیست ، ولی بامروری کوتاه درمی‌یابیم که دریانوردی
 آنان و جنگهای دریائیشان امری اجتناب‌ناپذیر بوده است ، چنانکه در مطالعهٔ شرح
 زندگی و حکومت سلوکوس نیکاتور (۳۰۶ تا ۲۸۱ ق . م) بدست بطلمیوس کرائونوس
 می‌خوانیم که هنگام عبور از تنگهٔ دار داندل (هلس پونت) بدست بطلمیوس کرائونوس
 بقتل رسیده است . (۲۸۱ ق . م) که خود حکایت از سفر دریائی او می‌کند ... و یا
 هنگام مرور زندگی سلوکوس دوم (۲۴۶ تا ۲۲۶ ق . م) به این حادثه برمی‌خوریم که :
 «مصریها به انتقام قتل «برنیس» - یکی از زنان آنتیوکوس که اهل مصر و هووی
 «لادودیس» مادر سلوکوس بود - با پادشاه سلوکی به جنگ می‌پردازند و ... نه تنها
 در خشکی او را شکست دادند ، بلکه در دریا نیز کشتی‌های او را معدوم ساختند ...»^۱

۱ - تاریخ ایران - از ماد تا پهلوی - حبیب‌الله شاملوی - ص ۱۴۹

تصویر روبرو : حجاریهای بیستون - نزدیکی کرمانشاه - پادشاه ساسانی در يك شکارگاه دریائی
 مشغول شکار گراز است - همراهان در قایق شاه و قایق‌های دیگر دیده میشوند .

اشکانیان نیز - چنانکه گفتیم - با حکومت پنج قرنیه خود - از ۲۵۰ قبل از میلاد تا ۲۲۶ میلادی که این سلسله به دست ساسانیان منقرض شد، وبا وجود ۱۸ پادشاه، اغلب به کشمکش‌های داخلی سرگرم بودند و میدان فعالیتشان از حدود ارمنستان و آذربایجان - و احیاناً تا گرگان - تجاوز نمی‌کرد که شرح دریاوردیهای مختصرشان در ضمیمه فصل پیشین آمد.

اینک می‌پردازیم به دومین دوران درخشان دریاوردی ایرانیان، یا بهتر بگوئیم دومین امپراطوری بزرگ ایران که تاریخ با عنوان «ساسانیان» از آن نام می‌برد:

ساسانیان وارث دستگاه آشفته‌ای بودند که در هر گوشه‌اش گرایش به دریا گروهی از مدعیان حکومت اشکانی سلطنت می‌کردند، که تنها پیوندشان با حکومت مرکزی فرستادن خراج، یا اعزام نیرو، در جریان جنگها بود. ساسانیان در حقیقت تلاش خود را از دوران ضعف سلوکیها آغاز کردند. منتها در آن دوران تنها به رهبری «روحانی» برپارس‌ها قناعت می‌کردند اما چنانکه از بعضی سکه‌ها و کتیبه‌ها برمی‌آید، گاه نیز خود را «ملکا» - به معنی پادشاه - یا «قرانکرا» - هیربد - می‌خواندند... در دوران اشکانی نیز اگرچه به ظاهر مطیع آنان بودند، ولی شواهدی در دست است که استقلال و حاکمیت آنان را ثابت می‌کند: روی پارهای از سکه‌های آن دوران «... تصویر فرمانروای ساسانی را می‌بینیم که در مقابل آتش مقدس ایستاده و کمانی بردست دارد و در یک طرف آن آتش، درفش کاویانی افراشته شده است. بر این سکه‌ها به زبان پهلوی اشکانی و به خط آرامی (خط دوران اشکانی) کلماتی نوشته شده که معلوم می‌دارد، بعضی از فرمانرویان دلقب «ملکا» - پادشاه - می‌داده‌اند...»^۱

از اوایل قرن سوم، یعنی پایان دوران اقتدار اشکانیان، شورش و هرج و مرجی که سراسر کشور را گرفته بود به منطقه فارس و سواحل خلیج فارس نیز سرایت کرد. مهمترین مرکز شورش شهر تاریخی اصطخر بود که پایتخت قسمتی از سرزمین پارس به حساب می‌آمد. در همین اوان دختر یکی از پادشاهان سلسله «بازرنگی» نام رام بهشت که همسر ساسان مؤید معبد معروف «آناهیتا» و از دودمان نجبای قدیم پارس به حساب می‌آمد. در همین اوان دختر یکی از پادشاهان سلسله «بازرنگی» «گوهرز» پادشاه با زرنگی و دریافت لقب شهریاری برای پسرش شاهپور - از اردوان آخرین فرمانروای اشکانی - خود داستانی مفصل است که چون مربوط به مبحث کتاب مانیست از آن در می‌گذریم، همچنین چگونگی به سلطنت رسیدن اردشیر برادر کوچکتر شاهپور، پس بهمین مختصر بسنده می‌کنیم و بشرح دریاوردی‌ها می‌پردازیم. اما قبل از شرح ماجرا، اشاره به این نکته نیز لازمست که پروفیسور هادی حسن «اردشیر بابکان را پسر ساسان چوپان، و پسر خوانده بابک شاهزاده پارسی و نخستین شهریار دومین امپراتوری ملی ایران - ساسانیان -» می‌داند.

به شهادت تاریخ اردشیر بابکان پس از جلوس بر تخت سلطنت (سال ۲۱۲

میلادی و همزمان با مرگ شاهپور بر اثر ریزش آوار در سرداب قصر سلطنتی) اولین منطقه‌ای را که تصرف کرد کرمان بود و بیاد بود این پیروزی شهری نیز بنام به اردشیر (بعدها اعراب نام آنرا بروسیر نهادند) بنا کرد، و پس از اینکه فرزند خود را به حکومت کرمان گماشت، به ترتیب اصفهان و خوزستان را گرفت و بدین ترتیب بمسواحل خلیج فارس رسید. در همین جا بود که نبردهای نهائی او با اردوان در گرفت و اردشیر بخاطر فتح عمان و عبور از دجله، ناچار با استفاده از نیروی دریائی شد.

شاید آنچه گفتیم انگیزه اصلی گرایش نخستین شهریار ساسانی به دریا باشد ولی چون در این زمینه روایات تاریخی مختلف است و جمعی به این گرایش جنبه روحانی و مذهبی داده‌اند، بمنظور حفظ بی‌طرفی بشرح و انعکاس نظرات مختلف می‌پردازیم.

پروفسور هادی‌حسن، از مقدمه‌ای که درباره اصل و نسب اردشیر می‌نویسد، در این باره اظهار عقیده می‌کند: امپراطوری جدید از سمت شمال و جنوب گسترش همانند امپراطوری سابق داشت، در حالیکه از سمت شرق و غرب هر چند به رودسند و گاهی نیز برودنیل می‌رسید، معهذا حدود و ثغور دائمی مکران و کناره چپ فرات بود. پادشاهان ساسانی در کتیبه‌هایشان عنوان «شاه شاهان ایرانیان و غیر ایرانیان» را بر خود می‌نهند، ولی تنها سرزمین غیر ایرانی که در دست داشتند، بین‌النهرین شرقی بود. بدیهی است امپراطوری ساسانیان بیش از آنکه ادامه امپراطوری هخامنشیان باشد، ادامه امپراطوری کیانیان بود. شاهان ساسانی تحت لوای درفش کاویان به تخت نشستند و سپاهیان ساسانی در پرتو فرکیانی رهسپار کارزار شدند. زیرا همین درفش بود که سلطنت را با حق الهی والوهیت را با حق سلطنت به پادشاهان قانونی پارس ارزانی داشت. وهنگامیکه ضحاک ماردوش را کاوه آهنگر از پای درآورد، پیش‌بند چرمی وی بصورت پرچم آزادی ملی یا درفش کاویانی درآمد.

اسم ساسانی نیز کیانی است، زیرا ساسان خود هفتمین پشت گشتاسب پاسدار دین زرتشت بود. پس طبیعی است اگر اردشیر فرزند ساسان «حامی دین» شود و «آئین‌نیک» زرتشت را بار دیگر به مقام دین رسمی پارس برساند.

بنابراین برای موضوع کشتیرانی پارسی از نظر او امری است حیاتی و باید این مسئله روشن شود که آیا «دریا» مخلوق «اهریمن» است یا آفریده اهورامزدا...؟ برای اینکه مطلب بیشتر شکافته شود، بد نیست بدانیم که در سال ۶۶ پس از میلاد «تیرداد» پادشاه ارمنستان و برادر «ولوگس اول» هخامنشی ناگزیر شد به روم سفر کند، تا تاج شاهی را از نرون دریافت دارد و بعلت اینکه این سفر را از طریق خشکی انجام داد «تیل»^۱ به این نتیجه رسید که دریا پدیده‌ای اهریمنی است ولی «مولتون»^۲ این عقیده نویسنده آلمانی را مردود شمرده اظهار نظر می‌کند که سفر تیرداد از راه خشکی در قرن اول میلادی ناشی از یک سابقه دیرین و نحوه تفکر ایرانی بوده است و این عمل را با عدم توجه خشایارشا به (دریا) عنصری که برای آریاها ناشناس بود و برخلاف نژادهای یونانی و ژرمن، نزد آنان محبوبیتی نداشت، یکسان می‌داند، و انصراف تیرداد را از

۱ - تیل نویسنده آلمانیست که در باره ادیان باستانی کتابی نوشته است.

۲ - مورخ انگلیسی و نویسنده کتاب اول دین زرتشت.

سفر دریائی منوط به همین امر می‌شمارد. از طرف دیگر «تیل» از علتی که «پلینی» مورخ دیگر ذکر کرده و می‌گوید که «تیرداد نخواستہ بود، عنصری مقدس چون آب را با سفر دریائی آلوده سازد» غافل بوده است.

اما هادی‌حسن می‌گوید که بعقیدهٔ من، دریا نیز چون آبهای دیگر از نظر «مغ» ها نعمت اهورامزدا و هراس خشایارشا از توفان نیز این بوده است که آنرا نشانه خشم اهورامزدا می‌دانسته و طبعاً این عقیده هرودوت که مغها برای «تیتس» و «نریدس» جن‌های دریا قربانی می‌کرده‌اند، مقرون به صحت نیست، چرا که او خود این قربانیها را نتیجه تحریک و توصیه یونانیها می‌داند.

معهذا يك مدرک مستقیم دیگر که به زبان پهلوی نگاشته شده و مربوط به حدود قرن چهارم میلادی است در مقام اندرز پدر به فرزندش «زرتشت»، برای هر يك از روزهای ماه زرتشتی امتیازات خاصی قائل شده طی شرح مبسوطی می‌گوید: «همین روز هر ماه که روز آبان نامیده می‌شود» برای انجام سفر دریائی، برای آبیاری، برای غرس درخت و برای کشت گندم نیکوست»^۱

در کارنامه اردشیر بابکان نیز که به زبان پهلوی است، در ستایش از دریا سخن رفته است، هنگامیکه، اردشیر با کنیزکی از فارس گریخت و به (رام اردشیر) و سپس به خلیج فارس می‌تازد، چنین نوشته شده است:

«... چون بجائی که رامش اردشیر (رام اردشیر) خوانند رسید، مردی بزرگ منش بناک‌نام که از سپاهیان از دست اردوان گریخته بود و بدان‌جا بند داشت خود با شش پسر و بسیاری سپاه دلیر پیش اردشیر آمد. اردشیر از بناک می‌ترسید که مگر وی را گرفته، به دست اردوان به سپارد. بناک پیش اردشیر آمده سوگند خورد و اطمینان داد که تازنده باشم خوبستن با فرزندان فرمانبردار تو باشم. اردشیر خرم گشت و آن‌جا روستائی که رامش اردشیر خوانند آباد فرمود کردن و بناک را با سواران آن‌جا گذارده، خود به کنار دریا رفت و چون دریا را با چشم دید به یزدان سپاس گفت. و بدان‌جا روستائی را اردشیر بخت^۲ نام نهاده، ده آتش بهرام در کنار دریا نشانید و از آن‌جا باز نزدیک بناک و یاران آمد...»^۳

همچنین بنابر اظهار پروکیوس هنگامیکه انوشیروان در سال ۵۴۰ میلادی به سلوسیا در ساحل مدیترانه رسید، به تنهائی در آب دریا به آب تنی پرداخت و پس از نثار قربانی به خورشید و سایر آلهه‌ها و با دعا و سپاس به درگاه خدایان مراجعت کرد^۴ علاوه بر این همه اینها شکوه و جلال کیانیان که توسط اهورامزدا بوجود آمده و او خود همه پادشاهان قانونی ایران از پیشدادیان تا ساسانیان را یارویاور است: «رومیان دریای وور و کاشا در جولان است و تورانیان کوشیدند که آن را در دریای وور

۱ - تاریخ پارسیان، به قلم کاراگا، جلد اول، ص ۱۳۷، چاپ لندن (به نقل از کتاب مادها، اثر لک‌یم)

۲ - پرفور هادی حسن این محل را (بخت اردشیر) نامیده است.

۳ - کارنامک اردشیر بابکان، شصتین تالیف احمد کروی، چاپ دوم، ۱۳۴۲، ص ۲۵

۴ - یاری نیکو به قلم پروکیوس

و کاشا به چنگ آورند»^۱ در بررسی اسناد و مآخذ این دوران روشن نیست که آب دریای وور و کاشا شور است یا شیرین، ولی چون آب خلیج فارس و دریای مدیترانه شور است و چون کشتیرانی در آن صریحاً در روزآبان توصیه شده است، لذا نه دریا می‌تواند اهریمنی باشد و نه دین زرتشتی می‌تواند مخالف فعالیت‌های دریائی بوده باشد.

اکنون از مدارك مذهبی به اسناد سیاسی می‌پردازیم، و در نخستین بررسی می‌بینم که حمزه اصفهانی در حدود سال ۱۰۲۴ (۱۶۱۵ م) نوشته است: اردشیر بابکان تعداد شهرهای ذیل را ایجاد کرد: ۱- وهشت اردشیر ۲- رام اردشیر یا ریشهر ۳- رامهرمز اردشیر ۴- بود اردشیر یکی از شهرهای موصل ۵- بتن اردشیر «یکی از شهرهای بحرین» ۶- انشا اردشیر یا کرخ میسان در دوجیل ۷- بهمن اردشیر یا بهمنشیر در دجله ۸- اردشیر خره یا فیروزآباد در حدود ۷۰ میلی شیراز ۹- دو شهر مجاور هرمز اردشیر یکی مورد سکنای اعیان و اشراف و موسوم به هرمشیر و دیگری مورد سکنای بازرگانان و موسوم به هوجستان و اجار ۱۰- و سرانجام دو شهر ممتاز «به اردشیر» یکی در کرمان و دیگری شامل یکی از شهرهای پایتخت شاهنشاهی یا شهر مدائن. از این شهرها شهر هوجستان و اجار، همان شهر سوق الاهواز در کنار کارون بود. شهر به اردشیر یاوه اردشیر همان شهر تجدید بنا شده سلوسیا بوده وهشت اردشیر یا وهستا باد اردشیر همان بندر ابله است. شهر انشا اردشیر یا کرخ میسان شهری نزدیک بصره بود. شهر بهمن اردشیر که توسط مردم بصره به بهمنشیر تحریف شد، متحماً نزدیک بصره بود. شهر رام اردشیر یاری شهر در خلیج فارس بود و در فاصله شش میلی جنوب شهر جدید بوشهر قرار داشت^۲ و شهر بتن اردشیر یا بت اردشیر در خط ساحلی موسوم به «خط» واقع در مقابل جزیره بحرین قرار داشت. بعلاوه «کارنامه» اسامی گوزران، رأی شاپور اردشیر گادمان، رامشنانی اردشیر و بخت اردشیر را نیز اضافه کرده است که از آنها اولی هویتش مشخص نشده، دومی همان جندی شاپور است، سومی فیروزآباد است، چهارمی رام اردشیر یا ری شهر است، اولی و پنجمین آنها شهری است که هم‌اکنون به توصیف آن در خلیج فارس پرداختیم.^۳ ترهت القلوب و سایر آثار نیز به استثنای تاریخ گریده به وصف شهر هرمز در خشکی، واقع در مقابل جزیره هرمز و همچنین شهر اردشیر بابکان پرداخته‌اند. بعداً نیز «فردریک یوستی» مورخ آلمانی ایجاد شهر «دهمی اردشیر» و شهر «دستگرد» یا «اسکی بغداد» را متذکر شده. بنابراین رویهمرفته فرض بر این است که قریب هیجده شهر توسط اردشیر بابکان ایجاد و یا تجدید بنا شده باشد و این خود امر قابل ملاحظه‌ای است که یازده تا از این شهرها بنادر دریائی هستند، زیرا یا در خود

۱- از کتاب یشتها

۲- درباره ریشهر به تکمیل در فصل پسین سخن گفته‌ایم.

۳- حمزه اصفهانی شهرهایی را که اردشیر بنا کرده، تفسیر می‌کند. او می‌گوید:

اردشیر خره (فیروزآباد)، به اردشیر (دو شهر بهر سیرمدائن و دیگری به اردشیر کرمان بر- دسیر)، بهمن اردشیر (دجلة العورا یا بهمنشیر و فرات میسان) انشا اردشیر (کرخ میسان)، رام اردشیر (ریشهر)، رامهرمز اردشیر (سوق الاهواز یا اهواز) بود اردشیر (شهری از موصل)، وهشت اردشیر (محلش برمن معلوم نیست). بتن اردشیر (شهری در بحرین) (اخبار پادشاهان ایران، دکتر جعفر- نمار، ص ۴۴)

ساحل قرار گرفته‌اند یا در کنار رودخانه‌هایی که قابل کشتیرانی هستند و گنجایش کشتی‌های دریا پیمایان را دارند، ساخته شده و چون بنا بر قول حمزه شهر «بتن اردشیر» در مجاورت بحرین ایجاد شده و وجه تسمیه‌اش از روی دیوارهای آن بوده که توسط این پادشاه فاتح یک در میان از لایه‌های آجر و تنه اعراب ساخته شده بود، لذا بدیهی است که فعالیت دریائی اردشیر بابکان در ماوراء سواحل پارس گسترش داشت و تبدیل واقعی و مجدد خلیج پارس به عنوان هدف غائی خود در برداشت.

پایتخت شاهنشاهی تیسفون یا مدائن بود که معنی تحت‌اللفظی آن «مجموعه شهرها» است. تیسفون که بدست اردشیر بابکان در کنار چپ دجله در برابر ویرانه‌های شهر سلوسیا بنا شد، توسط پادشاهان پس از وی با ساختن شهرهایی در اطراف آن توسعه یافت و بنابراین اسم جمع برخوردار گرفت و بصورت مدائن یا مجموعه شهرها در آمد. در فاصله‌ای نه چندان دور، در مجاورت شهر باستانی بابل، شهر جبرایا پایتخت یک ایالت عرب وابسته به امپراطوری ساسانیان قرار داشت.

لسترنج می‌نویسد: «کمتر از یک فرسخ در جنوب کوفه خرابه‌های حیره واقع است که در زمان ساسانیان شهری بزرگ بوده و در مجاورت آن دو کاخ معروف «خورنق» و سدیر (الصدر) قرار داشته است. گویند نعمان پادشاه حیره کاخ خورنق را برای بهرام گور، شکارچی بزرگ ساخت. وقتی مسلمین پس از فتح بین‌النهرین به حیره دست یافتند ایوان‌های باشکوه و پراخت خورنق آن‌ها را بسختی به تعجب درآورد و بعدها خلفاء آن را منزلگاهی برای ایام شکار خود قراردادند. با اینکه امروز ظاهراً، از آن قصر چیزی بجای نمانده است ولی ابن بطوطه، که در آغاز قرن هشتم از آن سرزمین عبور کرده، اندکی از دیوارهای شکسته و قسمتی از گنبدهای نیمه خراب آن را دیده است...»^۱

با نفوذ ساسانیان و تفوق و تسلطی که داشتند، برای حیره امکان نداشت، تا از نظر ترقی و پیشرفت با شهرهای ایران رقابت کند و بهمین جهت تیسفون تا طلوع اسلام کماکان مرکز بزرگ تجارت شرق بود.

اما آنچه مسلم است اینست که تیسفون تا زمان انوشیروان نیز به رشد کامل خود نرسیده بود، زیرا بنا بقول حمزه، شهر «هنبوشاپور» را قباد ۹۵ - ۱۴۰ قبل از هجرت (۵۳۱ - ۴۸۷ میلادی) در نزدیکی مدائن ساخت و انوشیروان (۴۵ - ۹۵) قبل از هجرت (۵۷۹ - ۵۳۱ میلادی) شهر «به ازاندیوخسرو» را برمدائن افزود. بدیهی است دیگر آیا می‌رسیده بود که عامل پارسی در تجارت اعراب نقش اساسی داشت و مورد نیاز همه ممالک شرق و غرب در این زمان بود... البته این کنترل تجارت و مخصوصاً بازرگانی دریائی خلیج فارس را ایران بدون کشمکش بدست نیاورده بود. تجارت سود بخشی که بنا بگفته «چین‌شو»... «ساکنین ان سی (پارس) و تین (هند) با مردم تات‌سین (سوریه) از راه دریا تجارت می‌کنند. سود این تجارت صد برابر است»^۲

۱- جغرافیای سرزمین خلافت شرقی، لسترنج، ترجمه محمود عرفان، بنگاه ترجمه و

نشر کتاب ۱۳۳۷ تهران ص ۸۲

۲- کتاب «چین‌شو» قبل از نیمه قرن هفتم نوشته شده و دوران ۴۱۹ - ۲۶۵ میلادی را مورد

عنوان «آن‌سی» که در بالا آمد، معمولاً به معنای اشکانیان می‌آمد، ولی چون «چین‌شو» به دورانی سروکار دارد که دیگر اشکانی وجود ندارد (سال ۲۲۶ میلادی اشکانیان تحت انقیاد اردشیر بابکان در آمدند) لذا کلمه «آن‌سی» را در این جا باید ایران ساسانیان ترجمه کرد.

گفتیم که تسلط دریائی و بازرگانی ساسانیان بر خلیج فارس به سادگی میسر نشد. اردشیر بابکان که خود رازنده‌کننده عظمت هخامنشی می‌شمرد، باقیام خود، این کشور را که بر اثر نفوذ اجتماعی و اخلاقی یونانیان ترکیبی نامتجانس یافته و رنگ اجنبی بخود گرفته بود، روحاً و جسماً به صورت ایرانی درآورد و هرچه از دست رفته بود به ایران بازگرداند، که منطقه خلیج فارس و کرانه‌هایی که از قلمرو ایران خارج شده بود از اهم آنها بشمار می‌رود.

طبری و حمزه اصفهانی مورخان بزرگ اسلامی درباره نبرد اردشیر و تصرف بحرین نوشته‌اند:

«ساترون نامی که فرمانده بحرین بود، حاضر نشد مانند سایر فرمانداران ایرانی، عنان اختیار خود را به اردشیر بابکان تفویض کند، لذا، اردشیر به اتفاق پسر خود شاپور و گروهی دیگر از سپاهیان، بوسیله کشتیهائی که در سواحل خلیج فارس فراهم گردیده بود، برای مطیع ساختن ساترون رفت. چون ساترون تاب مقاومت درخود ندید در قلعه محکمی که برای چنین روزی بنیاد کرده بود متحصن گردید. اردشیر آن قلعه منبع را پس از یکسال محاصره تصرف کرد و ساترون را به قتل رسانید و گنج و مال فراوان بدست آورد و پسر خود را آنجا گذاشت و خود به فارس بازگشت و بوی دستور داد در بحرین شهری بنیاد کند که برج و باروی آن یک طبقه از آجر و یک طبقه از بدنه‌های رعایای متمدن و یاغی باشد. شاپور چنان کرد و بدین جهت آن شهر را تن اردشیر نامیدند...»^۱

بهر حال امپراطوری ساسانیان تابدان حدگسترش یافت، که پس از هخامنشیان بحداعلای عظمت و اقتدار رسید و مرزهای زمینی و دریائی و مبادلات بازرگانی خود را تا دور دست‌ترین سرزمین‌های آنروز توسعه داد.

طبق نوشته علی سامی: حدود فرمانروائی ساسانیان، استان‌ها، شهرستانها و بخش‌هایی که در دوران سلطنت پادشاهان این سلسله وجود داشته، بر حسب تقسیم‌بندی «موسی-خورنی» (موسس حوزناستی) مورخ ارمنی که «مارکوارت» آلمانی آن را ترجمه کرده و با شرحی به اسم «ایران‌شهر» چاپ کرده است شامل این بخش‌ها بوده است:

- ۱- در غرب ۹ واحد جغرافیائی
- ۲- در جنوب نیمروز ۱۹ استان
- ۳- در شمال «آپاختر» ۱۴ استان
- ۴- در شرق «خوراسان» ۲۶ استان

→ بحث قرارداده است به نقل از کتاب (چین‌ورو) شرقی، چاپ ۱۸۸۵، بقلم: اف هیرت، ص ۵۰:

۱- تاریخ سیاسی خلیج فارس - ص ۶۸

درین دوره از حکومت ساسانیان ده واحدی که بادریا راه داشته‌اند ، عبارت بودند از^۱ :

- ۱- میشان یا (میشان) نزدیک خوزستان
- ۲- هگر (هجر) کرسی بحرین در ساحل غربی خلیج فارس (این بحرین به غیر از مجمع‌الجزایر بحرین امروزی است) .
- ۳- بنیات اردشیر در قلیف ساحل خلیج فارس .
- ۴- دیرین «دارین» جزیره‌ای از مجمع‌الجزایر بحرین .
- ۵- میش مامیک «مسماهیج» ماش‌ماهی میان بحرین و عمان
- ۶- مزون اسم پارسی عمان در شبه جزیره عربستان کنار خلیج فارس که کرسی آن در زمان قدیم «صحار» نام داشته است .
- ۷- خورهرستان ، لارستان کنونی
- ۸- دی‌بول «الدبیل عربی» نزدیک لاری بندر .
- ۹- کرمان «گرماتای زمان هخامنشی» کرمان امروزی .
- ۱۰- سند و سرمان

تردید نیست که در دوران ساسانی کشتیرانی مستقیم بین خلیج فارس و چین وجود داشته است. یکی از اتباع چین بنام «ای‌چنگ» که بسال ۵۰ بعد از هجرت (۶۷۱ میلادی) با یک کشتی پارسی بنام «پوسه» در این دریاها سفر می‌کرده است می‌نویسد :

«در آغاز پائیز [۶۷۱ میلادی] ... به شهر کوانتوک آمدم ، و آن‌جا روز برخورد خود را با دارنده یک کشتی «پوسه» برای سفر بسوی جنوب تعیین کردم ... سرانجام از کرانه کوانگ‌چو (کانتون) به کشتی در آمدم ...»^۲

در کتاب پرفسور هادی حسن^۳ و همچنین «لاومز»^۴ همه‌جا کلمه «پوسه» را برای پارسیان به کار برده‌اند بدین ترتیب در این سال مسیحی کشتی‌های پارسی تا چین می‌رفته‌اند و به داد و ستد با مردم آن دیار مشغول بوده‌اند .

بسال ۹۸ بعد از هجرت (۷۱۷ میلادی) یک هندی در کاروانی که مرکب از سی و پنج کشتی پارسی بوده از سیلان به پالمانگ سفر کرده ، بیشتر کشتی‌های این کاروان در راه شکسته شدند و سرانجام او در سال ۱۰۱ بعد از هجرت (۷۲۰) به کانتون رسید^۵ .

یک داستان چینی می‌گوید : در سال ۱۰۸ بعد از هجرت (۷۲۷) دریانوردان پارسی به سیلان و مالایا می‌رفتند : «آن‌ها در کشتی‌های بزرگ به کشور (چین) کشتی می‌راندند و بیکراست به کانتون می‌رفتند، برای خواسته‌های ابریشمی و جنس‌های مانند آن»^۶ .

۱ - تمدن ساسانی ، جلد دوم ، علی سامی ۱۳۴۴ . ص ۳۲۳

۲ - دریانوردی عرب ، ص ۸۲

۳ - کشتیرانی ایرانیان ، نسخه انگلیسی ، ص ۵۷

۴ - Sino-Iranica شیکاگو ، ۱۹۱۹

۵ - دریانوردی عرب ، ص ۸۳

۶ - ایضاً ، ص ۸۳

جرج حورانی نویسنده کتاب دریانوردی عرب، پس از ذکر این مأخذ می‌نویسد:
 «پس تا این جا گواهی‌ای که در دست داریم می‌توانیم احتمال بودن کشتی‌های پارسی
 راکه پیش از اسلام با چین داد و ستد می‌کردند بپذیریم. اینکه کشتی‌های چینی درین
 دوره به خلیج فارس می‌رسیدند مسئله دیگری است. بجز طبری سه گزارش دیگر هست که
 گواہ برجین سفرهای دریائی گرفته شده است...»^۱
 پس از اردشیر بابکان، دوران گسترش امپراتوری تا زمان سلطنت هرمز دوم
 کمابیش ادامه داشت. اما پس از او در دوران سلطنت شاپور دوم (ذوالاکتاف) بود که
 این عظمت بار دیگر به اوج رسید.

هرمز دوم به سال ۳۰۹ میلادی درگذشت. فرزندان بالفش شایستگی تاج و تخت
 نداشتند و از طرفی دارای علائق یونانی بودند پسرش آذر نرسی نیز که حکمرانی خشن و
 بیدادگر بود. بیش از هفت ماه دوام نیاورد، لذا تاج و تخت به جنین‌شاه فقید که مؤید
 اعلام کرد سر خواهد بود، تعلق گرفت. پیشگونی مؤید به حقیقت پوست و فرزند شاه که
 پس از مرگ او دنیا آمد پسر بود و به نام شاپور دوم براریکه سلطنت نشست. مورخین عرب
 او را شاپور ذوالاکتاف می‌نامند و مورخین اروپائی از او به نام شاپور بزرگ یاد می‌کنند
 (۳۷۹ - ۳۱۰ میلادی).

خردسالی شاپور انگیزه تجاوز اعراب شد و «از سرزمین عبدالقیس، بحرین و
 کاظمیه ارتشی بی‌شمار از دریا گذشت و به بندر ری شهر و سواحل اردشیر خره و فارس رسید
 و در آن حول و حوش به غارت و چپاول پرداخت.»^۲

«... قبایل عرب قیسر و تمیم و بکر بن وائل به این تصور که ایران با چنین پادشاهی
 طبعاً دستخوش هرج و مرج خواهد بود، و چون فاقد زهبری مقتدر است، می‌توان بدان
 دست اندازی کرد، از جزیره العرب به خوزستان و فارس یورش بردند و بهر جا که رسیدند،
 از یغما و کشتار فروگذار نکردند.»^۳

اوضاع تا مدتی بدین منوال ادامه داشت تا آنکه شاپور بزرگ شد. پادشاه جوان
 که بسن بلوغ رسیده بود، تحمل اینگونه تجاوزات را نداشت، لذا سپاهی تشکیل داد که
 بیشتر افراد آن شاهزادگان و اصیل‌زادگان ایرانی بودند و فرماندهی آنرا نیز شخصاً به
 عهده گرفت. در نخستین نبرد شاپور که به اخراج متجاوزین همت گماشته بود، در کار خو،
 توفیق یافت و آنانرا تا دیار خودشان، در قلب شبه جزیره عربستان و نواحی حجاز باز پس
 راند (۳۲۶ میلادی).

«... گویند یکی از اجداد پیغمبر که «نزار» نام داشت، شاپور را در همان حال که
 سرگرم انتقام بود، ملاقات کرده و از متجاوزین شفاعت نمود. پادشاه نیز به احترام او از
 تعقیب آنان صرف نظر کرد...»^۴

بنا بگفته حمزه اصفهانی، پس از شکست و قلع و قمع اعراب تمیم، بکر بن وائل

۱ - دریانوردی عرب، ص ۶۳

۲ - تاریخ طبری

۳ - جغرافیای سیاسی خلیج فارس - ص ۶۹

۴ - ایضاً - ص ۶۹

وقیس ، نظیر همین سرنوشت نیز نصیب یمامه ، مدینه و تقلیب شد و چون اعرابی را که به اسارت گرفته بودند شانه‌هایشان را سوراخ می‌کردند و آن را با طناب به یکدیگر می‌بستند ، پادشاه ساسانی را شاپور ذوالاکتاف یا «صاحب شانه‌ها» لقب دادند . البته جمعی از مورخان را عقیده بر اینست که «... داستان مورد بحث افسانه‌ای بیش نیست و اساس تاریخی ندارد»^۱ و این لقب باید ریشه دیگری داشته باشد. درحالیکه «اف. د. ج. پاروک» خاطر نشان می‌سازد که «اصطلاح پهلوی برای ذوالاکتاف عربی در دست نیست»^۲ حمزه اصفهانی صریحاً تأکید می‌کند: «شاپور را که اعراب ذوالاکتاف می‌خوانند ، پارسیان «هویه‌سنا» می‌نامیدند که «هویه» به معنای شانه است و «سنا» به معنی سوراخ شده...» یکی از اقدامات دیگری که به شاپور نسبت می‌دهند اینست که : وی پس از مراجعت از عربستان دستور داد اعراب مهاجم را که در جریان نبردها و تهاجمات پیشین، در بحرین و خلیج فارس متوطن شده بودند ، جلای وطن دهند و بجای آن‌ها مردم ایرانی نژاد ، در این مناطق سکونت گیرند اما اعراب گرچه از خلیج فارس بیرون رانده شدند، ولی هنوز در اقیانوس هند باقی بودند «مخیان» که بسال ۲۱۵ . هـ - (۴۱۴ . م) از سیلان دیدن کرده می‌گوید : «خانه‌های بازرگانان ساپو (سبائیان) بطرزی بسیار زیبا آراسته است ...» باهمه اینها ، از این زمان افول عرب آغاز شده و بهرام گور شهریار حادثه‌جو، اعراب را از فعالیت در این منطقه نیز مانع می‌شود. این پادشاه ۱۹۱-۲۰۹ ق. هـ (۴۳۸ - ۴۲۰ م) بنا به گفته طبری بطور ناشناس به هند سفر کرد و از آنجا باتفاق همسر هندی و جهیزیه هنگفت از طریق دیبول ، مکران و مناطق مجاور سند به پارس بازگشت . پروفیسور راولینسون این شهادت طبری را رد کرده ولی پاروک آنرا پذیرفته است... اما چون مدرکی برای ثبوت نظر هیچیک از دو طرف در دست نیست، شاید بهتر آن باشد که وقوع این سفر را بپذیریم . چون دیبول بندر دریائی ثروتمندی در دهانه سند بوده، و مکران و سند نیز هر دو ایالات دریائی محسوب می‌شوند، بیطرفانه‌ترین تعبیری که می‌توان از گفته طبری بعمل آورد ، اینست که ساحل دریای مکران تا بندر دیبول از لحاظ اقتصادی مطیع و منقاد پارسها بود . و این استنباط را که متضمن گسترش فعالیت بحری ایران می‌شود ، می‌توان با جریان وقایع بعدی مفصلاً نشان داد، زیرا در سال ۱۱۴ قبل از هجرت ۵۱۲ میلادی ، سفاین ایران در بنادر دور دست سیلان بارومی‌ها رقابت می‌کردند .

کوسماس ایندیکوپلست در کتاب خود (نقشه‌برداری مسیحی) می‌نویسد : «... در اینجا باید آنچه را که برای یکی از هموطنان ما اتفاق افتاد ، شرح دهیم : او بازرگانی به نام سویاتروس بود که با هندوستان تجارت می‌کرد ، ولی تا آنجا که اطلاع داریم، اکنون سی و پنج سال است که فوت کرده ... زمانی او برای تجارت به این جزیره تاپروبان (سیلان) آمد ، و چنین اتفاق افتاد که یک کشتی از پارس نیز در همان زمان با کشتی او در بندر لنگر انداخته بود . بنابراین مردان «آدولیس» که سوپاتروس در میان آنان بود به ساحل آمدند ، مردم پارس هم همینطور ... همراه با آنان شخصی آمد ، باسن

۱ - تاریخ سیاسی خلیج فارس - ص ۶۹

۲ - سکه‌های ساسانیان پاروک ، ۱۹۲۴

و ظاهری محترمانه، بعد چنانکه رسم آنجا بود، شخصیت‌های محلی و صاحب منصبان گمرک خانه آنها را پذیرفتند و به حضورشاه بردند.». .

کوسماس کتاب خود را که این شرح از آن نقل شده، در سال ۵۴۷ میلادی نوشته است و چون «سوپاتروس» سفره‌اند را سی و پنج سال پیش از آن تاریخ انجام داده، لذا اولین آگاهی که از تجارت ایران با سیلان بدست می‌آید، با سال ۱۱۴ قبل از هجرت (۵۱۲ میلادی) تطبیق می‌کند.

در آن تاریخ قباد در ایران سلطنت می‌کرد و خسرو انوشیروان که در سال ۱۱۳ قبل از هجرت ۵۱۳ میلادی برای که سلطنت ایران نشست یکی از مشهورترین پادشاهان سلسله ساسانی است که - قلمرو سلطنتش از شمال به لازیکا در بحر اسود می‌رسد و از جنوب تا یمن گسترش داشت و اگر قول طبری، حمزه و ثعالبی را باور داشته باشیم، حتی به سرانندیب و جزیره سیلان نیز می‌رسید. چنانکه طبری در این باره می‌نویسد:

«... و پس از آنکه خاک یمن به اطاعت کسری انوشیروان گردن نهاد، وی یکی از فرماندهانش را با سپاهی نیرومند به سرانندیب فرستاد که سرزمین جواهرات است و وابسته به هند. سردار ایرانی با شاه سرانندیب نبرد کرد و اوراکشت و بر آن سرزمین حکومت کرد و از آنجا برای کسری انوشیروان ثروت هنگفت و جواهرات بسیار آورد...»
حمزه اصفهانی نیز می‌گوید:

«... از فتوحات بزرگی که به دست کسری انوشیروان انجام گرفت فتح شهر سرانندیب، فتح شهر قسطنطنیه و فتح ایالت یمن بود...»

مسیو «رنو» مورخ فرانسوی در کتاب خود موسوم به «جغرافیای ابوالفداء» و باز در کتاب دیگرش به نام «خاطره هند»، اظهار عقیده می‌کند که سیلان توسط ناوگان ایران فتح شد و «سرجیمز تننت» مورخ انگلیسی در کتاب خود موسوم به «سیلان» دقیقاً همین نظر را ابراز داشته است و می‌نویسد: «ایرانیان در اوائل قرن ششم تحت لاسوی خسرو انوشیروان، موقبت ممتازی در شرق بدست آوردند. کشتی‌هایشان در بنادر هندوستان رفت و آمد می‌کرد و ناوگانشان در لشکرکشی‌هایی که علیه سیلان بعمل می‌آمد به پیروزی نایل شد، این لشکرکشی بدان خاطر انجام پذیرفت تارفتار سوئی را که نسبت به هموطنانتان صورت گرفته بود (هموطنانی که به قصد تجارت در آنجا رحل اقامت افکنده بودند) تلافی کنند...» .

پرفسور اولینسون در اعتبار این فتح تردید دارد، و حتی مشکوک است که انوشیروان به سوی هند لشکرکشی کرده و یا هیچیک از مناطق آن سرزمین را متصرف شده باشد. وی می‌نویسد: «در بخش امپراتوری که بخسرو انوشیروان نسبت داده می‌شود شرقی‌ترین ایالات آن خراسان و سیستان و کرمان بنظر میرسد اما گیبون کابل و زابلستان را نیز به این ایالات می‌افزاید، ولی بدون ارائه دلیل...» .

به قول یک شاهد عینی معاصر که همان کوسماس کوبلست باشد: «رودسندیعی فیزون که به خلیج فارس می‌ریزد، مرز بین ایران و هند را تشکیل می‌دهد.» ولی

عجیب بنظر می‌آید که راولینسون رویهمرفته متوجه این نکته نشده باشد، زیرا وی کتاب «نقشه برداری مسیحی» را مورد مطالعه دقیق قرار داده است.

به عقیده پروفیسورهادی حسن گرچه یقین است که امپراتوری انوشیروان به سندرسیده، ولی تردید است که تا سیلان گسترش یافته باشد. طبری، حمزه و ثعالبی ظاهراً یک فتح اقتصادی را بصورت یک پیروزی نظامی و دریائی تحریف کرده‌اند، زیرا کوسماس کوپلست و پروکیپوس برای ادعایشان هیچ مدرکی ارائه نمی‌دهند.

کوسماس کوپلست می‌گوید: «این جزیره (سیلان) یک کلیساء، مخصوص مسیحیان ایرانی - که در اینجا رحل اقامت افکنده‌اند - نیز دارد. و یک نگهبان کلیسا که از ایران به ریاست آن منصوب شده و یک شماس کلیسا برای دستیاری او، باشعائر کلیسایی کامل... به این جزیره که دارای موقعیت استثنائی است آمده است کشتی‌هایی از همه قسمت‌های هند، و از ایران واتیوی به این جزیره رفت و آمد دارند و همینطور هم، اهالی جزیره کشتی‌های بسیاری به سایر نقاط گسیل می‌دارند، و از دور دست ترین کشورها، (کشورهای داخل دماغه کمورین، یعنی ناحیه شرقی آن) که مقصودترین سیتا و سایر محل‌های تجاری است، ابریشم، صبرزد (چوب‌عود)، میخک، چوب صندل و سایر محصولات وارد می‌کنند و مجدداً این کالاها را از این سو به بازارها و مراکز بازرگانی دیگر، مانند «ماله» که در آنجا فلفل می‌روید و به «کالیانا» که مردم آن به‌صدور مس و کتجد و پارچه برای تهیه لباس می‌پردازند ارسال می‌دارند زیرا آنجا نیز محل بازرگانی بزرگی است. و همچنین باسیندو [محملاً دیول - سند دردهانه رودسند] که در آنجا مشک و پوست گرانبهای بیدستر، و مرهم گیاهان معطر هندی تولید می‌شود یا تجارت می‌کند. ضمناً به ایران و به کشور هومریت و به آدولیس جنس صادر می‌کنند و این جزیره اجناس و فرآورده‌های صادراتی را از همه این مراکز و بازارها که نامشان را بردیم دریافت می‌دارد و آنها را به دور دست‌ترین نقاط ارسال می‌دارد. در عین حال محصولات خود را نیز به هر دو جهت صادر می‌نماید.»

منبع موثق دیگر در تایید بازرگانی ایران در اقیانوس هند، کتاب «پارس زیبا اثر پروکیپوس قیصر است که از نظر اخلاقی به‌عنوان مورخ ژوستینین - (که در ۶۰ - ۱۰۰ قبل از هجرت می‌زیسته) (۵۶۵ - ۵۲۷ میلادی) شناخته می‌شود و همچنین وقایع - نگار اتفاقات بزرگ بالیزاریوس به حساب می‌آید. بنابراین اظهار این مورخ، علاقه خاصی که در نگارش تاریخ این وقایع ابراز داشته است اگر دلائل دیگری در بر نداشته باشد - به این علت است که وقتی به عنوان مشاور سردار بالیزاریوس منصوب شد، قرعه به نامش اصابت کرد تا عملاً شاهد عینی همه وقایعی که خود مورد بحث قرار داده است باشد. وی عقیده راسخ داشت، در حالیکه توضیح و تشریح برای علم بیان و نبوغ برای شعر شایسته است، حقیقت محض نیز برای تاریخ لازم و ضروری است.»^۱

اکنون بپردازیم به شهادت واقعی پروکیپوس، وی می‌گوید: «هنگامیکه هلستایوس بر مردم اتیوی سلطنت می‌کرد و اسمینفائوس براهالی هومریت فرمانروائی داشت، امپراتور ژوستینین سفیری فرستاد به نام ژولیانوس و تقاضا کرد که هر دو کشور

بخاطر اشتراك مذهب، در جنگ علیه پارسها با رومیان همکاری کنند، زیرا وی اطمینان داشت که مردم اتیوپی با خرید ابریشم از هند و فروش آن به رومیان می‌توانند پول زیادی بدست آورند، در حالیکه رومیان فقط از يك طرف سود خواهند برد، بدین معنی که آنها دیگر ناگزیر نخواهند بود، پولشان را به دشمن بپردازند. (منظور از این ابریشم پارچه‌ای است که آنها عادتاً پوشاك خود را - که در یونان قدیم «مدیک» نامیده می‌شد و در زمان حال آن را «سریک» می‌نامند - از آن تهیه می‌کردند. لغت «سریک» خود از زبان چینی که نخستین صادرکننده ابریشم بوده، مشتق شده است.) اما در مورد هومریت‌ها، امپراتور ژوستینین از آنها تقاضا کرده بود که کالیسوس پناهنده را بعنوان سرکرده بر «مادنی» بگمارند و با ارتش بزرگی از مردم خودشان و از «ساراسن» های مادنی به خاک پارس حمله‌ور شوند... بنابراین هردو پادشاه سفیر امپراتور روم را با وعده انجام تقاضاهایش مرخص کردند، ولی هیچکدام به وعده‌های خود وفا نکردند. زیرا برای اتیوپی‌ها امکان نداشت که از هندیان ابریشم بخرند چون بازرگانان ایرانی همیشه در همان بندری که کشتی‌های هندی اول در آن لنگر می‌انداختند مستقر می‌شدند اینان ساکن دو کشور مجاور بودند و عادت داشتند که کلیه بارهای کشتی را یکجا بخرند. و برای هومریت‌ها هم کار دشواری بود از کشوری بیابان و پهناور که مدت زیادی برای عبور از دشتهای آن لازم بود بگذرند و تازه با مردمی که خیلی بیش از خودشان جنگجو بودند مواجه گردند.^۱

«پروکیپوس» از بنادر هند نام نمی‌برد، ولی «کوسماس» این کمبود را جبران می‌کند و می‌گوید: «مهمترین محلهای بازرگانی هند، سندو، اروهوتا، کالیانا، سیبورا است و بعد پنج بازار «ماله» که فلفل صادر می‌کند. («ار هوتا» مکانی است در ساحل غربی شبه جزیره گجرات که هویتش دقیقاً مشخص نشده است و «سیبورا» به نام چاول یا چنوال بندری است دریائی در فاصله ۲۳ میلی جنوب بمبئی) این پنج بازار عبارتند از: پارتی، منگروت، سالوپاتانا، نالوپاتانا و پودپاتانا.

(«مانگاروت» منگالور است و سالوپاتانا، نالوپاتانا و پودپاتانا بین منگالور و کلیت قرار دارند... و پاتانا به معنی شهر است.) بعد در میان اقیانوس به فاصله‌ای قریب پنج شانه روز از خاک اصلی، «سیلدیبا» واقع شده که همان تاپروبان است. و بعد دوباره در خاک اصلی «مارالو» قرار دارد، که بازار صدور صدف هندی است آنگاه «کابر» که لعل ارغوانی صادر می‌کند، و بعد در مسافتی دورتر، سرزمین میخک است و پس از آن تزینیستا که ابریشم تولید می‌کند.^۲

در دوران سلطنت انوشیروان، ایرانیان موفق به صدور ابریشم به امپراتوری روم شدند. کنترل این جاده بری از پارتها به پارسها رسیده بود و ترك‌ها که در آسیای غربی حاملین ابریشم و سایر کالاهای بازرگانی بودند، سعی داشتند با استقرار يك ارتباط مستقیم با تجار قسطنطنیه این انحصار را از دست ایرانیان بیرون آورند. «این احتمال قویاً وجود دارد که ایرانیان مستقیماً از چین خرید می‌کردند و ترك‌ها را برای حمل کالاهای خریداری

۱ - از کتاب پارس زیبا اثر پروکیپوس

۲ - نقشه برداری میخی - اثر کوسماس کولپلیست

شده، اجبر می‌کردند»^۱ در این زمان «مانیاك» که رئیس قبیله سغد بود، فرصت یافت تا به دیزابولوس (خان بزرگ ترك) پیشنهاد کند که مصلحت ترکها در این است، که به دوستی با رومیان بپردازند و برای آنها ابریشم‌های خریداری شده را حمل کنند، زیرا آنها بیش از سایر ملل از پوشاك ابریشمین استفاده می‌کنند. و مانیاك افزود که وی حاضر است در معیت گروهی از سفراء ترك سفر کند تا استقرار مناسبات دوستانه را بین ترکها و رومیان گسترش دهد. ولی این مذاکرات به ثمر نرسید و فقط مساعی دوراهب نستوری که تخم کرم ابریشم را در يك عصای مجوف و بطور پنهانی از چین خارج کرده بودند، منجر به پرورش کرم ابریشم و تولید این محصول را در قلمرو رومیان شد. ولی این امر فقط رومیان را از لحاظ ابریشم از ایرانیان بی‌نیاز ساخت، در صورتیکه سایر فرآورده‌های گرانبهائی که وجود آنها برای امپراتوری پرتجمل روم اجتناب‌ناپذیر بود، هنوز می‌بایست از شرق (که درید قدرت ایران بود) وارد شود، زیرا اینك بنادر هند تصرف شده بودند و یمن نیز خاکش در شمار مستملکات ایران قرار داشت.

افول هیماریت‌ها که خیلی زود و پس از آغاز پنجمین قرن مسیحی آغاز شد، به سال ۱۰۳ قبل از هجرت - ۵۲۳ میلادی (هنگامیکه ذونواس پادشاه یمن به دین یهود درآمد و با قتل عام قریب بیست‌هزار مسیحی نجران، فرماندار مسیحی حبشه را مجبور ساخت تا از طرف هم‌دینانش به مداخله بپردازد) به نهایت رسید و سپاه عظیمی به آن سرزمین گسیل شد، در این ماجرا ذونواس از میان رفت و یمن به تصرف درآمد. ولی این تغییر و تبدیل اربابان بر آنها گران آمد، چون يك ستمگر حبشی جانشین دیگر شده بود، هیماریت‌ها نومیدانه «سیف‌بن ذویزان» روی آوردند و به او اختیار تام دادند تا یا از امپراتوری بیزانتین و یا از ایرانیان کمک بگیرد. بیزانتین هیچ نوع همکاری و کمکی ابراز نداشت، مدائن نیز فقط به اعطای عطیه‌ای شخصی که عبارت از يك جبه افتخار و ده‌هزار درهم پول بود، اکتفا کرد. ابن‌ذویزان پولهای طلا را مشت مشت بین ضابطین شاه تقسیم کرد و هنگامیکه از او توضیح خواسته شد، جوابداد: «چه کار دیگری می‌توانستم با آن انجام دهم. کوه‌های سرزمینی که مولد من است، فقط از طلا و نقره تشکیل شده.» با این وسوسه انوشیروان را به اندیشه افکند تا در تصمیم خود تجدیدنظر کند. در این هنگام یکی از مشاوران پادشاهان ساسانی به او گفت: «شاهنشاهان، در زندان تومردانی هستند که آنها را به قید اسارت کشیده‌ای تا به کام مرگ روند. نمی‌توانی آنها را به او بدهی؟ اگر هلاک شوند که منظورت برآورده خواهد شد و اگر به تسخیر آن کشور بپردازند آنوقت برسیادت تو افزوده می‌شود.»

پروفسور براون می‌گوید: «این نقشه زیر کانه برای توأم ساختن توسعه امپراطوری با اقتصاد داخلی در کمال علاقه تصویب شد و از کاوش زندانها هشتصد نفر جانی بیرون آمد که تحت فرماندهی سردار پیری به نام وهریز قرار گرفتند که از بس پیر بود، پلك چشمانش بر روی هم افتاده بود و هر گاه می‌خواست تیری شلیک کند نیازمند آن بود که پلك‌ها را از روی چشمانش بالا بزنند و آنها را برایش نگاه دارند.»^۲ هنگامیکه سیف‌بن ذویزان که

۱ - دایرة‌المعارف اسلامی - مقاله مارتین هارتمن چاپ اول ص - ۸۳۹

۲ - تاریخ ادبیات ایران - تالیف پرفسور ادوارد براون

قدرت این نیروی اعزامی را مشاهده کرد گفت: «این عده قلیل در برابر سپاه انبوه حبشی‌ها چه توانند کرد؟» و شاه پاسخ داد: «یک آتش کوچک برای سوزاندن مقدار زیادی هیزم کافی است.» و ابن‌ذوی‌قرن که از کوه‌های پراز طلا و نقره سرزمینش صحبت کرده بود، عاقلانه از جر و بحث بیشتر خودداری کرد. تاریخ شرق درباره قدرت این قوای اعزامی متفق‌الرای نیست. این گروه را که طبری هشتصد نفر و حمزه اصفهانی هشتصد و نه نفر شمرده، در «نهایة‌الارب» سه هزار و ششصد نفر بشمار آمده است. معهذا در همه مدارك تصریح شده که آنها سفرشان از راه خشکی نبوده، بلکه از راه دریا مسافرت کرده‌اند. طبری می‌گوید: «هشت فروند کشتی بود و هر کشتی یکصد نفر سر نشین داشت و آنها عازم دریا شدند. از آن هشت کشتی دوفروند آن غرق شدند. شش کشتی دیگر به راه خود ادامه دادند و سلامت به حضرموت رسیدند.»

حمزه اصفهانی نیز به همین نحو می‌گوید: «آنها باهشت کشتی عازم شدند که دوتای آنها غرق شد و شش تا به ساحل رسیدند.» و همومی‌افزاید که: «اکثریت زندانیان اخلاف ساسان و بهمن و ابن‌اسفندیار بودند.» «نهایة‌الارب» می‌گوید که تعداد کشتی‌ها هفت فروند بود، در حالیکه بر حسب قول ثعالبی: «هریز به اتفاق سیف‌بن‌ذوی‌قرن در اوبوله به قصد یمن به کشتی نشست و دریای متلاطم را در نوردید تا به حضرموت رسید.»^۱ به موجب ضبط صحیح پرفسور هادی حسن: مشاهده خواهیم کرد که این مورخین گرچه در اصل مطلب با یکدیگر موافق هستند، در جزئیات امر اندکی اختلاف نظر دارند و این اختلاف جزئی آنها قابل توجه است، زیرا از مقایسه آنها می‌توان شرح منطقی و قابل قبولی بدست آورد. اگر همانطور که طبری می‌گوید رویهم‌رفته هشت کشتی بود و در هر کشتی صد نفر نشسته بودند و تعداد آنها هشتصد نفر بود، می‌بایستی هدایت کشتی نیز در دست خود محکومین بوده باشد. و چون به قول حمزه اصفهانی اکثریت محکومین ایرانی بودند معلوم می‌شود که کشتی‌ها را اکثر آکارکنان ایرانی هدایت می‌کردند. ثعالبی اوبوله را بندر سوار شدن به کشتی‌ها می‌شمارد و این امر طبیعی بنظر می‌رسد، زیرا او بوله نزدیکترین بندر دریائی به تیسفون پایتخت ساسانی بود و از بندری که در آن پیاده شده‌اند، نامی برده نشده است، ولی غیر از «اوسلیس» نباید جای دیگری بوده باشد. زیرا «پلینی» در شرح مسیر کشتیرانی اظهار می‌دارد که «اوسلیس مناسبترین بندر برای کسانی است که از هند می‌آیند می‌باشد.»^۲ و «پریپلوس» اعلام می‌دارد که «اوسلیس نخستین لنگرگاه برای آنهاست است که در خلیج به کشتیرانی می‌پردازند که مقصودش خلیج عدن است.»

ولی در ادامه شرح مطلب، بنظر می‌رسد که وهریز هنگامیکه در ساحل مقابل پیاده شد، تعداد کثیری قوای اعراب یمنی به او ملحق گشتند. دوفروند از کشتی‌های وی با همه سر نشینانش دستخوش امواج دریا شده بودند. شش کشتی دیگر نیز پس از پیاده شدن افراد آن سوزانده شدند و ذخایر آذوقه‌ای که در آنها بود به دریا ریخته شد. افراد گفتند: «شما بر خوراک ما دست انداختید و آنها را به ما می‌ها دادید.» وهریز پاسخ داد: «اگر زنده

۱ - تاریخ شاهان ایران - ثعالبی - تاریخ شاهان ایران - به اهتمام روتنبرک - چاپ

پاریس ص ۶۱۷

۲ - تاریخ طبیعی - اثر پلینی

بمانید ماهی می‌خورید و اگر زنده نماید از بی‌غذائی چه باك؟^۱ .
 و بدین ترتیب و هریز پس از آتش زدن کشتی‌ها آماده کارزار شد. آنگاه «مسروق»
 سلطان حبشه با اطرافیان و میهماندارانش به مقابله شتافت. یاقوت درستی که برپیشانی
 می‌درخشید او را از دیگران متمایز می‌ساخت. و هریز نشانه گرفت ، و کمان نیکوی بلندی
 را کشید ، و تیری رها کرد، و دريك لحظه یاقوت از هم شكاف ، و قطرات یاقوت گون بیرون
 زد و چهره سلطان اتیوپی را فراگرفت و این آغاز فرمانروائی ایران بر یمن بود .

تاریخ صریحی هنوز برای فتح یمن تعیین نشده ، ولی چون این امر در زمان
 سلطنت انوشیروان اتفاق افتاد لذا باید قبل از سال ۵۷۹ میلادی که تاریخ وفات انوشیروان
 است بوده باشد. و باز چون در زمان سلطنت مسروق نیز اتفاق افتاده لذا باید بعد از سال ۵۷۰
 میلادی هنگامیکه حضرت محمد پیامبر اسلام بدینا آمد و زمانیکه ابراهام پدر مسروق
 بطرزی معجزآسا با میهماندارانش در برابر دیوارهای مکه به قتل رسیده بود باشد. بین
 ابراهام و مسروق سلطنت یقسوم فاصله بود که همانطور که پروفیسور براون می‌گوید باید کمی
 پیش اودر گذشت انوشیروان باشد که یمن به تصرف ایران درآمد.^۱

اینك قبل از شرح سلطنت خسرو پرویز و پایان دوران تسلط ایرانیان بر یمن ،
 شرح دیگری را که تاریخ درباره چگونگی پیروزی ایرانیان بر این سرزمین و تسلط ناوگان
 ساسانی و سفاین تجاری آن بر دریاهای منطقه عربستان می‌دهد منعکس می‌کنیم.

تاریخ سیاسی خلیج فارس در باره چگونگی این نبردها توضیح می‌دهد
 که «اگرچه دوره ساسانیان در ایران از حیث فتوحات و جهانگیری بیایه دوره هخامنشی
 نمی‌رسد و کشور شاهنشاهی وسعت و پهناوری دوران سیروس و داریوش را نداشت ،
 ولی بدون شك تمدن این دوره بیش از نیاکان قدیم خویش بدینا و اوضاع آن
 آشنائی و بستگی پیدا کرده بودند و در کارها و شئون مختلف از جمله بازرگانی که مستلزم
 مسافرت به کشورهای دور دست از راه خشکی و دریا بود ورزیده‌تر و بی‌باکتر شده بودند.
 در همین دوره بود که ملوانان و ناخدایان ایرانی خلیج فارس را که در حکم دریای داخلی ایران
 بود ، پایگاه اساسی آمد و شد کشتیهای خود قرار داده بودند و دامنه بحر پیمائی خود را به
 همه نقاط نزدیک و دور خاور رسانیدند.^۲

داستانهای افسانه مانند «سندباد بحری» و امثال آن که از اواخر سده دوم هجری
 شایع گردید از سرگذشتهای دوران ساسانی سرچشمه گرفته است»^۳ بعقیده نویسنده همین
 کتاب، گسترش امپراتوری ساسانی و تسلط آنان بر دریا در دوران سلطنت انوشیروان بیش
 از پیش تثبیت شد . در زمان انوشیروان سواحل خلیج فارس و دریای عمان سرتاسر ،
 تا کرانه‌های خلیج عدن و عربستان و یمن زیر نفوذ و تسلط ایران بود و در این هنگام خلیج
 فارس مرکز بزرگ نیروی دریائی عظیم و مقتدر ساسانیان بشمار می‌آمد و در همین منطقه
 بود که سپهد «وهرز» با ارتش نیرومند خویش که به لشکر نجات شهرت یافته بود، برای
 نجات یمن از تسلط حبشی‌ها ، به این صفحات لشکر کشد و آن سرزمین را جزء ممالک

۱ - کشتیرانی ایرانیان ، فصل ساسانی

۲ - تاریخ سیاسی - خلیج فارس - فصل ششم - ص ۶۵

۳ - ایضاً ص ۷۱

تحت الحمایه ایران در آورد و «سیف بن زبیر» پسر پادشاه یمن که از بیم حبشی‌ها به دربار ایران پناهنده شده بودند، باردیگر از طرف پادشاه ساسانی، به مقام سلطنت آندیار گماشته شد. در دوران انوشیروان کلیه امور از جمله دریانوردی و بازرگانی و تجارت دریائی پیشرفت زیادی کرد که در نتیجه آن سفاین تجاری و ناوگان جنگی ایران سرتاسر پهنه دریاهای جنوب آسیا و خاور افریقا را زیر سلطه خود داشتند و در همین زمان بود که جزیره سرانندیب در جنوب هندوستان و کوچ نشین زنگبار در کرانه‌های افریقای شرقی، که توسط نیروهای ایران تصرف شده بود، بصورت عمده‌ترین مرکز تجارت ایران در دو منطقه مهم دنیای آنروز درآمد و جمعی از بازرگانان و پیشه‌وران ایرانی، باین مناطق کوچ کرده، و در همان جا متوطن شدند. «... سرانندیب یا سراندیونام فارسی جزیره سیلان است و همچنین کلمه زنگبار که بمعنی سرزمین زنگبار است، وسعت قلمرو بازرگانی و دامنه نفوذ ایران را در آن روزگاران نشان میدهد.»^۱

در همین زمان بود که خلیج فارس، شاهد بزرگترین بحرپیمائی‌های عهد ساسانی بود که نتیجه درخشان آن نجات سرزمین یمن از سلطه حبشی‌های افریقائی بود. بمقیده پاره‌ای مورخین این دریانوردی ایرانیان که بفرمان انوشیروان و با فرماندهی سپهبد «وهرز» صورت گرفت، مصادف با سال ۵۷۰ مسیحی یعنی سال تولد حضرت محمد (ص) پیغمبر اسلام است.

مردم حبشه که مذهب مسیحی داشتند برای تصرف کشور یمن و سرزمین حبشه سپاهی را بفرماندهی ابرحه (ابرهه) از طریق دریای احمر، بسوی یمن گسیل داشتند. ابرهه پس از اینکه یمن را بانبروهای مهاجم خود تصرف کرد، فرمان داد تا در صنعا - پایتخت یمن - و سایر شهرها زمین کلیساهای زیادی احداث کنند و مردم را وادار سازند، تا بزور، به آئین مسیحیت بگروند. اما یکی از متنفذین یمن که شدت با مسیحی‌گری مخالف بود، گروهی از یهودیان را وادار ساخت که شبانه به کلیساهای جدیدالحداث بروند و در و دیوار این اماکن مذهبی را با فضولات انسانی آلوده سازند. وقتی ابرهه از این عمل آگاه شد، فرمان داد ناکلیه معابد یهودیان را در یمن ویران کنند و خون جمع کثیری از آنان را بریزند. بدنبال این حادثه بود که ابرهه خصومت و کینه‌توزی را با همه اهالی اعم از موافق و مخالف آغاز کرد و سوگند خورد که با اعزام نیروئی بزرگ از یمن و حجاز عزیمت کرده، پس از تصرف مکه، خانه کعبه را با خاک یکسان کند. پیروی از همین تصمیم و سوگند بود که با شصت هزار سرباز حبشی و گروه کثیری از سپاهیان یمنی عازم مکه شد و این شهر را بمحاصره خود در آورد. مردم مکه در مقابل سپاهیان مهاجم ابرهه که علاوه بر تجهیزات کافی صدها فیل را، با شمشیرهای آخته که بر خرطوم‌هایشان بسته بودند، پیشاپیش سپاه می‌فرستادند، خود را ضعیف و ناتوان می‌دیدند، برای نجات از شدت عمل ابرهه به عبدالمطلب - جد حضرت محمد (ص) پیغمبر اسلام - که بزرگ مکه و متولی خانه خدا بود، متوسل شدند و از او درخواست کردند تا برای نجات شهر و دفع خطر دشمن چاره‌اندیشی کند، عبدالمطلب نیز با گروهی از اشراف مکه بملاقات ابرهه رفت، اما بجای اینکه نجات

شهر را از وی بخواهند ، درخواست کرد تا اشتران وی را که سربازان ابرهه تصاحب کرده بودند ، باو پس دهند .

این نکته تاریخی شایان بحث است که ابرهه در قبال این درخواست ابراز شگفتی کرد و گفت: چگونه آزادی اشتران خویش را خواهانی ، ولی از آزادی مکه و خانه خدائی که بدان معتقد هستی سخن نمی گوئی و عبدالمطلب جوابداد : شترها متعلق به من هستند ، اما خانه مال خداست. من اشتران خود را مطالبه می کنم و محافظت خانه خدا را بصاحب خانه ، یعنی خداوند واگذار می نمایم. «این سخن او که گفت: ان للبیت رب للجمیع ، سرزبانهاست»^۱ .

گویند که ابرهه از این صراحت لهجه در شگفت شد و لرزه بر اندامش افتاد ... همچنین درباره حوادثی که در همین زمان - یعنی هنگام محاصره مکه برای سردار حبشی اتفاق افتاد نوشته اند: هنگامی که شهر از هر جهت در محاصره بود و سپاهیان ابرهه ارتفاعات شهر را زیر ضربات منجیق فرو می کوفتند بیماری وبا در سپاهیان ابرهه شیوع یافت و جمع کثیری از آنان را بدیار نیستی فرستاد. تا آنجا که ابرهه ناچار شد همراه بازمانده سپاه خویش، در حالیکه از هجوم بیماری و شدت مصیبت سخت درمانده شده بود ، به یمن بازگردد. اما یمنی ها نیز که ضعف و فتور دشمن را مشاهده کردند ، سر بنافرمانی برداشتند ولی علیرغم جنبشهای پراکنده تسلط بر یمن کماکان ادامه یافت.

همین مقدمات بود که باعزام نیروی دریائی ایران بآسامان - که شرح آن باروایتی در صفحات پیشین داده شد - منجر گردید . اما همین ماجرا را نویسنده تاریخ سیاسی خلیج فارس با تفصیل بیشتر بیان کرده است ، که شرح آن از نظر مقابله و در نتیجه کشف حقایق تاریخی ضروری بنظر می رسد: سیف بن زبیرن پادشاه فراری یمن - پس از تسلط ابرهه - برای چاره جوئی وطن و ملتش بدربار قیصر روم رفت و از او استمداد طلبید . قیصر به وی گفت: «من نمی توانم کسانی را که با من از حیث کیش و آئین مخالفند ، بر آنهاییکه با ما یک دین و مذهب هستند ، یاری کنم» . شهریار فراری یمن مایوسانه روی بمذائن و دربار خسرو انوشیروان نمود و به حضور پادشاه باریافت و گفت : «شاهنشاها ، کشور ما را که مردمش در سرشت و طینت با شما یکی هستند ، از ظلم مردمی بدسرشت نجات دهید» انوشیروان از او پرسید : «مردم شما از چه جهت با ما هم سرشت و از یک طینت هستند؟» سیف پاسخ داد : «ما در رنگ رخساره با شما همانندیم و دشمن ما تیره رنگ و سیاه فامند» . انوشیروان از طرز گفتگوی او و اینکه حاضر نگردید برجایگاهیکه چهره پادشاه ایران بر آن نقش شده بود بنشیند و بموض از راه ادب آنرا بر سرگذارد ، بسی خرسبند و مصمم گردید سپاهی بهمراهی وی برای سرکوبی حبشی ها بفرستند . ولی جنگهای متمادی بادولت روم که سرانجام منجر به پیروزی ایران گردید و همچنین سرگرم بودن انوشیروان بامر عمران و اصلاحات کشور ، اجرای این تصمیم را ممکن ساخت و سیف ابن زبیرن نیز پس از هفت سال وفات یافت. بعد از فوت سیف ، پسرش معدی کرب که او نیز نیز فراری و متواری بود ، با معرفی نعمان بن منظر پادشاه دست نشانده ایران در «حمیر بحضور انوشیروان رسید و گفت : «پادشاها . من

برای گرفتن میراث خود آمده‌ام» انوشیروان پرسید: میراث تو چیست... گفت: «من پسر سیفزی‌یزن هستم که پدرم در این سرزمین جان خود را فدای شاهنشاه نمود، ولی به آرزوی خود که خلاصی وطنش از دست دشمن بود، نرسید. حال کمک کنی و کشور ما را بانروی شاهنشاهی نجات دهی، و با این مکرمت، بر ما منت ابدی بگذاری» خسروانوشیروان باسران سپاه خود مشورت کرد و آنگاه مقرر داشت که سپهد وهرز یکی از محبوبترین و دلیرترین فرماندهان را بفرماندهی بیست هزار سرباز (که بیشتر آنان از زندانیان بودند) برای استخلاص یمن و راندن حبشی‌ها اعزام دارد. وقتی که از شاه پرسیدند: چرا از زندانیان را باین کارزار دور می‌فرستی گفت: «اگر بهلاکت رسند زهی کامیابی ما و اگر فاتح شوند، بازهم زهی کامیابی».

وهرز این نفرات را که اغلب آنها زن و فرزند واسب و لوازم زندگانی خود را همراه می‌بردند، بر سی فروندکشتی سوار نمود و از لنگرگاه بندر ابله بصره حرکت کردند. طول ارونرد و شطالعرب را که پیمودید وارد آبهای خلیج فارس شدند و پس از سه ماه بحریمائی، در اوایل پائیز بود که کشتی‌ها بسواحل یمن رسیدند. ولی در این دریانوردی شش فروند از کشتی‌ها مفقود و سر به نیست شدند.

سپهد وهرز پس از پیاده شدن سربازان تدبیر حکیمانه‌ای بکار برد که در عالم سلحشوری بسیار پرارزش و در موفقیت او در این جنگ مهم سهم بسزائی داشت. بدین معنی که فرمانداد تا تمام کشتی‌ها را آتش زدند. آنگاه روبه سپاهیان نمود و گفت: «دشمن در پیش و دریا در پشت سر شماست هرگاه نهراسید و مردانه پیش‌روید، پیروز خواهید شد و نام شاه و ایران را بلندآوازه خواهید ساخت و اگر ترسیدید و قصد فرار کردید، جز امواج بیرحم دریا، پناهگاهی نخواهید یافت».

این ابتکار و تدبیر عاقلانه آنچنان در روحیه سپاهیان موثر افتاد که برای پیروزی در این جنگ جانبازیها کردند و از قدرت شگرف دشمن نهراسیدند. سپهد وهرز درحالیکه پیشاپیش سپاه حرکت می‌کرد به همراهان خود گفت: اکنون می‌بینید که حبشی‌ها در مقابل ما صف‌آرایی می‌کنند، پس همین که بآنها نزدیک شدیم و آتش جنگ درگرفت، به من اطلاع دهید که مسروق (پسر ابرهه) سردار حبشی برچه مرکبی سوار است... سپاهیان نزدیک شدند. آنگاه به سپهد خبر دادند که مسروق پیش می‌آید ولی دم‌بدم مرکب خود را عوض می‌کند، چه در آغاز سوار فیل بود و بعد براشتر نشست و سپس اسب را برای سواری انتخاب نمود و اینک برخر سوار شده است.

وهرز این خبر را بفال نیک گرفت و گفت: خدا را سپاس که به بخت بلند پادشاه دادگر، بردشمن پیروزی یافتیم... پرسیدند: چرا؟! گفت: بسبب اینکه سردار آنها متدرجاً از بلندی به پستی فرود آمده و این خود نشان آنست که دشمن در پیش ما ذلیل و زیر دست خواهد شد. آنگاه تیری به چله کمان گذارد و سرداران خود گفت: ببینید اولین تیری که از سوی ما رها میشود تیری است که هم اکنون از این چله کمان، چنان برپیشانی مسروق می‌نشانم، تا آن دانه یا قوت سرخ و درخشانی که با زنجیر طلا از کلاه خود او بر روی پیشانی اوویخته بدونیم گردد.

وهرز چنین کرد و مسروق از پشت الاغ بر زمین نقش بست و بیشتر سپاهیان

در همان یورش اول از پا درآمدند و بقیه به اطراف متواری گشتند. از وقایع شایان توجه در این جنگ این بود که وقتی پرچمدار سپاه ایران که با پرچم افراشته، در پیشاپیش سپاه در حرکت بود و می‌خواست وارد قلعه مستحکم قمدان شود، و هرز دستور داد، در قلعه را فرو کوفتند، تا مبادا پرچمدار ناچار شود، برای ورود به قلعه پرچم ایران را خم نماید.

وهرز پس از فراغت از این کارزار و فتح یمن، بامر شاهنشاه ایران معدی کرب پسر سیف‌بن‌زی‌بزن را براریکه شهریاری نشاند و تاج بر سر او نهاد و خود نیز با سپاهی که همراه داشت در آن سرزمین اقامت گزید.

این فتح نمایان که از راه خلیج فارس در چنان روزگاری صورت گرفت، همه را بویژه عربها که همسایگان نزدیک ایران بودند، به تحسین واداشت و بزرگان آنها را سالها سپاس‌گو و مداح ایرانیان نمود^۱.

اشعار بسیار از شاعران ایرانی نژاد عرب زبان بجای مانده است که در همه آنها شجاعت «مردان آل ساسان» و شهامت «وهرزدیلمی» مورد ستایش قرار گرفته است.

یمن تا سال ۶۲۸ میلادی در تصرف ایران باقی ماند. در آن سال «بازان» فرماندار ایرانی دستوراتی از خسرو پرویز دریافت داشت تا اطلاعاتی درباره پیامبر عرب کسب کند. ولی قبل از آنکه این امر انجام پذیرد خسرو پرویز سقوط کرد و «بازان» اکنون آزاد بود تا قیومت سازگارتی برای مردمش انتخاب نماید. بنابراین در کمال مسرت به اسلام گردن نهاد و الحاق خود را به پیامبر اسلام اعلام داشت^۲.

«دبلیومویر» و «پرفسور براون» هر دو درباره اینکه بازان آخرین فرماندار ایرانی یمن بوده است متفق‌القول هستند.

پرفسور براون می‌گوید: «یمن یک ایالت ایرانی شد ابتدا به فرمانروائی فاتح آن وهریز (و در قسمتی از عمر وی توسط سیف) و سپس توسط، پسرش، نوه‌اش، نواده‌اش و سرانجام، در زمان حضرت محمد (ص) توسط یک ایرانی به نام بازان از خانواده‌ای دیگر. حتی در ایام اولیه ظهور اسلام اسم «بن‌الاحرار» یا «نجیب زادگان» را که اعراب ساکنان ایرانی یمن را به این عنوان مینامیدند زیاد میشنومیم»^۳.

شرح حمزه اصفهانی در این مورد کمی متفاوت است. وی می‌گوید: «سلطنت یمن پس از مرگ سیف‌بن‌زی‌بزن به وهریز رسید، بعد به ولیجان، بعد به حرزادان شهر، بعد به النوشجان، بعد به مروزان، بعد به فرزندش خر خسرو، بعد به بازان فرزند ساسان‌الجرون که یمن را به نام خسرو پرویز اداره می‌کرد... پس از بازان، دادویه پسر هرمزبن فیروز فرمانروای یمن شد... این هشت ایرانی بر یمن پس از آنکه آن را از تصرف «همیارها» خارج ساختند فرمانروائی کردند. نخستین آنان وهریز بود و آخرینشان دادویه - و قریش سلطنت یمن را از دست دادویه خارج ساخت. اخلاف این

۱ - تاریخ سیاسی خلیج فارس - فصل ششم

۲ - «حیات محمد» تألیف دبلیو مویر چاپ ۱۹۲۳ ادینبورگ ص ۳۷۱

۳ - تاریخ ادبیات ایران - پرفسور ادوارد براون - چاپ ۱۹۰۸ لندن - نسخه انگلیسی ص

هشت ایرانی تا امروز در ایالات و ولایات یمن باقی مانده‌اند.^۱ این است مجموعه اطلاعات موثق و در عین حال متفاوت که از منابع گوناگون درباره فتح یمن در دست داریم و هنگامیکه منصفانه قضاوت می‌کنیم، براساس شرایط و مقتضیات مربوط به فتح یمن مانند طول راه و مدت سفر دریائی، ترکیب کارکنان و سرنشینان کشتی‌ها، قلت ناوگان، و تهور دریاسالار، و منابع قدرت دشمن، بروشنی درمیابیم که فتح یمن ستایش‌آمیزترین اقدام امپراتوری ساسانیان در اقیانوس هند است تا آنجا که اروپائیان در این باره می‌گویند:

«هشصد جانی و یک سردار موقتی در دریای بیکران به کام مرگ روانه شدند و به تسخیر سرزمینی توفیق یافتند که در همه قرون و اعصار مقرر دریانوردان بوده است»^۲ سرزمینی که ارتش روم که از جانب یک امپراتوری مقتدر با عزمی راسخ به آن لشکر کشید، از تصرف عاجز ماند، زیرا «امپراتور آگوست مصمم بود که یا اتیوپی و عربستان را با خود متحد گرداند و یا آنها را تحت انقیاد درآورد»^۳. اما ایرانیان نه فقط بریمن تاختند، بلکه آن را بطور دائم متصرف گشتند بطوریکه تا سقوط امپراتوری خود (ساسانیان) آن را به عنوان مستملکات خویش در اختیار داشتند.

و چون دماغه افریقا در اثر وضع جغرافیائی خاص، یک امارت «همیار»ها (یکی از اقوام جنوب عربستان که در زمان حضرت رسول مقهور اقوام شمال عربستان شدند) بوده، و گذشته از آن، دریانورد ساسانی اساساً بازرگان بوده است، لذا انگیزه فرمانروای ایرانی یمن در گسترش نفوذ امپراتوری ایران بر کرانه افریقا تقریباً اجتناب ناپذیر بوده است. مازور «پیرس» می‌گوید: «شک نیست که ایرانیان یا «شیرازی‌ها» که در زمان بسیار قدیم (بنابعقیده پرفسور اشتولمان مقارن پایان قرن ششم میلادی) به کرانه شرقی افریقا رسیدند و به‌ارائه و اشاعه هنر ساختمان سنگی، تهیه آهک و ساروج، کنده‌کاری روی چوب، و پارچه‌بافی پرداختند»^۴. ولی در هر حال، استقرار حکومت ایرانی در یمن، لااقل این نتیجه را در برداشت که حمل و نقل دیرین بین هندوستان و مصر را به ید قدرت ایران منتقل ساخت.

لازم است این حقیقت را نیز خاطر نشان کرد که دولت ساسانی تجارت اعراب را در خلیج فارس نیز به همین ترتیب از دست آنان خارج ساخت. بدیهی است که شاپور ذوالاکتاف از اعراب کرانه جنوبی خلیج فارس نه فقط انتقام خود را گرفت، بلکه بحرین و قلمرو مجاور آن را نیز بصورت جزء لایتجزای امپراتوری ساسانیان درآورد «اعراب نفی بلد شدند»^۵ و «ایرانیان به‌جای آنان کوچ کردند»^۶ و سرزمین‌های تسخیر شده تحت اداره مرزبانان (سرپرستان سرحدات) قرار گرفت. صاحب کتاب فتوح البلدان

۱ - تجارت و کشتیرانی باستانیان در اقیانوس هند - بقلم ویلیام ونسنت چاپ ۱۸۰۷

لندن ص ۶۳

۲ - لشکرکشی الیوس گالوس به عربستان - بقلم استرابو

۳ - کتاب‌نگار - تالیف سرگرد بی‌بیرس چاپ ۱۹۲۰ ص ۳۵۱

۴ - تاریخ طبری

۵ - فتوح البلدان

که در ۲۷۹ هـ. ق. - (۸۹۲) میلادی درگذشت شهادت داده است که: «در زمان حضرت رسول بحرین به امپراتوری ایران تعلق داشت»^۱. (قالوا و کانت ارض البحرین من مملکتہ الفرس.) و «ساکنان آن از مجوس و یهود و مسیحی تشکیل می‌شد.» (اهل الارض من المجوس والیهود و النهاری.) و اعراب «عبدالغیث» و «بکر بن وائل» و «تمیم» تحت نظارت دو گانه «المنذر بن ساوی» و «عبدالله بن زید» مرزبانان شاهنشاه ساسانی قرار داشتند. و حتی در هشتمین سال قبل از هجرت «هجر» یا قلمرو بحرین تحت نظر مرزبانان ایرانی به نام سبخت^۲ قرار داشت، در صورتیکه مرزبان دیگر ایرانی فیروز فروند جشیش تاهنگام خلافت عمر بر «زراره» فرمانروائی می‌کرد^۳. عمان نیز از نفوذ ایرانی تھی نبود. زیرا بنا بر قول صاحب کتاب فتوح البلدان: «حضرت رسول اکرم به ابوزید دستور داد که از مسلمانان صدقه و از مجوس‌ها مالیات سرانه بگیرد.» بنابراین مقارن پایان قرن ششم میلادی، خلیج فارس و بحر عربی منحصرأ ایرانی بودند و راههای بازرگانی هم در دریا و هم در خشکی که دنیای شرق و جهان غرب را به یکدیگر مربوط می‌کردند، فقط از میان قلمرو شاه بزرگ می‌توانستند بگذرند.

تا اینجا شهادت کتبی تاریخ بود. ولی شرح کتبی تنها منابع تاریخی و نیز گواهی زبانشناسان نیز مبین این حقیقت است که دامنه دریانوردی ساسانیان از سیلان و حدود و ثغور تشکیلات «هیمار» ها بسیار فراتر رفته و تا «سوماترا» و بنادر چین گسترش داشته است. نکته شایان توجه دیگر، نقشی که ایرانیان بر تسلط به سرزمینها و دریاهای عربی، و در تمدن و فرهنگ و هم‌چنین دریانوردی اعراب برجای نهادند، نیز قابل توجه است. بر اساس اظهارات ابن‌خلدون که می‌نویسد: «اکثر رجال دانشمندی که مقام برجسته و ممتازی را بین مسلمین احراز کرده بودند خارجی بودند، و اینکه مسلمین قرون اولیه به علت آنکه تمدن ساده و خشن آنان در بیابان نشو و نما کرده بود از علم و هنر کاملاً بی‌خبر و بی‌بهره بودند» این استنباط بعمل می‌آید که «مردمی» بایک تمدن ساده و خشن در شرایطی نبودند که نجوم را در دریانوردی بکار بندند، یا به سفرهای دور و دراز دریائی به چین و شبه جزیره مالایا مبادرت ورزند^۴. مع هذا در ازمنه قبل از اسلام، بین عرب بیابانی و عرب ساحلی یک اختلاف اساسی وجود داشت^۵. اولی راهزن و آواره بیابان (بیابانگرد) بود. دومی ملاح به دنیا آمده و وارث یک تمدن بزرگ و باستانی بود. و خطای سخت خواهد بود که دریانوردی ساسانیان را بدون شناسائی و تصدیق سهم تاجر عربی که با هزاران سال صعود سالانه برفراز امواج متلاطم اقیانوس هند، این دریا را امن و آشنا ساخته بود برآورد کنیم. چرا این سفرها بفتناً در سیلان خاتمه یافت و چرا برعهده ساسانیان محول گشت تا به چین پیشروی کنند، هنوز این مسائل تحقیق و بررسی نشده است.

۱ - حمزة اصفهانی ص ۷۸

۲ - ایضاً - ص ۸۵

۳ - ایضاً ص ۸۵

۴ - ژورنال آسیائی ص ۲۴۷

۵ - تجارت و دریانوردی باستانیان در اقیانوس هند - بقلم ویلیام وینست جلد دوم

پروفسور هادی حسن اضافه می‌کند :

در دوران ساسانی، درخشکی نیز قدرت ایران افزایش یافته بود. انوشیروان در سال ۵۴۰ میلادی انطاکیه را مورد هجوم قرار داد و در آب‌های دریای مدیترانه به شنا پرداخت. کمی پس از آن در زمستان ۵۴۱ - ۵۴۰ میلادی سفرائی از لازیکا يك ایالت واقع در کناره دریای سیاه - آمدند و خواستار کمک انوشیروان علیه تحمیلات واخادی‌های رومیان شدند. آنها گفتند: «یکی از باستانی‌ترین کشورها را به حیطه سلطنت خود خواهید افزود و در نتیجه آن قدرت فرمانروائی خود را گسترش خواهید داد و این امر منجر بدان خواهد شد که از طریق سرزمین ما به دریای رومیان راه خواهید یافت و در آن سهم خواهید شد و پس از آنکه در آن دریا کشتی‌هائی ساختید، شاهنشاه، برایتان امکان خواهد داشت تا بدون زحمت به کاخ بیزانتین قدم گذارید... و باید افزود که غارت سرزمین رومیان هر سال بدست اقوام وحشی هم مرز تحت کنترل ما خواهد بود. زیرا شما یقیناً با این حقیقت نیز آشنا هستید که تاکنون سرزمین لازی‌سدهی بوده است در برابر کوه‌های قفقاز^۱. بدین ترتیب انوشیروان با تقاضای سفر او موافقت کرد و لازیکا جزء قلمرو ایران شد.

معهدنا طی چند سال انوشیروان به این اندیشه پرداخت که برانداختن حکومت لازی و خلع پادشاه آن شرط اجتناب‌ناپذیر انضمام دائمی آن سرزمین به امپراتوری ایران است. و «بیش از همه امیدوار بود که انقیاد لازیکا این مزیت را برای ایرانیان حاصل کند که با آغاز حرکت از آنجا بتوانند بدون هیچگونه زحمتی دریائی را که دریای اوکسین خوانده می‌شد، از هردو راه خشکی و دریا به آسانی پشت سر گذارند و بدین ترتیب براهالی کاپادوکیه و گالاتی‌ها بیتی‌ها پیروز شوند و با حمله‌ای ناگهانی بدون آنکه کسی معارضشان باشد بیزانتین را متصرف گردند. پس به این دلایل بود که خسرو انوشیروان مشتاق آن بود، تا لازیکا را نیز به تصرف درآورد»^۲.

وانوشیروان همین امیدی را که داشت عملی ساخت، بدین معنی که: «نخستین اقدامش علیه لازیکا به شرح ذیل بود. ابتدا مقدار زیادی الوار که برای ساختن کشتی مناسب بود، به آن سرزمین فرستاد. ولی قصد خود را از این کار به هیچکس ابراز نداشت، بلکه ظاهراً علت ارسال الوارها را بمنظور برپا کردن وسائل جنگ در استحکامات پترا وانمود کرد. بعداً سبصد جنگجوی ماهر ایرانی را برگزید، و آنها را تحت فرماندهی فابریزوس روانه آنجا ساخت و به وی فرمان داد تا گوبازس (پادشاه لازیک) را در کمال خفا از سرباز کند، آنگاه بقیه کارها را خودش ترتیب خواهد داد. اما هنگامیکه الوارها به لازیکا منتقل شدند، اتفاقاً بطرز ناگهانی دچار صاعقه شده، آتش گرفتند و خاکستر شدند»^۳.

بعلاوه فابریزوس در انجام مأموریت محوله کاملاً شکست خورد، و لازی بار دیگر به حمایت روم که زیان کمتری برایش در برداشت، تن داد. و انوشیروان پس

۱ - پارسی زیبا - به قلم پروکوپیوس - به اهتمام اچ. بی. دیوینک - ص ۳۹۵

۲ - همان مأخذ - ص ۵۲۱

۳ - همان مأخذ - ص ۵۲۹

از آنکه مدت نه سال بطور لاینقطع جنگید (۵۵۷ - ۵۴۹ میلادی) ناگزیر از متارکه شد و حتی در ازای دریافت سی هزار سکه طلا باج سالیانه، حاضر شد از ادعای خود نسبت به لازیکا صرف نظر کند. و بدین ترتیب جنگ لازیک در سال ۵۶۲ میلادی - ۱۰۰ قبل از هجرت - خاتمه یافت.

شکست انوشیروان در ایجاد یک پایگاه نیروی دریائی در دهانه فاسیس و فرماندهی بر کشتیرانی دریای سیاه، توسعه امپراتوری ساسانی را در اروپا، برای همیشه غیرممکن ساخت. «مصر» در سال هفت قبل از هجرت (۶۱۶) میلادی بدست «شهربرز» تسخیر شد و «چالسدون» در سال ۵ قبل از هجرت ۶۷۱ میلادی در برابر «شاهین» سقوط کرد، ولی شکست لازیکا غیرقابل ترمیم باقی ماند. زیرا رومیان، هرچند در تنگنای بودند و محدود و محصور بسر می بردند، باز فرماندهی دریا را در دست داشتند. در صورتیکه ایرانیان گرچه خاک چالسدون را مدت ده سال در تصرف خود نگاه داشتند، باز به علت فقدان نیروی دریائی نمی توانستند جلوی تدارکات بحری را که در برابر چشمشان بعمل می آمد تا برای ویران ساختن قلمرو ایران بکار رود بگیرند. هراکلیوس در سال اول قبل از هجرت - (۶۲۲ م.) از بیزانتین به کشتی نشست و از دریای اژه گذشت و درایسوس پیاده شد، و در سال اول هجرت (۶۲۳) باز از بیزانتین به کشتی نشست و از بحر اسود گذشت و در لازیکا پیاده شد و هر دو این سفرهای بحری بلامعارض بود و نتیجه هریک از این سفرها شکست و نابودی یک سپاه ایرانی بود. و در حالیکه خسرو پرویز تسلط خود را بر مصر و سوریه و آسیای صغیر کماکان حفظ می کرد، هراکلیوس بی امان مشغول تاراج قلمرو ایران از ارومیا تا سبیلیا بود سال دوم و سوم بعد از هجرت (۶۲۵ - ۶۲۴ میلادی).

بدنبال همین تاخت و تازها بود که «خسرو پرویز دستخوش نومیدی شد و باخان آوارها دست اتحاد داد و از آنان خواهش کرد که به شهر سلطنتی بتازند. ولی گرچه آوارها شهر بیزانتین را به محاصره درآوردند، ایرانیان کماکان در چالسدون باقی ماندند. کانال باریکی که بین چالسدون و دماغه پلائی جریان داشت سد غیرقابل نفوذی شده بود که عبور از آن امکان نداشت. ایرانیان فاقد کشتی بودند، و بلم های اسلانی ها قدرت مقابله با کشتی های نیرومند بیزانتین را نداشتند. بطوریکه انتقال افراد ارتش ایران از آسیا به اروپا به کمک آنها عملی نبود. شهر برز که شاهد کوشش ها و شکست متحدینش بود، از اینکه قدرت آن را نداشت تا قدمی مثبت برای کمک به یکی و عقب راندن دیگری بردارد رنج میبرد.^۱

بنابراین شرح کشتیرانی ساسانیان در دریای مدیترانه محدود است فقط به یک اهتمام در عبور از بسفور بسال چهارم بعد از هجرت (۶۲۶) و تنها جایی که در اروپا به دست ساسانیان افتاد جزیره رودس بود. رودس نیز در سال سوم قبل از هجرت ۶۲۰ میلادی از ترس لشکرکشی های شاهین و شهر برز خود داوطلبانه تن به اطاعت داده بود.^۲ چه تفاوت بسیاری است در تاریخ ایران هخامنشی ساسانی و چگونه در این دوران قدرت

۱ - هفتمین کشور سلطنتی بزرگ شرقی - تالیف جی. راولینسون - چاپ ۱۸۷۶ - ص ۱۵۹

۲ - ایضاً ص ۵۰۶

دربانی شاه بزرگ کاملاً از اروپا به آسیا پس رفته باشد.^۱

پیش از آنکه فصل مربوط به کشتیرانی ساسانیان را بپایان برسانیم، لازم است شاهد عینی و جالب توجهی را که هادی حسن از آجاتتا بدست آورده است، ارائه دهیم: از گفته طبری چنین برمیآید که خسرو پرویز در سال ۱۰۰ تا ۱۰۱ قبل از هجرت (۵۲۶-۵۲۵ میلادی) سفیری را از جانب پولاکسین دوم پادشاه هند پذیرفته بود، و هرچند شرحی از مبادله در برابر آن (یعنی اعزام سفیر ایران به هند) به دست نیامده است، با این حال یک شرح مصور به شکل مخدوشی در غار شماره یک آجاتتا برجای مانده است. ج برگس می گوید: «در دربار، در شاد نشین که بلندتر از حد عادی قرار دارد و بالای قسمت وسط پستی آن یک نیم دایره سبز رنگ وجود دارد که دارای حاشیه ای طلائی است و در هر طرفش تصاویر کوچکی نقشی شده یک راجه پوست کمرنگ روی مخده ای نشسته است. سه مرد ریش بور در لباس ایرانیان، با کلاه نوک تیز و کاملاً لباس پوشیده، از سمت راست تعظیم کنان به وی نزدیک می شوند. اولی حامل یک رشته مروارید، و دومی یک سبد و یابطری (شاید شراب)، و سومی یک سینی بزرگ پراز هدایا بودند. پشت سر سومی هیکل دیگری در لباس سفید نزدیک در ایستاده است، که شاید دربان باشد، او عصائی در دست دارد و خنجر بر کمر بند، و ظاهراً با ایرانی دیگری در آستانه در، که هدایائی به داخل می آورد مشغول صحبت است. پشت سردربان، خارجی دیگری است که سرپا لباس سفید پوشیده است، با جوراب ساقه بلند، موی مجعد، و کلاه نوک باریک، که ظرفی کشتی مانند در دست گرفته است و یک شمیر مستقیم بلند بر پشت دارد. در سمت راست بیرون کاخ یک ایرانی، مثل همانکه دم در دیده ایم، بنظر می رسد. او با مرد سبز پوشی که عصائی بدست دارد مشغول صحبت است. پشت سر، دوا سب وجود دارد، و در جلوی آنان یک سپاهی یا سرباز دارای شمیر.^۲

اگر، همانطور که تقریباً یقین است، پادشاه هندی که در اینجا ارائه شده است، پولاکسین دوم سلطان (دکن) باشد^۳، سفیر ایرانیان نیز که نزد وی آمده است، فقط می تواند از طرف خسرو پرویز باشد^۴ که در سال ششم بعد از هجرت - ۶۲۸ میلادی - به قتل رسید. و این سفیر، علاوه بر این، فقط می تواند از راه دریا آمده باشد، زیرا از لحاظ جغرافیائی، کوتاه ترین جاده خشکی، که از میان امپراتوری هارشا می گذرد مسدود بود، زیرا هارشا به سلطنت پولاکسین دوم طمع کرده و از تصرف آن توسط جنگ علنی در سال ۶۲۰ میلادی عاجز مانده بود.^۵ بنابراین، آن نقاشی رنگین دیواری، گرچه هیچگونه اشاره ای را به دریا شامل نیست، اساساً مدرکی است که از مرادوبه دربیائی ایران با هند جنوبی در دوران سلطنت خسرو پرویز.

۱- کشتیرانی ایرانیان فصل ساسانیان

۲- یادداشت هائی درباره معابد سنگی بودائی آجاتتا - به قلم ج. برگس چاپ شده در شماره

۹ نشریه پژوهش باستانشناسی هند غربی چاپ بمبئی ۱۸۷۹ ص ۲۳ - ۲۲

۳- تاریخ هند ظریفه در هند و سیلان تألیف ویننت. ا.ا. اسمیت چاپ ۱۹۱۱ آکفورد ص ۲۹

۴- ایضاً ص ۴۱

۵- تاریخ اولیه هند به قلم ویننت. چاپ ۱۹۱۴ آکفورد ص ۳۴۰

ولی دنباله‌ای نیز بر این تصویر سفارت هست که به اصطلاح مطلب به درازا کشانده و بیخ پیدا می‌کند! می‌گوید: «در نقاشی‌های مغازه‌ای در آجاتا، که تذکار سفیر ایران در اوائل قرن هفتم است، يك كشتی نشان داده شده که، اگر **unk** (نوعی کشتی ته‌پهن متداول سواحل چین) نباشد، آشکارا تحت القاء آن نوع سفینه ساخته شده است.^۱ ولی در جای دیگر، این کشتی را يك كشتی ایرانی می‌خوانند^۲ اما نظرش توسط شرح ج. برگس تأیید نشده است:

«بین اولین و دومین در حجرات، درپائین، رودخانه‌ای (شاید رود گنگک)، مطابق رسم متداول چینی باماهی و صدف بسیار، ارائه شده است. يك قایق دارای سه دیرک، يك بادبان سه گوش، و پاروئی در پشت، و عقب آن مملو از ده خمره سفالین، مردی را که موهای بلند دارد و مشغول دعاست حمل می‌کند. در آسمان پشت سر، چاندرا - ماه، هیکلی دارای هلال در پشت سر - در حالیکه به سوی او می‌آید و هیکلی دیگر در پشت سرش است ارائه شده. يك ناگه راجه و عیالش در آب بنظر می‌رسند که کشتی را عقب می‌کشند، و درپائین هیکل مشابه دیگری ارائه شده که باسر انسان و دم دراز در آب است. درست چپ، که کشتی روانه آب است، بودا بر ساحل قرار دارد، و هیکلی مشغول پرستش او است. در ساحل مطابق رسم متداول، صخره‌هائی نقاشی شده است.^۳ سی. تار: کشتی آجاتا را به نام مبهم **يك كشتی تجاری** می‌خوانند^۴ و آنرا بطور پراکنده در خلال صفحات مختلف کتابش توصیف می‌کند که ماهمه را یکجا ذیلاً نقل می‌کنیم:

«این کشتی کاملاً به دکل و بادبان مجهز است و سه دکل دارد **يك دکل اصلی** با **يك يارد** (میله‌ای افقی که بادبان کشتی را باز نگاه می‌دارد)، **يك بادبان چهارگوش دیرک جلو** با **يك يارد** و **يك بادبان چهارگوش**، و بادبان عقب کشتی با شاید **يك يارد** و بادبان مشابه^۵ روی هر دماغه‌ای **يك چشم بسیار بزرگ**، یادگار این احساس که کشتی موجودی زنده است و باید رهش را ببیند، وجود دارد، ولی با گذشت زمان بصورت سوراخ‌های دماغه کشتی برای گذراندن طناب لنگر از آنها درآمده است، در صورتیکه لنگرها معمولاً از حلقه‌هائی که کمی عقب‌تر از این سوراخها قرار داشت آویخته می‌شدند.^۶»

يك جفت پاروی خبلی بزرگ، **هریک در يك سمت**، در عقب کشتی وجود دارد^۷ که در دست زیر لبه بالائی دیواره کشتی قرار گرفته و بین **يك جفت قلاب بسته** شده است.^۸ پاروهای هدایت کننده می‌توانست بدین ترتیب برای پارو زدن بکار رود.

۱ - سفر دریائی ارتیره - اثر شوف - چاپ ۱۹۱۲ ص ۲۴۸ - ۲۴۵

۲ - ایضاً ص ۲۴۴

۳ - یادداشت‌های معابد سنگی بودائی آجاتا به قلم ج. برگس جلد نهم - پژوهش باستانشناسی

هند غربی چاپ بمبئی ۱۸۷۹ ص ۳۸

۴ - کشتیهای باستانی اثر سی. تار چاپ ۱۸۹۴ کمبریج ص ۱۳۹

۵ - همان مأخذ - ص ۹۱

۶ - همان مأخذ - ص ۶۹

۷ - همان مأخذ - ص ۷۴

۸ - همان مأخذ - ص ۷۵

و در حالیکه پاروزنان با کشیدن پاروهایشان به سمت جلو یا فشردن آنها به سمت عقب کشتی، کشتی را به جلو یا عقب می‌رانند، هدایت کننده با کشیدن پارویش به سمت داخل کشتی یا فشردن آن به سمت خارج کشتی، کشتی را به بندر و به سمت راست هدایت می‌کرد. و اگر با هر دو پارو کشتی را هدایت می‌کرد، در اینصورت پاروی دیگر را هم به همان سمت حرکت می‌داد.^۱

اکنون همه اطلاعاتی را که درباره کشتی آجاتتا میسر بوده شرح داده‌ایم و گرچه در ایرانی بودن کشتی، تردید وجود دارد، معهذا تقریباً یقین است که به همان نوع سفینی که کشتی‌های تجاری ایران ساسانی از آن نوع است، تعلق دارد. این نوع کشتی‌رانی مسلماً در اواخر دوران ساسانیان در اقیانوس هند بسیار متداول بوده است، و «شوف» تصویری بدست می‌دهد از «یک سکه آندرا نمودار یک کشتی دو دیرک دار که جزئیاتش مانند کشتی گجراتی در بور بودور و کشتی ایرانی در آجاتتا می‌باشد»^۲ با شهادت خارجی این نقاشی‌های رنگین دیواری، باید گواهی داخلی شکار گراز خسرو پرویز را نیز که از نقوش برجسته طاقستان بدست آمده و بطرزی مشروح توسط پروفیسور راولینسون به رشته تحریر کشیده شده شرح دهیم:

فیل‌ها، که تعدادشان ۱۲ تا است، شکار را به محوطه‌ای بدون خروج میرانند. درون این فضا قریب یکصد خوک و گراز را میتوان برشمرد. زمین چون باطلاقی است، شاه در مرکز آن درون کشتی نشسته است و شکار را از آنجا با تیر برمی‌دوزد. هیچکس دیگر در این ورزش شرکت ندارد مگر سرنشینان یک گروه پنج‌تائی فیل که در وسط قسمت پائین لوحه ارائه شده‌اند. وقتی گرازها از پای درمی‌آیند به محوطه‌ای ثانوی که در سمت راست است برده میشوند و در آنجا شکمشان دریده می‌شود و تمیز می‌شوند و بر پشت فیلها بار شده و به اقامتگاه شاه منتقل می‌گردند. با موسیقی به این صحنه روح نشاط داده می‌شد. دو گروه چنگ‌نواز در قایق‌هایی در دوطرف قایق شاه مستقر هستند، در حالیکه یک نفر چنگ‌نواز نیز در همان قایقی که شاه از آن تیراندازی می‌کند حضور دارد. در آب‌اطراف قایق‌ها، نی، اردک، و ماهی بسیار دیده می‌شود. پاروهای که قایق‌ها را ب حرکت درمی‌آورند به آنهایی که در بعضی از حجاری‌های اوائل آشوری‌ها ارائه شده شباهت تام دارند. نزدیک بالای لوحه در سمت چپ، پنج هیکل که در یک قایق ایستاده‌اند به نظر می‌آید، که برای راندن گرازها به سوی شاه مشغول دست‌زدن هستند، در حالیکه قایق دیگری در مرکز سمت راست کتیبه وجود دارد که به مراتب از بقیه مزین‌تر است، در آن بنظر می‌رسد نمودار دیگری از شاه را داریم، تفاوت آن با اولی در این است که پیکانش رها شده است و مشغول گرفتن پیکان دیگری از دست یک ملازم است. سرشاه در این دومین نمودار با یک‌هاله یا حلقه نور احاطه شده است.^۳

شکار گرازها یک صفحه از کشتیرانی آب شیرین است که مجموعاً شامل پنج

۱ - کشتی‌های باستانی ص ۷۶

۲ - سفر دریائی ارتیره - اثر شوف ۱۹۱۲ ص ۲۴۴

۳ - هفتمین سلطنت بزرگ شرقی تألیف جی راولینسون چاپ ۱۸۷۶ لندن ص - ۶۱۶ -

قایق مدور است که بسیار با قایق‌های آشوری‌ها و با «کوفه»‌های که امروز در فرات و دجله بکار می‌رود تطبیق می‌کند.^۱ یکی از قایق‌ها در شکار گراز حامل هفت سرشین است، با یک پاروزن در عقب قایق و دیگری در جلو، و هر دو پاروزن رو به یک جهت هستند. دو قایق دیگر هر کدام دارای یک پاروزن است، ولی مجموع تعداد سرشینان در یکی از قایق‌ها شش نفر و در دیگری پنج نفر است. دو قایق باقیمانده قایق‌های سلطنتی است و هر کدام پنج سرشین دارد، از جمله دو پاروزن در هر قایق است که رویشان به جهات مخالف یکدیگر است این طرز پاروزن غیرعادی یادآور کشتیرانی آب شیرین زمانهای اولیه آشوری‌هاست که شامل یک کشیدن در دعاغه‌کشتی و یک فشردن در عقب کشتی بوده.^۲ علاوه بر این، همه پاروها تیرهای چوبی کوتاهی هستند که به سری ختم می‌شوند که شکلی شبیه یک تیر کوچک یا چکش است، و بطوریکه پرفسور راولینسون خاطر نشان ساخته است شباهت به پاروهای اوائل آشوری‌ها دارد. عامل بحری شکار گراز بنا بر این اگر انحصاراً آشوری نباشد تا درجه زیادی آشوری است.^۳

این تطابق بمراتب بیش از یک تقارن و تصادف صرف است. چرا که آشوری که راه بحری به چین را مفتوح ساخته و در اقیانوس، هند بازرگانان عرب و هند و رومی را از میدان بدر کرده و جایشان را گرفته بود، به استعمال قایق‌های آشوری در آب‌های داخلی و باطلاق‌ها ادامه داده و آنها را با پاروهای سرتبری بدوی آشوری‌ها پس و پیش می‌کرده است. شهادت هنر ایرانی ظاهراً با گواهی کتبی تاریخ سازش ندارد، بنا بر این چنین استنباط می‌شود که یاهرمند هرگز اطلاع کافی از دریا نداشته، و یا اینکه عمداً حقیقت را فدای سنت کرده است.

سی. تار می‌گوید «تصاویر فراوانی از کشتی بر ظروف نقاشی شده و در تصاویر رنگین دیواری موزائیک‌ها هست... زیرا کشتی دائماً مورد علاقه هنرمندان باستان بوده است. ولی همه این آثار هنری را باید تنزل داد و از ارزششان کاست. یعنی از نظر تاریخی دست کم گرفته می‌شوند و نباید برایشان ارزش زیادی قائل نشد. در مبادرت به سوژه‌ای به بزرگی کشتی، یک هنرمند باستانی به چند تا از خصوصیات آن می‌پرداخت، و با حذف سایر جزئیات تنها به پرورش همان خصوصیات مورد نظر دست می‌زد، و بعد سراپای طرح آن را برای جور آمدن با فضائی که در اختیار داشت، بازحک و اصلاح می‌کرد و تغییر شکل می‌داد. علاوه بر این، این رفتار باز با شکل هنر نیز تغییر می‌کرد، زیرا نقاشان و حجاران اشیاء را با نقطه نظرها و دیدهای متفاوتی مشاهده می‌کنند، و با گذشت زمان نیز باز این امر دستخوش تغییر بود و همانطور که هنر از ادوار مختلف زمان می‌گذشت، چهره دگرگون می‌ساخت. بنا بر این، آثار هنری هنگامی که تفاوت فقط در طرز ارائه کشتی‌ها باشد ممکن است تفاوت در خود کشتی‌ها را نیز ایجاد نماید.^۴

۲۷۱ - پنج سلطنت بزرگ جهان باستان - جلد دوم - چاپ ۱۸۶۴ تالیف جی راولینسون ص ۱۷۲

۳ - پروفور هادی حسن، فصل ساسانیان.

۴ - مقدمه کتاب کشتی‌های باستانی چاپ ۱۸۹۴ کمبریج اثر سی. تار

راههای دریائی و بازرگانی

اگرچه از اواخر دوران ساسانی، بتدریج با کشتیها و دریانوردان عرب، در خلیج فارس و بحر احمر روبرو می‌شویم ولی در سالهای قبل از آن، نشانه و اثری از دریانوردی

اعراب در این مناطق وجود ندارد. شاید استدلال حورانی نویسنده دریانوردی عرب در دریای هند «تأحدودی علت این امر را روشن کند. ... دادوستد با کشورهای همسایه از دوسو جلب کننده بود، از سوی غرب کرانه درازا فریقای شمال شرقی و از سوی شمال شرق کرانه‌های ایران، که هر دو کرانه بموازات و نزدیک کرانه عربستان کشیده شده و در دواتها بسیار بآن نزدیک می‌شد، چنانکه در آن کنار آبهای محصور دریای سرخ و خلیج فارس، عربها بادومرکز باستانی ثروت و فرهنگ مصر و ایران - در تماس بودند و به بین‌النهرین نیز از راه دریا و خشکی دسترس داشتند. آن ور عربستان بسوی جنوب غربی، گذشتن از آب و نرسیدن به افریقای شرقی و پیش رفتن در کرانه آن در پی فرآورده‌های منطقه گرم کار آسانی بود، و از سوی شرق کرانه ایران به هند می‌رسید و بادهای موسمی سفر به افریقا و هند را آسان می‌نمود. از همه مهمتر آن که دریای سرخ و خلیج فارس بارودخانه‌های نیل و فرات و دجله راههای طبیعی برای آمد و رفت میان آبگیر مدیترانه و آسیای شرقی است و عربها بر بزرگترین راههای داد و ستد جهان سوار بودند.

ولی تا زمانی که برخی دشواریها از میان برداشته نمی‌شد، بهره‌برداری تمام از این برتری وضع زمین ممکن نبود. عربستان چوب درخور برای ساختن کشتیهای نیرومند دریا روندارد و هرگز نداشت و نه آهن برای میخ کردن آنها دارد و نه نزدیک به کشور آهن‌داری است هم‌چنین بیش از یکی دو بندرگاه درجه اول ندارد و رودخانه‌های قابل ناورانی در آن نیست. دریای سرخ، به‌درازی ۱۲۰۰ میل در زمان باستان بیشتر وسیله جدا کردن مصر از عربستان جنوب غربی بود، تا وسیله ارتباط میان آن دوسو - زمین ...^۱

بدین ترتیب عدم آشنائی اعراب با دریا و دریانوردی، که از پایان دوران ساسانی کسب اهمیت و اعتبار می‌کند، تا حدودی توجیه می‌شود.

بنابر گزارشهای که از «جان مالالاس»، طبری و دیگران در دست داریم، راههای داد و ستد کالاهای تجارتي و خط سیر کشتی‌ها در قرن ششم را می‌توان مشخص ساخت: «... وضع بازرگانی در این دوره از این قرار بود: سیلان انبارگاه داد و ستد دریائی میان چین و شرق نزدیک بود. کشتیهای چینی و مردمان دیگر شرق دور تا سیلان می‌آمدند. و از اینجا بسوی غرب داد و ستد در دست پارسبان و اکومیها بود. کشتیهای بازرگانی یونانی تا ادولیس یا گاهی کمی آن سوی باب‌المنذب می‌آمدند. از دریانوردی عرب هیچ چیز نمی‌شنویم ...»^۲

گذشته از نبردهای دریائی که شرح آن گذشت، از نظر تجارت و داد و ستد کالا نیز، کشتی‌ها ایرانی، در این زمان از سواحل جنوبی خلیج فارس و بحر احمر، تا

۱ - دریانوردی عرب - ص ۳

۲ - همان مأخذ - ص ۵۳

سواحل چین و هند در حرکت بودند و اصولاً هر نبرد دریائی خود مقدمه‌ای بود، برای فعالیت‌های تجاری از طریق دریا. ... فعالیت دریائی پارسیان در سده ششم قابل ملاحظه است. کوسماس نشان می‌دهد که کشتیهای پارسی به بندرهای سیلان درمی‌آمدند، و یک جنبش تبلیغی نستوری اسقفهای پارسی به این جزیره می‌فرستاد. پارسیان میانجی داد و ستد ابریشم میان چین و غرب بودند، هم از راه آسیای مرکزی از «سرس» و هم از راه دریا از «سینی»، آن چه را از دریا می‌آمد از بازارهای سیلان می‌خریدند و به بندرهای خود در پارس می‌بردند. حتی نام چین آن چنان که کوسماس می‌شناخت، صورت پارسی تسینستان دارد. «آن سوی تسینستان» این جغرافی‌نویس دیندار و پرهیزکار می‌گوید، «هیچ کس کشتی نمیراند و منزل ندارد». همچنین احتمال دارد که کشتیهای پارسی از ابله «اپولوگوس» به چین پیش از اسلام می‌رفتند، و کمتر احتمال دارد، ولی شاید کشتیهای چینی نیز به خلیج فارس می‌رسیدند. پارسیان کلیساهائی در بندرهای ماله درمالا بارو کالیانه نزدیک بمبئی برپا کردند. جغرافی‌نویس عرب این رسته می‌گوید که پیش از اسلام کشتیهای دریارو از هندی‌آمدند و در دجله تامدائن (کتسیفون) پیش می‌رفتند. طبری نام پیش از اسلام ابله را «فرج‌الهند» یا «مرزهای هند» می‌دهد. تا این اندازه رابطه دریائی میان این بندر و هند نزدیک بود. طبری می‌افزاید که فرماندار پارسی این بندر ناچار بود که با هندیها در دریا بجنگد، و این سان اشاره‌ای به دریازنی هندیها در خلیج فارس یا خلیج عمان می‌کند. در آبهای عربستان جنوبی، پارسیان درسو کوتره کلیساهای خود را داشتند. کشتیهای پارسی در ادولیس دیده می‌شدند. بیگمان از حمیر دیدن می‌کردند، و این زمینه‌ای برای لشکر کشی پارسیان به یمن می‌دهد که از آن یاد شد، ولی نفوذهای دینی در این زمان بیشتر رابطه با اکسوم و امپراتوری بیزانس را نشان می‌دهد^۱.

در پاره‌ای مآخذ اروپائی می‌خوانیم که یهودیان پارسی در «دریای اریتریه» یعنی در دریای هند و شاید دریای سرخ. داد و ستد می‌کردند، ولی نمی‌توان فرض کرد که آنها ناوران و کشتی دار نیز بوده‌اند، با این توجیه، شاید بوسیله هر نوع کشتی دیگری تنها بقصد تجارت عازم آن صفحات می‌شدند. نویسنده کتاب دریا نوردی عرب که خود این مطلب را نقل کرده، نسبت بدریانوردی حبشی‌ها نیز ابراز تردید و تعجب کرده می‌نویسد:

«... شگفت‌آور است که حبشیها را در کار دریانوردی می‌بینیم، چون آنها را همچو مردم دریانورد نمی‌شناسیم. ولی کوسماس دریانوردان ادولیس را در بندرهای سنگال نشان می‌دهد و پروکیوپوس اینرا تأیید می‌کنند. در شعر طرفه کشتی‌ای به نام «عدولیه» وصف شده اگر معنای آن «کشتی ادولیس» باشد، بودن چنین کشتیهای را در خلیج فارس نشان می‌دهد و پروکیوپوس اینرا تأیید می‌کنند. در شعر طرفه کشتی‌ای به نام «عدولیه»، کوسماس، از اکسوم به هند و ایران، حمیر و امپراتوری روم فرستاده می‌شد، شاید در کشتیهای حبشی برده می‌شد.

۱ - دریانوردی عرب - ص ۵۴ - به نقل از کوسماس، الاعلاق‌النفیسه، اثر ابن رسته وطبری

دادوستدگران یونانی در دریای سرخ دوراه در پیش می گرفتند. یکی از اسکندریه بسوی بالا در نیل، از میان بیابان به یک بندر دریائی سپس بسوی پائین در دریای سرخ به ادولیس، و آنگاه اگر لازم بود بالاسوی اکسوم، پایتخت حبشی میرفت راه دیگر از ابله آغاز می شد و نزدیک کرانه عربستان پیش میرفت، کشتیها شب را از ترس پایابهای کرانه دریکی از کشتیگاههای طبیعی کرانه لنگر می انداختند. هدف آنها شاید یک بندر حمیری بود: درسو کوتره یونانیان نیز بودند، ولی شکی نیست که ادولیس آن زمان مرکز عمده بازرگانی ر:اد و ستد میان امپراتوری بیزانس و کشورهای دریای هند بود...^۱ در این زمان کشتیهای از همه ملل دریانورد آنروز بر بینه دریاها می بینیم، ولی هنوز از کشتیرانی اعراب اثری بچشم نمی خورد، نویسنده کتاب دریانوردی عرب، خود نیز در اینجا با علامت سئوالی روبرو شده می نویسد: «... پاریان، حبشیان، یونانیان، حتی مردمان «بربریه» سومالی شمالی ناوران شده اند پس به سرعربها چه آمده است؟ اگر کوسماس و نویسندگان دیگر بدون این که یک بازار کشتیرانی آنها ذکر می کنند میگذرند، این ثابت نمی کند که آنها کشتیرانی نمی کردند، ولی آشکار می کند که در آن زمان عربها هیچ نقش یادشده در دریاها به عهده نداشتند. این کاهش خود جنبه ای از فروافتادگی عمومی اقتصادی عربستان جنوبی در سده ششم بود. در پی آن بزودی حمیر از نظر سیاسی نیز به زیر فرمان نیروهای غیرعرب درآمد و این تا پیدا شدن اسلام دوام یافت. در ۵۲۴ - ۵۲۵ الاتریها، شاه اکسوم، پس از آمادگی با دقت، لشکریان بسیار از ادولیس فرستاد که از دریا گذر کردند و در یمن پیاده شدند. گرچه پیاده شدن به خشکی در کرانه با خدیت روبرو شد، ولی قابل ملاحظه است که فرمانروای ستمگر حمیری، ذونواس، ناوگانی برای جنگیدن با دشمن در دریا نداشت. حبشیان فرمانروائی خود را در حمیر برقرار کردند، برای این که خود را در این امر درستکار بنمایانند از اصل عربی خود و همچنین از بردن پیام مسیحی با سرافرازی سخن می گفتند...^۲ پاره ای مورخان را عقیده بر اینست که چند سال پیش از این حبشی ها یک ناخت و تاز دیگر کرده بودند، ولی هیچ نشان حقیقی از آن نداریم. طبری میگوید که پادشاه حبشه برای بردن سپاهیان به آن سوی دریاکشتی نداشت و امپراتور روم برای او چند کشتی فرستاد. ولی از نویسندگان یونانی میدانیم که حبشی ها کشتی های بازرگانی داشتند.^۳

«... سال ۵۳۱ پروکوپئوس درباره فرستادگانی از امپراتور مسیحی یوستی نین به اکسوم گزارش میدهد، که رقابتهای اقتصادی آن زمان را نشان می دهد. یوستی - نین از حبشیان درخواست کرد که از هندیهها [هندیههای هندوستان] ابریشم بخرند و به رومیها بفروشند؛ از این راه پول بسیار درخواهند آورد و در عین حال این سود را برومیها می دهند که (رومیها) دیگر ناگزیر نخواهند شد، پولشان را برای دشمنان خود

۱ - دریانوردی عرب - ص ۵۶ - به نقل از مالالاس جنگهای پارس - کوسماس

۲ - دریانوردی عرب ص ۵۷ - به نقل از مالالاس کوسماس

۳ - از جمله فصلی از یک کتاب سریانی که منبع عمده کتاب را «شهادت ارقاس» بوده

(پارسیان) بفرستند.^۱

چنانکه در صفحات پیشین خواندیم حبشی‌ها با وجود پذیرفتن این شرط، موفق بانجام آن نشدند و دلیل آن از جانب مورخان نخست همسایه بودن هندیان و پارسیان قید شده بود و دیگر آنکه پارسیان، همه کالاها را یکی می‌خریدند.

اما نویسنده کتاب دریانوردی عرب عقیده دارد که: «همسایه بودن پارسیان با سیلان دلیل قانع‌کننده‌ای نیست، شاید راستش این است که بازرگانان پارسی از دیرزمانی خریداران کالا بودند و سنگالیها نمی‌خواستند با داد و ستد با رقیبانشان آنها را برنجاندند، تا آنجا که گفتیم بیست سال بود این مشکل برای امپراطوری بیرانس با آوردن کرم ابریشم پنهانی از چین به‌عرب حل شد.^۲

نویسنده کتاب دریانوردی عرب، پس از شرح نبرد معروف یمن (که در آن نیز تعداد نفرات فقط ۸۰۰ زندانی، تعداد ناوگان هشت فروند برهبری و هرز ثبت شده) توضیح میدهد:

«... فرمانداران پارسی با پادگان پارسی نیرومندتری تا پیروزی اسلام بر آنجا فرمانروائی میکردند.^۳

این‌سان پیش آمد کرد که در زمان زندگانی پیغمبر حمیریان در عربستان بجزی شمرده نمیشدند. جریان رازآمیز تاریخ مرکز نیروی زندگی را به شمال عربستان به پادشاهی حیره و غسان‌نیروهای خفته عربستان مرکزی نقل داده بود. ولی این مردمان دریانورد نبودند: سرنوشت جغرافیائی زندگی آنها را به آمد و شد کاروانی که از شمال به جنوب میرفت و ثروت افریقا و آسیا را به دوشاهنشاهی بزرگ و باشکوه شرق نزدیک و میانه میبرد، وابسته کرده بود. راست است که در قرآن آگاهی زنده‌ای از دریا می‌بینیم، و در آن نعمت خدا با اشاره‌های بسیار به سود و خطر دریابیان شده است. هم‌چنین راست است که قریش مکه رابطه نزدیک با حبشه آن سوی دریا داشتند. چنان که از کوچ کردن برخی از نخستین مسلمانان به آن کشور (پیرامون ۶۱۵) دیده می‌شود. ولی به نظر می‌آید که قریش از خود کشتی نداشتند، چون نمی‌توانستند کوچ کنندگان گریزان را در دریا دنبال کنند، بلکه صبر می‌کردند که کشتیهای بیگانه در کرانه آنها بشکند، تخته‌های یکی از این کشتیهای شکسته یونانی را برای بکار بردن در سقف کعبه ببرند، در شعر پیش از اسلام عربهای بیابان، فقط گاهی اشاره کوتاهی به دریا می‌بینیم...»^۴

بدینسان راههای داد و ستد دریائی در همه دریا‌های دور و بر سرزمینهای عربی، در دست پارسیان بود و اعراب قبل از اسلام جز چند مورد ناچیز - بادریا و دریانوردی بیگانه بودند: «... در کرانه شرقی، بحرین و عمان کشتیرانی داشتند، چون دیده می‌شود که عربها از آنجا بزودی پس از اسلام دستبرد می‌زدند. ولی عضو پارسی در بندرها

۲۷۱- دریانوردی عرب - ص ۵۸

۳- پروکوپیوس، جنگلهای پارسی- وطبری - ونولدکه

۴- قرآن سوره ۶ آیه ۹۷: ستارگان در دریا راهنما هستند - (بدین معنی که باناورانی

بکمک ستاره شناسی‌آشنائی داشتند) دریانوردی عرب ص ۹۰

نیرومند بود و بندرها کم و بیش قلمرو شاهنشاهی ساسانی شده بودند. بسیاری از عربهای ازدی عمان به دین مزدائی گرویده بودند. دربندر ابله، مردم کرانه نشین شاید آمیخته‌ای از پارسیان و عربها بودند. ابله شهر مرزی شاهنشاهی پارسی در سر عربستان بود...»^۱

این نکته تردید ناپذیر است که خط کشتیرانی مستقیم میان خلیج فارس و چین در آخرین سالهای قبل از اسلام، دایر بوده است. شاهنشاهان ساسانی و امپراتوری چین بازرگانی دریائی مداوم داشتند. البته گواهی دقیق در این مورد کمیاب است، ولی از آثار و نوشته‌های موجود، می‌توان بحقایق امر وقوف یافت:

يك جهانگرد چینی بنام «ای‌چینگ» می‌نویسد: در آغاز پائیز ۶۷۱ میلادی به شهر کوانتونگ آمدم و آنجا روز برخورد خود را با دارنده يك کشتی «پوسه» برای سفر بسوی جنوب تعیین کردم. . . . سرانجام از کرانه کوانک‌چو (کانتون) به کشتی در آمدم...^۲ چنانکه در گذشته گفتیم «پوسه» به معنای «پارسی» است و بدینترتیب در حدود بیست و پنج سال قبل از انقراض سلسله ساسانی بدست تازیان، يك ناورانی از سواحل سرزمین پارس، به کرانه‌های چین وجود داشته است و میتوان نتیجه گرفت که اینگونه سفرها از آغاز دوره ساسانی شروع شده باشد.

نوشته دیگری این نکته را تأیید میکند از بلاذری و طبری است که «ابله در زمان کشورگشائی مسلمانان بندری برای کشتیها از چین، هند، عمان و بحرین بود، عبارت «سفن من العین» - کشتیهای از چین - در طبری لازم نیست که اشاره به کشتیهای چینی باشد. حتی از «سفن جنبه» که جغرافی‌نویسان و تاریخ‌نویسان عرب به کار می‌برند گاهی بیشك مقصودشان کشتیهای مسلمانان است که به چین آمد و شد می‌کردند، برای نمونه در «بزرگ»^۳ - صفحه ۸۵ - ناخدای يك «مرکب چینی» پارسی است...»^۴

با چنین گواهیهای مستندی، بسادگی میتوان وجود کشتیهای پارسی را که قبل از ظهور اسلام - در دوران ساسانیان - با چین داد و ستد میکردند، پذیرفت. اینک با چند گواهی و سند دیگر که به تشریح و روشن ساختن چگونگی و راههای دریائی بازرگانی دوران ساسانی کمک میکند، به این فصل پایان می‌دهیم و بدوران دریانوردی ایرانیان - پس از ظهور اسلام می‌پردازیم:

«... راههای دریائی از هند و بحر عمان و خلیج فارس و آرآن جا به بحرا حمر و دریای مغرب مربوطه بوده است. ابریشم هند از آن راه و ابریشم چین از راه استانهای مرکزی و سفد بایران می‌آمده و از ایران بروم و سایر کشورهای آسیای غربی میرفته است و درازاء قالی مخصوصاً قالب‌های کار بابل و وسه و جواهرات سوریه و مروارید و مرجان دریای احمر و پارچه‌های مصر و شام و ادویه مخدره بچین صادر میشده است. تجارت دریائی ایران در زمان ساسانیان با اهمیت بوده و کشتیهای ایران در تمام

۱- دریانوردی عرب - ص ۶۱ - به نقل از بلاذری و طبری.

۲- يك رهپار چینی - جلد ۲ - ترجمه انگلیسی آکسفورد - ۱۸۹۶ - ص ۲۸ (دریانوردی

عرب - ص ۶۲)

۳- منظور عجائب هند، بزرگ شهریار زامهرزی ناخدا و دریانامه‌نویس ایرانی است.

۴ فتوح البلدان بلاذری - ص ۳۴۱ و طبری ص ۲۳۸۳ (دریانوردی عرب - ص ۶۳)

در باخا رفت و آمد داشته‌اند و تاحدی در نفوذ دریائی رومی‌ها خلل وارد آورده بودند . تجارت ابریشم چین و هند منحصر بایرانیان بود و علاوه بر این دستگاههای بافتن پارچه‌های ابریشمی برای مصرف داخلی و صدور بخارج دایر کردند که از روی آن متدرجاً در تمام کشورهای آسیای غربی مانند سوریه اینگونه کارگاهها دایر شد . راههای شوسه بزرگی مراکز مهم و شهرستانهای شاهنشاهی ساسانیان را بیکدیگر متصل ساخته بود . شاهراه بزرگ از تیسفون شروع می‌شد و از حلوان به همدان می‌رسید . در همدان راه به چند شعبه منقسم می‌شد . یکراه از خوزستان و فارس بخلیج فارس ، یکراه از خراسان و دره کابل به هندوستان ، یکراه نیز از ری و گیلان و بحر خزر بنقاط شمالی و شرقی و راهی هم از ترکستان بچین میرفته است . شهر نصیبین در ساحل دجله مرکز مهم ارتباط روم و ایران بود و بعد از آن شهرهای کالی نیک Callinac در غرب حوالی فرات و ارتکراتا Aptaxata در ناحیه ارمنستان ، در کتاب ویشوچینی (قرن هفتم میلادی) محصولات ایران در آن زمان بدین شرح درج شده است :

طلا، نقره ، برنج، فیروزه ، مروارید ، مرجان ، الماس، شیشه‌های شفاف، بلور، پولاد، مس ، حلبی ، جیوه ، قالی ، قالیچه ، پارچه‌های پنبه‌ای و ابریشمی ، چرم گوزن، زردچوبه ، کندر، فلفل ، شکر ، خرما ، مازو ، نمک، مواد معطر ، عنبر ، گندم ، جو، برنج، ارزن و از حیوانات، اسب، قاطر، خر، شتر، مرغ و اجناس و مصنوعات دیگر...^۱ محقق دیگری می‌گوید : «... در آغاز قرن ششم میلادی در زمان سلطنت انوشیروان نیروی دریائی قابل ملاحظه‌ای از طرف ایران ترتیب داده شد که تمام حوض خلیج فارس را زیر نظارت داشته باشد و در نتیجه سواحل افریقا و یمن و ماداگاسکار و توابع آنها بوسیله مأمورین ایرانی اداره می‌گردید ، و بحرین یکی از ایالات ایران بود که یک نفر اسپهبد در آن جا استقرار داشت و پایگاه دریائی مهم ایران و بندرگاه عبور و لنگرگاه کشتی‌هائی بود که از ایران عازم سرانندیب و افریقای غربی بودند...»^۲

همچنین یک افسر دریائی می‌گوید : «... پس از اینکه دودمان پارسی ساسانی جانشین ایرانیان اشکانی شد، ساسانیان زمام شاهنشاهی را به دست گرفتند . بررسی‌های تاریخی می‌نمایند که ساسانیان بیشتر از دریانوردی بازرگانی پشتیبانی میکردند و این رشته از دریانوردی در زمان آنان رونقی بسزا گرفته است. ولی در ضمن نمی‌توان فعالیت بارز آنان را در راه نیرومند نمودن بحریه جنگی ایران از نظر دور داشت...»^۳ سایر نظریات نیز نوشته‌های فوق را تأیید می‌کند :

«... بازرگانی دریائی تا اندازه‌ای حائز اهمیت بود . اردشیر اول پس از آنکه برمن و خارسن Kharcene دست یافت . در عمران بنادر قدیم و ایجاد بندرگاه‌های جدید سعی فراوانی کرد. رینو Reynaud می‌گوید : «ایرانیان و اعرابی — که دولت از روی تدابیر درمیان ایرانیان جای می‌داد — رفته رفته نیروی دریائی معتناهی تشکیل دادند . سفاین ایران متوالیاً در همه دریاهای مشرق سیر میکرد . در آغاز کار

۱- تمدن ساسانی ، جلد اول علی‌سامی ، ۱۹۹ - ۲۰۰

۲ - سمینار خلیج فارس ، جلد دوم سخترانی سید محمدتقی مصطفوی ص ۱۱۳

۳ - همان مأخذ - ، جلد دوم سخترانی ناوروان احمد مدنی ص ۷۱

آن‌ها رقابت با کشتی‌های رومی و حبشی بود، لکن بعد صاحب اختیار آن دریاها شدند، نفوذی که ایرانیان در دریاها حاصل می‌کردند یکی از عللی بود که قدرت و شهرت روم را در دریاهای شرق متزلزل و بکلی خاموش کرد...»^۱ در سال ۵۲۳ پادشاه حبشه برای اینکه با ساکنان حجاز جنگ کند «هفتصد کشتی سبک راه انداخت و ششصد سفینه ایرانی و رومی را بیاری خود حرکت داد محصولات هند و جزیره سرانندیب را کشتی‌های حبشه برای رومیان می‌آوردند...»^۲

«... بحریه ایران در زمان ساسانیان در خلیج فارس بسیار توانا بوده است و ظاهراً تواناترین نیروهای دریائی آن زمان بشمار میرفته و موسی آن اردشیر بابکان را باید دانست زیرا که نوشته‌اند وی تازیان قبیله «ازد» را ششصد سال پیش از اسلام در دریای عمان بکشتی‌رانی گماشت و ازین قرار ناوگان ایران در زمان اردشیر بابکان تأسیس شده...»^۳



۱- روابط سیاسی و تجاری امپراتوری روم با آسیای شرقی
 ۲- ایران در زمان ساسانیان - کریستن-سن- ترجمه رشید یاسمی ص ۷۹
 ۳- تاریخ ایران ساسانی - سعید نفیسی- ص ۱۵۶

بخش هشتم

دریاوردی ایرانیان
در دوران اسلامی

پس از دوران اولیه ظهور اسلام ، یعنی سالهایی که بتدریج دریانوردی عرب رونق می‌گیرد و گروندگان به آئین جدید ، با مستحیل شدن در میان اعراب ، همه امکانات و استعداد های خود - از جمله کشتی و کشتیرانی - را در اختیار آنان قرار می‌دهند ، دامنه مآخذ و منابع گوناگون درباره دریانوردی ایران محدود می‌شود و بهمین نسبت بردامنه ضوابط و اسناد عربی افزوده می‌شود . دلیل این امر طبعاً روشن نیست. آئین جدید می‌کوشد فرهنگ و تمدن و مخصوصاً زبان خود را بسرعت ، در میان اقوام و ملل جدید گسترش دهد ... از سوئی امپراتوری بزرگ اسلامی ، باتوسعه روزافزون اینک خود بر چند دریای داخلی فرمان می‌راند ، طبیعی است. برای ادامه تسلط بر این سرزمینها ، وجود ناوگان و نیروی دریائی ضرورت کامل دارد ، خواه این نیرو از کشتیهای ایرانی تشکیل شده باشند ، خواه از سفاین دیگر ، اما اصطلاحات دریائی نشان می‌دهد ، که درین ناوگان نیز ارشدیت و برتری همچنان با کسانی است که از قدیم بردریاها تسلط داشته و جزء اولین ملل دریانورد گیتی بوده‌اند. اصطلاحاتی که اغلب آنها یا فارسی مطلق است و یا ریشه ایرانی دارد .

در طول شش قرن که این فصل از کتاب بدان اختصاص یافته است. مدرن‌ترین مآخذ برای وقوف بردریانوردی ایرانیان و چگونگی آن همان کتاب پروفیسور هادی حسن است، که خود بامراجعه و استناد ، به همه ضوابط موجود تدوین شده است . بهمین جهت در این بخش از کتاب تحقیقات پروفیسور هادی حسن را با اندکی اختلاف - منعکس می‌کنیم . بدین معنی که در موارد لزوم ، آنچه را که در سالهای بعد بدست آمده، بر متن کتاب می‌افزایم :

«پیشرفت اسلام را از راه دریا می‌توان یک رویداد غیر ارادی خواند. اعراب به محض آنکه بابل جنوبی و شهرهای عمده خلیج فارس را فتح کردند ، متوجه شدند که ناگزیرند سنن دریانوردی این سرزمین را بپذیرند ، مگر آنکه خواسته باشند موقعیت ممتازی را که تازه بدست آورده‌اند بلاذفاع رها سازند . طبعاً هیچگونه تغییر آنی و عاجلی در مدیریت و نفرات کشتی‌ها لازم نبود و قاعدتاً بنظر می‌رسد کمافی‌السابق کار را به‌همان منوال که بوده است ادامه داده‌اند. اگر ملاحظان مجرب قدیمی ، مذهب جدید را نمی‌پذیرفتند، باز از میان هموطنان خود آنان ، مردمی که لازم بود جای آنان را

سودمند به مدیترانه آوردند؛ بادبان لچکی ... (آنهم از ایرانی‌ها)^۱

۲- عربها، همه کرانه خلیج فارس را در دست گرفتند. زیرا درعین حال در امپراتوری خود سرزمینهای آسیای غربی را (بجز آناتولی) بامصر دوباره یکی کردند. این حوزه اقتصادی، که نخستین بار بدست پارسیان باستان از نظر سیاسی یکی شده بود، در دست جانشینان اسکندر دوبارچه شد. ما با کوششهای کشورهای عربی برای داد و ستد یگراست با شرق از راه مصر و دریای سرخ آشنا هستیم، ولی راه بین‌النهرین و خلیج فارس در سراسر بودن برتری‌هایی داشت که فراموش شدنی نبود. شاهنشاهیهای پشت سرهم بطلمی‌ها و سلوکیان، رومیها و پارتیان، بیزانسیها و ساسانیان کوشیده بودند که سرحد غیرطبیعی میان سوریه و بین‌النهرین را بابرانداختن یکدیگر، از میان بردارند، هر یک از این کوششها با شکست روبرو شده بود. سرانجام عربها، که از جنوب ناگهان با فشار راه را باز کردند، یگانگی شاهنشاهی باستانی پارسیان را از نوزنده کردند. این جبرانی در برابر مانع جدید در مدیترانه بود. خلیج فارس و دریای سرخ دیگر راه رقیب به روم و قسطنطنیه نبودند، بلکه آن دوراههای همدیاف به سرزمینهای نزدیکتر خلافت بودند. تا زمانی که امپراتوری مسلمان یکی ماند، این دوراه کنار یکدیگر می‌رفتند. این که هر یک تا چه اندازه بکار می‌رفت، بیشتر بستگی به حجم و رونق دو بازار بین‌النهرین و مصر داشت. بازرگانی میان خلیج فارس، هندوچین در زمان عباسیان تا وقتی که بغداد پایتخت شرق نزدیک بود، بسیار رونق گرفت. همچنین میان خلیج فارس و افریقای شرقی آمد و شد بود، و درعین حال راههای باستانی از دریای سرخ دوباره جان گرفتند.

۳- سومین دگرگونی‌ای که گسترش اسلامی پدید آورد، بر آورد ناپذیر بود. به نظر می‌آید که مردم همیشه با امیدهای تازه‌ای که در اثر کامیابی‌های خود پیدا می‌کنند برانگیخته می‌شوند، چنان که برای آزمایش و بهره‌گیری از امکانات خود نشان وجد و شوق غیرعادی نشان می‌دهند. از این حیث عربها سده‌های میانه را می‌توان با آنتی‌های باستانی پس از عقب‌زدن پارسیان یا با ملتهای اروپای غربی از زمان رستاخیز اروپا مقایسه کرد. تا چند قرن عربها نیروی غیرعادی در همه رشته‌های زندگی، از جنگ و سفر بازرگانی گرفته، تا نوشتن سفرنامه و جغرافی و تاریخ از خود نشان دادند ...»^۲

اگر دریانوردی ایرانیان از دورانهای افسانه‌ای گرفته، تا امپراتوری هخامنشی و ساسانی با جهانگشائی و تجارت دریائی آغاز شد، در مورد اعراب، نخستین نشانه‌هایی که از مسافرت‌های دریائی آنان در دست داریم با «دزدی دریائی» و تاراج زندگی مردم سواحل آنها آغاز می‌شود. «جرج حورانی» که خود یک عرب متعصب است و همه جا سعی دارد، دریانوردی ایرانیان را در دوران باستان و اسلامی نادیده گرفته و در بسیاری موارد با کلمات «شاید» و یا باشک و تردید، از دریانوردی ایرانیان یاد می‌کند، ناچار است در این زمینه به محققان تلخ تاریخی اعتراف کند. حورانی می‌نویسد: «... هنگامی که نخستین مسلمانان به کرانه‌های گرداگرد خود رسیدند، در برخی از آنان میل برای

۱- نظریه دکتر محمد مقدم، در حاشیه کتاب دریانوردی عرب حورانی.

۲- دریانوردی عرب - صفحات ۶۸ تا ۷۰ - به نقل از محمد و شارلمانی - چاپ پاریس

۱۹۳۷ - ص ۱۳۲ - تاریخ تقریبی جی - چاپ لندن - ۱۹۳۴ - ص ۷۵

دستبرد به آن سوی دریا نمایان شد. این دنباله همان رسم کهن جاهلیت «غزو» دربیابان بود، همان سان که برای بازرگانی یا تاراج شتر سوار می‌شدند، اکنون «کشتی سوار می‌شدند» (رکب مرکب).

نخستین دستبردهای دریائی از کرانه‌های عربستان زده می‌شد. عثمان ثقفی، فرماندار بحرین، از عمان دستبرد دلیرانه‌ای به کرانه هند در تانه نزدیک بمبئی زد، و برادر خود را به خلیج دیبل در دهانه سند فرستاد (۶۳۶ میلادی) علاء، جانشین عثمان در فرمانداری بحرین، از آب گذشت و درخشکی تا اصطخر (پرسپولیس) پیش رفت. ولی کشتیها را از میان بردند و او ناگزیر سفر پر خطری را از میان سرزمین دشمن تا بصره در پیش گرفت (۶۳۸ - م) این دستبردها برخلاف دستور صریح خلیفه عمر بن خطاب (۶۳۴-۴۴ م) انجام گرفت، و وقتی این پیشامدها به گوش او می‌رسید با آنها سخت مخالفت می‌کرد. عمر از مردم حجاز بود و به دریا همچو عنصر خطرناکی می‌نگریست، و چون مسلمان خوبی بود، به پیروی از سیاست پیغمبر و ابوبکر، نمی‌پذیرفت که جان مسلمانان را در امری که سودی از آن به دست نمی‌آمد به خطر بیندازد. فقط یک بار عمر خودش چنین تاخت و تازیرا فرمان داد، و آن برضد حبشها برای کینه خواهی از تاخت و تاز آنها در کرانه عربستان بود (۶۴۱ م). در این لشکرکشی ادولیس به تاراج رفت، ولی درخشکی باشکست روبرو شدند. این پیشامد احتیاط کاری خلیفه را تأیید نمود^۱.

سپس معاویه، فرماندار سوریه، پیایی از عمر درخواست می‌کرد، که به او اجازه دهد که به قبرس دستبرد بزند. عمر نمی‌پذیرفت. طبری روایت‌های گوناگون از این نامه نویسی می‌دهد، میوئیر در کتاب «خلافت» این روایتها را در یک داستان چنین گرد آورده است:

«معاویه دیرزمانی از پشتیبانی یک ناوگان بی‌بهره مانده بود، و از عمر درخواست اجازه کرده بود که سربازان خود را به کشتی بنشانند. معاویه چنین نوشته بود که جزیره های لوانت به کرانه سوریه نزدیک اند، تقریباً می‌توان پارس کردن سگها و آوای مرغ ها را شنید، مرا اجازه ده که به آنها بتازم. ولی عمر از دریا هراس داشت، و برای شورنامه‌ای به عمر و نوشت و عمرو چنین پاسخ داد: دریا گسترده‌ای بیکران است که بر آن کشتیهای بزرگ به ذره‌های ریزی مانند، هیچ نیست مگر آسمانها در بالا و آبها در زیر، چون آرام باشد دل دریانورد شکسته است، و چون توفانی حس او لرزان. دل به آن مسپار و از آن بهراس. مردم در دریا همچو حشره به تراشهای است که گاهی به زیر آب فرو می‌رود و گاهی از ترس می‌میرد. چون این وصف هراسناک به دست عمر رسید به معاویه فرمان داد که هرگز با کشتی سروکاری نداشته باشد: دریای شام، به من می‌گویند، از خشکی درازتر و پهن تر است، و شب و روز از خداوند می‌خواهد که خشکی را ببلع کند. چگونه می‌توانم مردم خود را به آغوش نفرین شده آن بسپارم؟ علاء را به یاد آوردنی دوست من، سلامت مردم خود را از همه گنجهای روم بیشتر دوست می‌دارم.»

مجموعه این روایات و داستانها، باردیگر این حقیقت را به اثبات می‌رساند که عربهای شمالی در زمان ظهور اسلام توجهی به دریا نداشتند و باز به همین دلیل است که

عمر سران سپاه خود را که با دریا و دریانوردی بیگانه بودند، از اینکه دل به دریا بزنند - با همه شور و هیجانی که داشتند - بازدارد. تردیدی نیست که عربها در آغاز هیچ تجربه و آشنائی با دریا نداشتند و اگر بصورت پراکنده فعالیت‌هایی در پهنه دریا از طرف اعراب دیده می‌شد، بیشتر جنبه دریا زنی و احیاناً تجارت دریائی - در کادری بسیار محدود - بود و با اینکه جمعی از یمنی‌ها، عمانیها و بحرینی‌ها در ناخت و تاز به معر و سوریه شرکت داشتند، اطلاع آنها از امور دریائی و ناورانی و جنگهای دریائی بسیار ناچیز و بی‌ثمر بود.^۱

اما پس از اینکه امپراتوری اسلامی بوجود آمد، معاویه احساس کرد که - مخصوصاً در مورد دریای مدیترانه - وجود يك ناوگان مجهز، برای دفاع از امپراتوری جدید لازم است، چون وضع خاص مدیترانه با سایر دریاها متفاوت بود... هنوز از دورانی که ساسانیان به علت ضعف نیروی دریائی بخشهایی پهناور از سرزمین‌ها و مستملکات خود را از دست داده بودند، مدت زیادی نمی‌گذشت «هرقل» با بهره‌برداری از برتری درخشان خود، کرانه کیلیکه را به تصرف سپاهیان خود در آورده و با شکافی که ایجاد کرده بود، دشمن را ناگزیر از تخلیه آناتولی ساخت... و این تجربه‌ای برای حکومت‌های عربی صدر اسلام بود... سپاه عرب تادیرگاهی نه قدرت آنرا داشت تا جزیره ارادیس (ارواد) و دیگر شهرهای ساحلی سوریه را بگیرد و نه لوازم آنرا که «کشتی» و «ناورانی» در رأس آن قرارداداشت. «... این شهرهای ساحلی آنچه را لازم داشتند، آزادانه از راه قسطنطنیه و از طریق دریا دریافت می‌کردند. اسکندریه نخستین بار فقط با همکاری کوروش، مقومس، بطریق ملکی و آخرین فرماندار مسیحی مصر، به دست عربها افتاد. سپس به سال ۶۴۵ يك ناوگان بیزانس، سرکردگی مانوئل، زدو خورد به درون بندرگاه آمد و اسکندریه را پس گرفت. ممکن بود «هرقل» دیگر مصر را برای همیشه پس بگیرد، ولی بایی کفایتی بیزانس و بیطرفی قبطی‌ها این بندر که می‌توانست در برابر هر ناخت و تاز از سوی خشکی حتی بانیروی هراسناک عمرو بن عاص ایستادگی کند، بار دیگر بدست عربها افتاد. همه این پیشامدها درس آشکاری برای سرکردگان عرب در محل بود، ولی خلیفه شاید نمی‌توانست در مدینه آنرا درک کند.

سرانجام معاویه موافقت عثمان - خلیفه سوم - (۶۴۴ - ۶۵۶ میلادی) را برای دستبرد به قبرس بمنظور به کيفر رسانیدن مردم آن به دست آورد - به شرط آن که همسرش را با خود همراه ببرد. دستبرد به این جزیره در ۶۴۹ با کامیابی انجام گرفت، سال بعد ارادوس گرفته شد و در ۶۵۵، که از نخستین باری که عربها به کرانه‌های مدیترانه شرقی رسیده بودند کمتر از بیست سال می‌گذشت، يك ناوگان عرب پیروزی دریائی بزرگی در ذات‌الصواری، «نبرد کل‌ها» بر کرانه لیکیه نزدیک فونیکس به دست آورد. دیری نگذشت که عربها با ناوگان خود به سیل دستبرد می‌زدند و خود قسطنطنیه را تهدید می‌کردند.

در سده‌های بعد ناوگان بیزانس همیشه جلوی عربها را در مدیترانه شرقی می‌گرفت، در حقیقت دستبردهای ناوگان بیزانس به کرانه‌های سوریه، فلسطین، و مصر

مدتها سبب نگرانی بود. درمدیترانه غربی، ناوگان عرب به پایه فرمانروائی رسیده بود، اگرچه بیشتر فقط میل به دریازنی در آن دیده می‌شد. تاریخ این قسمت چندان مربوط به این کتاب نیست. ولی شاید خارج از موضوع نباشد، اگر درباره مسئله نخستین و کوششها گستاخانه عربها درمدیترانه گفتگو کنیم: چگونه توانستند در زمان کوتاه شکفت‌آوری این اقدامات را با کامیابی انجام دهند...»^۱

قبل از پرداختن بدنباله ماجرا، اشاره بیک سند تاریخی که به روشن شدن ماجرا کمک می‌کند، لازم بنظر می‌رسد و آن اینکه:

باوجود همه تلاشهایی که معاویه بمنظور دستبرد دزدان به قبرس بکار می‌برد، چون این دستیاری، نیاز بناورانی و دریانوردی داشت، عمر بهیچوجه اجازه چنین کاری رانمی‌داد. البته این را مورخان به حساب وحشت فراوان عمر از دریا و کشتیرانی نهاده‌اند، که نباید چندان هم از واقعیت به دور باشد، بهرحال معاویه بدنبال پافشاری ناچار می‌شود، نامه‌ای برای او بنویسد و طی آن اعتراف کند که از دریانوردان ایرانی و ماجراهای آنان، آگاهیهای فراوان کسب کرده است، در نتیجه می‌تواند طرح مورد نظر خود را اجرا کند.

معاویه، با این نامه خلیفه مسلمین را تشویق می‌کند که به او اجازه دریانوردی و دستبرد دریائی بدهد. متن نامه معاویه پسر ابوسفیان - خطاب به عمر - را «کورت فریشلر» آلمانی در کتاب خود «عایشه» سروده است، که در این جا ترجمه آن از نظر خوانندگان می‌گذرد:^۲

«بسم‌الرحمن‌الرحیم - از طرف معاویه بن ابوسفیان فرمانده نیروی دریائی اسلام در فینیقیه^۳ خطاب به عمر بن الخطاب، خلیفه مسلمین.

من گزارش کارهای مربوط به ساختمان کشتی‌های جنگی را در نامه‌ای که برایت فرستادم دادم و اینک چون پدرم (ابوسفیان) والی شام برای تو نامه می‌فرستد، لازم می‌دانم که از فرصت استفاده کنم و بوسیله پیکی که عازم «مدینه» می‌شود، گزارشی دیگر از کارهای مربوط به ایجاد نیروی دریائی را بتو بدهم: تو میدانی که من پیوسته طرفدار ایجاد یک نیروی دریائی قوی برای اسلام بوده‌ام و عقیده داشتم و دارم که بدون یک نیروی دریائی قوی ما نمی‌توانیم «بیزان تیوم»^۴ را مسخر کنیم و تا روزی که «بیزان تیوم» به تصرف اسلام در نیاید، ما نخواهیم توانست «روم» را از پا درآوریم. گرچه ما اینک شام و فلسطین را از روم گرفته‌ایم، ولی هنوز حکومت روم نیرومند است

۱ - دریانوردی عرب - صفحات ۷۴ و ۷۵ به نقل از: طبری، تاریخ، ۱. و «میر» چاپ ادینبورگ - ۱۹۲۴ و کتاب «۱. ج. باتلر» چاپ آکسفورد - ۱۹۰۲

۲ - متن این نامه در مجله خواندنیها، درپاورقی داستان «عایشه» ترجمه ذبیح‌الله منصور آمده است. بدنیت بدانید که «عایشه» یک هزار و سیصد و بیستمین کتابی است که ذبیح‌الله منصور ترجمه کرده و بمردم فارسی‌زبان عرضه داشته است. (مجله خواندنیها - شماره ۲۲ - سال ۲۵ - صفحات ۱۸ و ۱۹)

۳ - ساحل شرقی دریای مدیترانه را که امروز سواحل سوریه و لبنان است، در آن زمان «فینیقیه» می‌خواندند

۴ - منظور «استانبول» کنونی است.

و بر کشورهای وسیع حکومت می‌کند. روزی که اسلام «بیزان تیوم» را تصرف کند، حکومت و قدرت روم زوال خواهد پذیرفت. روزی که تو مرا در سرزمین «فینیقه» بفرماندهی نیروی دریائی اسلام منصوب کردی و بمن دستور دادی که شروع بساختن کشتی‌های جنگی کنم، من از امور مربوط به ساختن کشتی‌ها و بحریمائى اطلاع نداشتم. خوشبختانه عده‌ای از ناخدایان و بحریمایان ایرانی در این‌جا بودند، که من می‌توانستم از کمک آنها برخوردار شوم و بعضی از آنها مسلمان شدند. پنج نفر از ناخدایان ایرانی که اینک مسلمان هستند، بعقیده من از برجسته‌ترین ناخدایان جهان بشمار می‌روند و بصیرت آنها در بحریمائى خارق‌العاده است. این پنج نفر، در گذشته نه فقط تا جابلسا^۱ مسافرت کردند، بلکه از آنجا هم گذشتند و بجائی رسیدند که در آنجا آفتاب غروب نمی‌کرد. حکایاتی که این پنج نفر از شگفتیهای سرزمین «جابلسا» و همچنین دریاهائی که آفتاب در آنجا غروب نمی‌کرد بیان می‌دارند، شنیدنی است. در اینجا نه فقط عده‌ای از ناخدایان و بحریمایان، ایرانی هستند، بلکه يك قسمت از استادان کشتی‌ساز که اکنون برای ما کشتی می‌سازند نیز ایرانی می‌باشند. روز اول که تو مرا فرمانده نیروی دریائی کردی و دستوری دادی که يك نیروی دریائی برای اسلام بوجود بیاورم، من تصور می‌کردم که این، کاری آسان است. ولی بزودی دانستم که بوجود آوردن يك نیروی دریائی، کاری است دشوار و طولانی و اگر ناخدایان و بحریمایان و استادان کشتی‌ساز ایرانی که در فینیقه هستند، بمن کمک نمی‌کردند، من نمی‌توانستم برای اسلام نیروی دریائی بوجود آورم. چون بوجود آوردن نیروی دریائی، تنها با ساختن کشتی جنگی میسر نیست و علاوه بر آن باید جاشو و ناخدا نیز تربیت کرد. تربیت کردن جاشو دشوار نیست و می‌توان در مدتی کوتاه عده‌ای زیادی جاشو تربیت کرد، اما تربیت کردن افسران کشتی و ناخدا دشوار است و باید سالها بگذرد تا بتوان بقدر کافی افسر و ناخدا برای کشتی جنگی تربیت کرد. دانش بحریمائى، علمی است که باید در دریا هنگام کار فرا گرفت و ناخدایان و افسران کشتی‌های جنگی «بیزان تیوم» همه از کسانی هستند که علم بحریمائى را در دریا فرا گرفته‌اند و اجازه نمی‌دهند که دیگران از علوم آنان برخوردار گردند. ناخدایان «بیزان تیوم» آنقدر حسودند که علم بحریمائى خود را حتی بهمکاران رومی خود هم تعلیم نمی‌دهند، تا چه رسد بدیگران... ای خلیفه! علم بحریمائى يك دانش عملی است و چون هر ناخدا برای فرا گرفتن معلومات خود مدتی زحمت کشیده و در دریاها بسر برده و بدفعات گرفتار غرق کشتی شده است در یغش می‌آید که آن دانش را به رایگان در دسترس دیگران بگذارد. ولی ناخدایان ایرانی از روزی که مسلمان شده‌اند، بی‌دریغ جاشوان و افسران مسلمان را از معلومات بحریمائى خود برخوردار می‌کنند. من از ناخدایان ایرانی چیزها آموختم که تصور می‌کنم که هیچ ملاحظ دیگری از آن آگاه نیست. یکی از کمکهای ناخدایان و استادان کشتی‌سازی ایرانی به ما این است که به ابتکار خود کشتی‌های ما را دارای سکان کردند. تا امروز کشتی‌ها دارای سکان نبودند و اینک نیز هیچ کشتی بازرگانی و جنگی، حتی کشتیهای جنگی «بیزان تیوم» سکان ندارند و برای اینکه کشتی را بطرف راست یا چپ منحرف کنند، می‌باید متوسل

۲- «جابلسا» سرزمینی است که آنرا جزایر بریتانیا و ایرلند می‌نامیم.

به پاروهای بلند شوند. منحرف کردن کشتی‌های بزرگ بطرف راست یا چپ، تا امروز جز بوسیله پاروزنان محال بود، فقط کشتی‌های کوچک را می‌توانستند بوسیله دوپاروزن که عقب کشتی می‌ایستادند، بر راست یا چپ منحرف سازند و برای این که يك کشتی بزرگ را بطرف راست یا چپ منحرف کنند میباید یکصد یا دویست پاروزن، پاروهای طرف راست را بحرکت درآوردند، بدون اینکه پاروهای طرف چپ حرکت کنند و برعکس. اما اینک با اختراعی که ناخدایان و کشتی‌سازان ایرانی کرده‌اند میتوان بزرگترین کشتی‌ها را بوسیله مسکانی که در عقب کشتی قرار می‌گیرد، بطرف راست یا چپ منحرف کرد و این انحراف بسوی راست یا چپ بقدری سهل شده که انسان حتی هنگامی که سوار بر شتر است، نمی‌تواند با آن سهولت شتر را بطرف راست یا چپ منحرف کند. سکانی که ایرانیان در کشتی‌های جنگی کار گذاشته‌اند عبارت است از يك قطعه چوب طویل و عریض بشکل «لنگه‌در» که عقب کشتی قرار می‌گیرد و آن را بوسیله دسته‌ای از صحنه کشتی بحرکت درمی‌آورند و با حرکات سکان، کشتی بطرف راست یا چپ حرکت می‌کند، و میتوان در يك نیم دایره کوچک، کشتی را وادار کرد که دور بزند.

چون ما می‌توانیم در کشتی‌های خود سکان نصب کنیم می‌توانیم کشتی‌های بزرگتر نیز بسازیم. هر قدر ما کشتی‌های بزرگتر بسازیم، چون از سکان استفاده می‌کنیم کشتی‌های ما فرمانبردار خواهند بود و می‌توانیم سهولت آنها را به چپ و راست منحرف کنیم، یا دور بزنیم.

اکنون ما دارای سی و پنج کشتی بزرگ هستیم، که همه از کشتی‌های جدید بشمار می‌آید و سکان دارند. ضمناً سی کشتی کوچکتر را هم که جزو ساین قدیمی بشمار می‌آیند، مرمت کرده، دارای سکان نموده‌ایم. با آنکه ما اینک دارای شصت کشتی بزرگ و کوچک هستیم، نمی‌توانیم به جنگ «بیزانتیون» برویم، برای این که پادشاه «بیزانتیون» دارای يك نیروی دریائی بزرگ است. گرچه کشتی‌های جنگی «بیزان تیوم» سکان ندارد، ولی چون شماره آنها زیاد است و افسر آن و جاشوان ورزیده در آنها خدمت می‌کنند، کشتی‌های ما غرق خواهند شد و ما روزی باید به «بیزان تیوم» حمله کنیم، که بدانیم پیروز خواهیم شد.

من بدون وقفه، همچنان کشتی خواهم ساخت و افسران و جاشوان جدید را برای کشتی‌های جنگی تربیت خواهم کرد. با اینکه نیروی دریائی ما هنوز آن طور که باید قوی نشده و ما نمی‌توانیم به «بیزان تیوم» حمله ور شویم، ولی نباید از جنگ خودداری کرد، ما اگر در حال حاضر نتوانیم به «بیزان تیوم» حمله کنیم، قادریم که به «قبرس»^۱ حمله ور گردیم. جزیره قبرس دارای اهمیت «بیزان تیوم» نیست، اما جزیره ایست حاصلخیز و خوش آب و هوا و اگر ما آن را تسخیر کنیم، لطمه‌ای بزرگ به «بیزان تیوم» خواهیم زد. زیرا بعد از این که جزیره «قبرس» را تسخیر کردیم می‌توانیم رفت و آمد کشتی‌های «بیزان تیوم» را در طول سواحل آناتولی^۲ متوقف کنیم و در صدد برآئیم که

۱ - جزیره قبرس در شرق دریای مدیترانه، از نظر وسعت، سومین جزیره این دریاست. با سواحل ترکیه بیش از ۴ مایل فاصله ندارد. این جزیره در صدد اسلام از طرف مسلمین اشغال شد.

۲ - ترکیه امروز

آناطولی را نیز از دست روم بیرون آوریم .

ای خلیفه من منتظر دستور تو هستم ، تا اینکه بیدرنک بسوی قبرس براه بیفتم و یقین دارم که ما بدون تحمل تلفات سنگین «قبرس» را منضم بقلمرو اسلام خواهیم کرد .»^۱

چگونه بحرین
مرکزیت یافت

پس از ظهور اسلام ، با توجه به برخوردهائی که بین اعراب و ملل دیگر در خلیج فارس در می گرفت ، بحرین بصورت یکی از مراکز دریائی دنیای آنروز درآمد . ازیکسو راهزنان دریائی ، سواحل این جزیره را بهترین منطقه‌ای می‌دانستند که با تسلط بر آن همه ناوگانها و کشتیهای تجارتنی را زیر نظر می‌گرفتند و از سوی دیگر، اقوام و ملل گوناگون ، بحرین را کلید تسلط بر خلیج فارس و سواحل آن می‌دانستند. بدین ترتیب جزیره بحرین در صدر اسلام اهمیتی فوق‌العاده یافت .

بلاذری در فتوح‌البلان می‌نویسد که هنگام پیدایش دین اسلام ساکنان سواحل خلیج فارس اغلب مذهب زرتشتی داشتند پس از نخستین دهه‌های اسلامی «ابوهوریره» یکی از اصحاب پیغمبر اسلام ، بر سواحل خلیج فارس و جزایر آن - مخصوصاً جزیره بحرین - تسلط یافت و این اتفاق ، در زمان خلافت عمر بن خطاب رویداد . طبیعی است که ادامه حاکمیت و حفظ تسلط بر مناطق ساحلی و جزایر ، با کشتی‌ها و کشتیرانان ورزیده نیازمند است و این وسیله را ، آن گروه از اهالی که بدین اسلام گرویده بودند ، بسا سفاینی که بعنوان غنائم جنگی بدست آمده بود تأمین می‌کرد . ابوهوریره به مناطق زیر نفوذ خود قناعت نکرد و از آنجا به کرانه‌های شرقی خلیج فارس متوجه شد .

در اینجا قبل از پرداختن به ماجراهای دریانوردی ، ناگزیر از انعکاس شمه‌ای از تاریخ آثرمان هستیم ، اگر چه ممکن است اندکی از سیر منطقی حوادث پیشی‌بگیریم : «پس از دوره خلفای راشدین و پیش آمدن عهد خلافت بنی‌امیه کاربرد مسلمانان در همه جا ، خاصه ایران ، بعلت ظلم و جور این خانواده به منتهی درجه ، طاقت فرسا گردید . مطلب شایان ذکری که از این دوره می‌توان گفت آنست که مردم سواحل خلیج فارس در شئون داخلی خود نیمه استقلالی داشتند و اطاعت آنان از خلفا فقط جنبه خارجی داشت . لکن سخت‌گیریهای حجاج بن یوسف فرماندار عراقین سبب گردید که جمع - زیادی از خوارج به این صفحات فرار کنند و این نقاط را که وصول به آنها برای عمال حجاج و جانشینهای او سخت می‌نمود ، پناهگاه خویش قرار بدهند و از آنجا به فارس و

۱ - بقیه نامه درباره خصوصیات جزیره قبرس است که از نقل آن بخاطر جلوگیری از اطاله کلام خودداری می‌کنیم ... جورج حورانی که به اصل نامه و متن عربی آن دست داشته و عین آن را منعکس کرده است ، چون بخاطر تعصبات نژادی قصد داشته است که از اعراب صدر اسلام نیز «دریانورد» بسازد ، پس از نقل متن کامل نامه ، بخاطر تیره اعراب می‌نویسد : «... این داستان مشهور ، توأم با ادبیات عربی که همواره با خشکی سروکار دارد ، سبب شده است ، عموماً چنین بیندارند که عربها هرگز مردم دریانوردی نبوده‌اند ...»

کرمان و مکران و جاهای دیگر پناهنده شوند .

خوارج جماعتی از سپاه علی بن ابی طالب (ع) بودند که در عهد او علم مخالفت برافراشتند و در کارزاری که در نهروان با نیروی خلافت کردند ، به سختی شکست خوردند. از همان تاریخ ۴۰ تا ۵۰ هجری - (۶۶۰ - ۶۷۰ م) به این صفحات رو می - آوردند و در زمان بنی امیه یعنی خلافت عبدالملک بن مروان که حجاج بن یوسف ثقفی به سال ۷۲ هجری - (۶۹۱ م) حکمران عراقین (عراق و ایران) شد ، سواحل خلیج فارس ، روزهای تلخی بخوددید ، زیرا خوارج آنجا را مرکز دعوت و پایگاه جنگجویان خویش قرار دادند و کار آنها رفته رفته بالا گرفت و بداخل بحرین و عمان کاملاً مستقر - شوند ، در این نواحی عبدالله بن ایاض که از رؤسای این طایفه بود ، مکتبی برای تبلیغ عقاید خوارج تأسیس کرد ، که بنام پدرش موسوم گشت و پیروان او را «اباضیه» گفتند که تا حال هم در آن صفحات و شمال افریقا به همین نام و نشان معروفند و نام این فرقه رازنام پدر عبدالله (ایاض) متخذ است .

در زمان بنی عباس یکی از ایرانیهای شهرری بنام علی بن محمد معروف به «صاحب الزنج» بقصد انتقام و درهم شکستن بنیاد خلافت بنی عباس در بحرین و سواحل غربی خلیج فارس قیام کرد و مردم را به تساوی حقوق بین بنده و آزاد و سیاه و سفید و عرب و عجم فراخواند و به شرکت دادن فقرا در اموال اغنیاء دعوت نمود . و چون مردی با تدبیر و فصیح و سخنور بود ، در زجر دیدگان نفوذ کلی یافت و از سواحل خلیج گذشته ، بصره و خوزستان را هم فراگرفت ...^۱

آیا وقوع چنین حوادثی ، بدون آشنائی با دریا و دریا نوردی امکان پذیر است ...؟ مسلماً پاسخ این سؤال منفی است ، چرا که بین جزیره بحرین و سواحل غربی خلیج فارس و همچنین سواحل شمالی آن - مناطق جنوبی امروز ایران فواصل بعید دریائی است و عبور از آنها به کشتی و کشتیرانی نیازمند است . ناورانی که با مسیرهای دقیق و پیچیده منطقی آشنائی کامل داشته باشند . گذارها ، معابر دریائی ، مناطق عمیق و کم عمق و ارتفاعات زیر آبی ، همه و همه را بشناسند ، و چون بگواهی تاریخ «علی بن محمد» معروف به «صاحب الزنج» یک ایرانی اهل شهرری ، قیام خود را در پهنه گسترده خلیج فارس ، جزایر متعدد و سواحل آن گسترش می دهد ، بی تردید ، کاردیانوردی و ناورانی او ، دنباله دریانوردی ساسانیان و تسلط امپراتوری پارس بر دریاهاست . بدین ترتیب با استناد به مأخذ و مدارک تاریخی نتیجه می گیریم که دریانوردی اسلامی در آغاز کار ، دنباله مستقیم ، دریانوردی پارسیان است .

مردان شجاعی که فاصله بعید خلیج فارس تا اقیانوس هند و سواحل چین را در می نوردیدند ، اینک گروهی از آنان بدین اسلام گرویده اند و همه استعداد قدرت و امکانات خود را در اختیار پیشرفت و گسترش مذهب جدید نهاده اند . وقتی تاریخ از قیام یک ایرانی در مناطق ساحلی و جزایر خلیج فارس یاد می کند ، تردیدی نیست که این قیام با وسایل و امکاناتی ارتباط دارد ، که جز کشتی و کشتیرانی ، چیز دیگری نمی تواند

باشد .

پس از قیام علی بن محمد ، انقلابی ایرانی ، چون معتمد عباس خلیفه وقت از جانب او احساس خطر می کرد نیروئی عظیم به سپهسالاری برادر خود «الموفق» را برای نبرد با او گسیل داشت و در جنگی که بین صاحب الزنج و الموفق در گرفت ، برادر خلیفه پیروز شد و علی بن محمد شکست خورده ، به قتل رسید . اما خلیج فارس فقط مدت کوتاهی روی آرامش و آسایش - آنهم در صورت ظاهر - بخود دید ، چرا که چندسال بعد (سال ۳۰۱ هـ - ۹۱۳ م) ابوسعید حسن یك ایرانی دیگر ، که نهضت «قرامطه» را ایجاد و رهبری می کرد جزیره بحرین را مرکز فعالیت های خود قرار داد و با گروه کثیر طرفدارانش ، حاکمیت خلفای عباسی را با خطری بزرگ روبرو ساخت . هدف قرامطه نوعی تجدید نظر در فروع دین اسلام بود ، بدین معنی که با تغییرات اساسی در عقاید و آداب مذهبی ، روزه را بکلی حذف کرده و نماز را به دو بار در روز منحصر ساختند . مهم تر از همه اینها ، قرار دادن خانه کعبه در جزیره بحرین بود که برای این منظور ، درست هنگامیکه به انجام اعمال حج اشتغال داشتند ابوسعید فرمانده قرامطه سپاهیان خود را فرمان داد ، تا بقتل و غارت اهالی مکه بپردازند و پس از کشتار گروه کثیری از مکبان خانه کعبه را ویران ساختند و سنگ مقدس خانه خدا (حجرالاسود) را در کشتی نهاده ، با خود به جزیره بحرین بردند که بیست سال تمام در آن جزیره بود و سرانجام درازاء دریافت مبالغ هنگفتی ، آنرا باز پس دادند . هدف از همه این اقدامات مخالفت با تازیان و برهم زدن اساس دیانت تازه بود .

با توجه به اهمیت خاصی که نهضت صاحب الزنج و قرامطه - که هر دو ایرانی بودند - در سرنوشت خلیج فارس و دریانوردی در این منطقه، پس از ظهور اسلام، دارد ، در اینجا آنچه را که سرارنولد ویلسن ، نویسنده کتاب خلیج فارس آورده است ، به اختصار ذکر می کنیم :

«... در سال ۸۶۳ [۲۴۹ هجری] شخصی بنام «صاحب الزنج» از بصره برخاسته ادعای پیغمبری نمود . ظهور این شخص باعث زدوخورد هائی شد و چون اهالی بحرین با او بنای مخالفت گذاشتند ، صاحب الزنج ناگزیر به ترك بحرین گردید و در بیابانها بسر می برد . این غیبت موجب رونق بیشتر بازار او شد و مردم به تصور اینکه او غایب است ، بیشتر بدین او ایمان آوردند . صاحب الزنج دستورات مذهبی خود را بوسیله پیروان خاص خویش می فرستاد . از جمله دستوراتی که برای مریدان خود فرستاد «دادن آزادی و تساوی حقوق اجتماعی به غلامان» بود . انتشار این دستور باعث گردید که طرفداران او و پیروانش بیشتر شوند ، ولی سرانجام در جنگی که بین او و المعتمد خلیفه عباسی رویداد ، بقتل رسید . از این پس اوضاع بحرین و عمان و اغلب شهرهای جزایر خلیج فارس دچار هرج و مرج و اغتشاش شد ، تا اینکه المهتدی خلیفه عباسی در سال ۹۸۸ [۳۷۸ هـ] محمد بن نور حاکم بحرین را وادار نمود تا بعمان حمله نماید . محمد بن نور با بیست و پنج هزار سپاهی به عمان لشکر کشید و بموقع اذان امام آنجا را به قتل رسانید و سرش را نزد خلیفه فرستاد . این واقعه موجب شد که بسیاری از خانواده های عمانی به بصره

و شیراز و ریشهر هفت کیلومتری (بوشهر فعلی) مهاجرت نمایند .

محمدبن نور مدتی در آن سرزمین در کمال قساوت به حکومت پرداخت ، ولی همینکه به بحرین بازگشت ، مردم عمان که از خرابیها وجوروستم او به تنگ آمده بودند برجانشین وی خروج کردند و او را به قتل رساندند .

هشتسال پس از کشته شدن صاحبالزنج شخص دیگری بنام «عبدالله حمدان قرمط» ظهور نمود . این مرد انتقامجو اصلاً ایرانی و هدفش انتقامجوئی از خلفای بنی عباس بود، عبدالله حمدان برعکس خلفای عباسی که با مردم بسیارظالمانه رفتارمی کردند، شخصی بود رحیم وجوانمرد وصاحب خصال ایرانی ، رفتار او با مردم باعث شدکه دراندک مدتی گروه زیادی به او گرویده و در زمره پیروانش درآیند . این جماعت را به مناسبت نام «قرمط» قرمطی می نامند. درآئین قرمطیان برای نمازهای پنجگانه، فقط دونوبت نماز برقرار شده و روزه بکلی معاف وموقوف گردیده وشرب مسکرات حلال وجایز شمرده شده است . حمدان قرمط ابتدا بطور محرمانه در کرانه خلیج فارس ودیلم (مسقطالرأسخود) و سپس اهواز شروع به اشاعه مرام نمود. وقتی بمحدکافی آئین او رونق گرفت وپیروانش فراوان شد ، ابوسعید بهرامالجندی را بفرماندهی ارتش خود انتخاب کرد و درسال ۸۹۹ [۲۸۶ هـ] جزیره بحرین را متصرف شد ، متعاقب آن در سال ۹۰۲ [۲۹۰ هـ] پس از شکستی که دربصره به قشون خلیفه وارد آورد . شهر هجر مرکز بحرین را محاصره نمود و برای اینکه مدافعین شهر را وادار به تسلیم نماید ، مسیرآب شهر را عوض کرد و آب را بروی مدافعین بست وپس ازدوسال آنرا به تصرف درآورد، آنگاه شهر «الحساء» را مرکز حکومت خود قرار داد ...»^۱

ناصر خسرو ، در هنگام مراجعت از سفر مکه درسال ۴۴۳ هـ . (۱۰۵۱ م) شهر «الحساء» رادیده و به توصیف جامع وجالبی از تاریخ و اوضاع اجتماعی آن پرداخته ، می نویسد: «شهر الحساء» که ابتدا قلعه ای بیش نبود در نزدیکی شهر هجر پایتخت قدیم بحرین واقع شده بود . درسال ۴۴۳ هـ . [۱۰۵۱ م] یکنفر ایرانی در این سرزمین حکومت مستقلی که تابع خلفانبود، برقرار کرد ودر حدودسالهای ۲۹۳ هجری [۹۰۴ م] پس از يك سلسله جنگها به مرور یمن و عمان را متصرف و برای خود قلمرو بزرگی ایجاد و آنگاه شهرالحساء را مرکز فرمانروائی خود نمود و آنجا را بصورت شهر بزرگ و زیبایی درآورد .

عبدالله قرمط درسال ۱۳۱۶ هـ . [۹۲۸ م] لشکری بسرکردگی منصور دیلمی بسوی ، مکه فرستاد . منصور در هشتم ذیقعد سال بعد غفلتاً به مکه حمله نمود و باکشتار زیادی ، آنچه اشیاء قیمتی که اعراب از مدائن و کلیساهای عیسویان بخانه کعبه آورده بودند ، از قبیل مروارید معروف به «دره یتیمه» باخود برداشته و به الحساء بردند حتی حجرالاسود را از خانه کعبه جدا نموده ، به بحرین آوردند (چنانکه گفتیم بعد از سالها اعراب با بهای خیلی گزاف از قرمطیان خریده از بحرین به مکه بردند و دوباره درجای خود نصب کردند) .

عبدالله پس از اینکه به آرزو و هدفهای خود نائل آمد، سرانجام در سال ۳۲۲ هجری [۹۳۳ م.] وفات یافت و بنا به وصیت او، پسرش «سعیدالحسن بهرام هجری»، جانشین او گردید و شخصی بنام قاسم نیز به پیشوائی قرمطیان منصوب شد.

چند سال بعد آل بویه روی کار آمدند، قرمطیان با آل بویه روابط حسنه برقرار نموده و با کمک آنها در سال ۳۳۹ و ۳۵۴ [۹۵۰ - ۹۶۵ م.]، با لشکری که در حدود هشت تاده هزار نفر بود، به عمان حمله نمودند و آنجا را مسخر و غنائم زیادی بدست آوردند و علی بن احمد را از طرف خود به حکومت آنجا گماشتند هنوز چند ماهی از این واقعه نگذشته بود که مردم عمان دست به شورش زدند و با نیروی علی بن احمد به جنگ برخاستند. اتفاقاً در همان موقع قشون آل بویه که در راه بودند، به عمان رسیدند و شورش را سرکوب و شورشیان را قلع و قمع نمودند.

قرمطیان در سال ۳۷۵ هجری دست از کشورگشائی کشیده و بقلمرو حکومت خود اکتفا نمودند. در سال ۴۵۰ [۱۰۵۸ م.] مردم جزیره بحرین بعثت خراج تازه‌ای که قرمطیان بر آنها بسته بودند، سرشورش گذاشتند «عبدالله سنبار» وزیر قرمطیان برای سرکوبی آنها یکی از پسران خود را به عمان فرستاد، تا از حاکم آنجا کمک بگیرد. حاکم عمان به او کمک نمود، هنگامی که با پول و تعداد سه هزار سپاه بسوی بحرین برگشت شورشیان بحرین بین راه به سپاهیان او حمله کردند و پولها را غارت و سربازان را فراری دادند و پسر وزیر با چهل تن از همراهانش را نیز بقتل رساندند. بعد از این واقعه سلطه قرمطیان بکلی از بحرین برداشته شد. این شورش که بانقضاض حکومت قرمطیان در بحرین منتهی گردید، سرکردگی شخصی بنام «ابوبهلول» بود که بعداً حکمران بحرین شد، ولی طولی نکشید که او نیز در جنگ با آل یوفی کشته شد و اعراب یوفی بر کلیه نواحی بحرین تسلط یافتند...^۱

اکنون که با این مقدمات دانسته شد که چگونه در قرون اولیه اسلام پای دریا - نوردان عرب به خلیج فارس گشوده شد و چنان نهضت‌های ایرانی در صدر اسلام جزایر و سواحل جنوبی خلیج فارس را بعنوان مراکز فعالیت خود برگزیدند. و نیز تاحدودی، از چگونگی دریانوردی ایرانیان پس از دو دوره درخشان (هخامنشی و ساسانی) و دوران رکود و قهقرا (پس از حمله اسکندر) آگاه شدیم، بار دیگر کمی به عقب باز می‌گردیم و دریانوردی ایرانیان در صدر اسلام را، از دیدگاه مورخان شرق و غرب مرور می‌کنیم:

«ماترین هارتمن» می‌گوید: «... دین اسلام بر اساس یک قانون و قاعده انکار ناپذیر همواره از دریا روی گردان بوده است از همان آغاز پیدایش اسلام با احساس پذیرش برتری و تسلط مردم غیر مسلمان بر دریاها و اقیانوسها می‌نگریست و عملاً کوشش برای رد این برتری و انکار تسلط آنان بکار نبرد. و در طول تاریخ هر بار نیز که آنها را عهده‌دار انجام اکتشافات دریائی می‌بینیم، با این واقعیت روبرو می‌شویم که اینگونه عملیات، تقریباً همواره فاجعه‌آمیز و مواجه با شکست بوده است...^۲ بهمین دلیل است که وقتی علاء حاکم بحرین،

۱ - سفرنامه ناصر خسرو، کتابفروشی محمدی، ص ۱۰۱

۲ - ماترین هارتمن - مقاله‌ای درباره چین - دایرةالمعارف اسلامی - ص ۸۴۴

به سال شانزدهم هجری (۶۳۷ م) با سپاهیان خود پهنه خلیج فارس را پشت سر گذاشت و در سواحل ایران پیاده شد، تا پرسپولیس را مورد هجوم قرار دهد، بیکباره ارتباط خود را از طریق دریا قطع شده یافت، و هنگامیکه با مقاومت و حملات متقابل و پیاپی ایرانیان روبرو شد، از ناوگان و کشتیهائی محاصره شده خود صرف نظر کرد و بعنوان آخرین ملجاء و پناهگاه، از طریق خشکی، بسوی بصره روی آورد، اما این راه نیز از طریق دریا و رودخانهها قطع شده بود و تنها معجزه‌ای که باعث نجات او شد، بموقع رسیدن يك نیروی امدادی، مرکب از دوزاده هزار مرد جنگی بود، که توسط عمر خلیفه وقت اعزام شده بودند. وقوای امدادی، ارتشی را که از طریق دریا و خشکی محاصره شده بود قادر ساخت، تا بجانب عراق عقب‌نشینی کند. اما این عقب‌نشینی موفقیت‌آمیز، هرگز خاطره شکست دریائی را از یاد عمر نبرد، و چنان رعبی بوجود آورد که خلیفه، نه فقط هرگز باندیشه جبران آن شکست نیافتاد، بلکه در صدد برآمد، تا عملیات دریائی را برای همیشه ممنوع کند.

اصولا همین وحشت از دریاست که تا حدودی جهت پیشرفت اسلام را از نظر جغرافیائی مشخص می‌کند. حورانی ضمن تأکید روی تسلط پارسیها بر دریاها و بنادر و شرح این واقعیت که «عنصر پارسی در بندرها نیرومند بود و بندرها کم و بیش قلمرو شاهنشاهی ساسانی شده بودند»^۱ حورانی اضافه می‌کند: سستی عربهای شمالی در کارهای دریائی جهتی را که نخستین کشور گشائی اسلام به خود گرفت، تا اندازه‌ای بیان می‌کند، ممکن بود انتشار داشته که نخست این گسترش در سودان و سومالی انجام بگیرد، بسیار ممکن بود، پیغمبر به نجاشی حبشه بنویسد و گردن نهادن او را به اسلام بخواهد، ولی وسیله کشتیرانی برای به انجام رسانیدن آن نداشت...»^۲

با وجود وحشت فراوان عمر از دریا و تجربه تلخی که از نخستین شکست دریائی داشت، معاویه فرماندار سوریه پیاپی از او درخواست می‌کرد، تا باو اجازه دهد که به جزیره قبرس حمله کند، اما عمر نمی‌پذیرفت.

دبلیو موئید، در این باره نوشته است: «... معاویه دیرزمانی از پشتیبانی يك ناوگان بی‌بهره مانده بود، و از عمر درخواست اجازه کرده بود که سربازان خود را به کشتی بنشانند. معاویه چنین نوشته بود که جزیره‌های لوانت به کرانه‌های سوریه نزدیکند تقریباً می‌توان پارس کردن سگها و آوای مرغها را شنید، مرا اجازه ده که به آنها بتازم، ولی عمر از دریا هراس داشت و برای شورنامه‌ای به «عمر» نوشت و «عمر» چنین پاسخ داد: دریا گسترده‌ای بیکران است که بر آن کشتیهای بزرگ به ذره‌های ریزی مانند، هیچ نیست مگر آسمانها در بالا آنها در زیر، چون آرام باشد، دل دریانورد شکسته است و چون توفانی حس او لرزان دل به آن مسپار و از آن بهراس. مردم در دریا همچو حشره بر تراش‌های است که گاهی به زیر آب فرو میرود و گاهی از ترس می‌میرد.... چون این وصف هراسناک بدست رسید، به معاویه فرمان داد که هرگز با کشتی سروکاری نداشته باشد. دریای شام، به من می‌گویند، از خشکی درازتر و بهتر است و شب و روز از خداوند

۱ - دریانوردی عرب - ص ۶۱

۲ - دریانوردی عرب ص ۶۱

می‌خواهد که خشکی را بلع کند. چگونه می‌توانم مردم خود را به آغوش نفرین شده آن بیندازیم. علاء را به یاد آور، نی‌دوست من، سلامت مردم خود را از همه گنجهای روم بیشتر دوست میدارم...»^۱

با اتکاء به مجموعه این دلایل است که در دوران خلافت عمر، هیچ حادثه و تهاجمی که از نظر دریا و دریانوردی حائز اهمیت باشد، اتفاق نمی‌افتد. اما پس از مرگ عمر، معاویه درخواست خود را تکرار می‌کند، و بالاخره عثمان خلیفه اسلام به تجدید نظر در این قانون ممنوعیت و امیدارد، البته با این شرط که عملیات دریائی، اختیاری و داوطلبانه باشد.

چنانکه پروفیسور هادی‌حسن می‌گوید: این بیزاری و تنفر مسلمانان نسبت به دریا، نه از قرآن ناشی می‌شود و نه از آداب و سنن پیامبر اسلام. هیچ چیز بر علیه دریا-نوردی در تعالیم حضرت محمد (ص) یافت نمی‌شود، برعکس اشاره تقریباً موافق به کشتی‌هائی که با کمک خداوند سبب می‌شوند، تا آدمی در روی دریاها بدریانوردی بپردازد، امکان دارد تا حدودی ناورانی را تشویق نیز کرده باشد.^۲

با استنتاج از اشاره‌های قرآن مجید و نظر پیغمبر اسلام، درباره دریا و دریا-نوردی - اگر چه اشاراتی کوتاه و اندک - به این نتیجه می‌رسیم که ریشه‌های بیگانگی اسلام و مسلمانان اولیه را با دریا، باید در شرایط زندگی و محیط حاکم بر عربستان قبل از اسلام جستجو کرد. همانطور که در پایان فصل پیشین، در آغاز همین فصل بیان شد، عربی که ساکن ریگزارهای خشک و بی‌آب و علف بود و «دریا» را، حتی در رؤیاهای خویش نیز نمی‌توانست مجسم کند... مردمی که از دورانیهای بسیار دور چادر نشینان دوره گرد و یا بادیه نشینان غارتگر و مهاجم بودند، طبیعی بود اگر از دریا بهراسند و با آن بیگانه و ناآشنا باشد. همانطور که اعراب ساکن کناره‌های شمالی و نزدیک بدریا بازرگانانی دریانورد بودند - که البته در اقلیتی محدود و بسیار اندک قرار می‌گرفتند - اما اینک اسلام همه اعراب را در بر گرفته بود و این عنوان به تمامی مردم شبه جزیره عربستان اطلاق می‌شد. اعراب بدوی، اینک امپراتوری عظیمی را تشکیل می‌دادند که از قلب اسپانیا تا پای دیوارهای عظیم چین

۱ - دریانوردی عرب ص ۷۲ - ۷۳ و دریانوردی ایرانیان پروفیسور هادی‌حسن - هر دو به نقل از طبری و «خلافت، ترقی و انحطاط و سقوط آن» اثر دلبلیو میوئیر.

۲ - «... اوست خدای آن چنانی است که سیر می‌دهد شما را یعنی قدرت سیر و گردش من - دهد شما را در بیابان و دریا تا وقتی که باشید در کشتی‌ها و روان شوید با آنان که در کشتی هستند بسبب بادخوش ملایم و فرح کنند اهل کشتی بآن باد ناگه آید بر آن کشتی بادی سخت و آید ایشان را موج از هر مکانی یعنی از اطراف کشتی موج برخیزد و گمان برند باینکه بلاها فرو گرفته است مرایشان را بخوانند خدا را خالص کنندگان باشند یعنی پاک کنندگان باشند از برای خدا دین خود راه آینه اگر برهانی ما را از این بلا هر آینه باشیم البته از شکر کنندگان» آیه بیست و یکم سوره توبه «پس چون نجات داد خدا ایشان را از بلیه غرق آنوقت ایشان ستم کنند در زمین بغیر حق ای مردم جز این نیست» آیه بیست و دوم از سوره توبه ناشر کتاب فروشی علمی با ترجمه فارسی بصیرالملک - شهر یور

گسترش یافته بود. این بزرگترین توفیق و برجسته‌ترین پیروزی اسلام بود، ولی نکته در این بود که، رهبران این امپراتوری بزرگ را همان اعراب بدوی بیابانهای داخلی و دور از دریا عهده‌دار بودند. از آنجا که این گروه از اعراب هرگز ناچار نشده بودند تا حتی با استعانت از یگانگی اسلامی - نفرت و بیگانگی خود را با دریا، بدست فراموشی بپارند، از همین جا يك اختلاف اساسی در دین جدید پدیدار شد: «هنگامیکه دین اسلام از طریق دریا وارد منطقه‌ای شد، در همان سواحل آب باقی ماند و زمانیکه از راه خشکی در محلی رخنه می‌کرد، تا اعماق منطقه شروع بریشه دوانیدن می‌کرد...»^۱ چنین بود که دین اسلام در نواحی مرکزی با قدرت و عظمت باقی ماند، زیرا توسط اعرابی که در بخشهای داخلی بسر می‌بردند، در آن مناطق رسوخ یافته بود، که همگی سربازان جانباز و مجذوب پیغمبر اسلام بودند. اما اگر توسط اعرابی که در سواحل دریا زیست می‌کردند به مناطق دیگر راه می‌یافت. در همان کناره‌های دریا متوقف می‌شد. زیرا روحیه «تجارت دریائی» هم چنان در این گروه باقی مانده بود و محافظه‌کاری خاص بازرگانان نوعی آرامش و صلح‌جویی را ایجاد می‌کرد، که ناشی از يك مبادله هزار ساله تجاری با امپراتوری پهناور پارس بود. بدین ترتیب بین اعراب بدوی و اعراب پیشتاز، نوعی اختلاف بوجود آمد، که خواه و ناخواه از دریا و دریانوردی، با علاقه و عدم علاقه آن ریشه می‌گرفت.

این اختلاف در حدنهایی خود به تاریخ فتوحات و پیروزی مسلمانان بر شاهنشاهان ساسانی منجر می‌شود. اگر چه امپراطوری ساسانیان با سقوط یزدگرد سوم، در زمان خلافت عثمان پایان یافت، ولی بازرگانی دریائی ایران همچنان تا دوران خلافت «المتوکل» خایفه عباسی از خلیج فارس، تا خاور دور و سواحل چین ادامه یافت. یعنی از ۲۳۳ - ۲۴۷ ه. (۸۴۷ تا ۸۶۱ م.) برای اثبات این مبادله تجاری و ادامه دادوستد دریائی در صدر اسلام، مدارک و گواهیهای فراوان - و در عین حال معتبر و قاطعی - در دست است.

«آی تسینگ» می‌گوید «... من (آی تسینگ) دربخش غربی متولد شدم، در «چانگ‌آن» و در اولین سال دوره هسی‌ن‌هنگ، بسال (۵۰ هجری) ... و ادامه می‌دهد که: من به مطالعه پرداختم و به نطق و خطابه‌ها درباره دریا و کشورها گوش فرا دادم ... اقامتگاه تابستانهای خود را در «یانگ‌فو» در دومین سال دوره حکومت «هسی-ن‌هنگ» - بسال ۶۷۱ میلادی - قراردادم. در اوائل پائیز بصورت اتفاقی یکی از فرستادگان سیاسی سلسله حکومتی را بنام «فنگ - تونگ - چوآن» از کنگ‌چو^۲ ملاقات کردم. با راهنمایی او بود که به شهر «کوانگ - تونگ» آمدم. یعنی نقطه‌ای که در آنجا با فرمانده يك کشتی ایرانی قرار ملاقات داشتم، تا بسوی جنوب عزیمت کنم. سرانجام از ساحل کوانگ‌چو (کاتتون) در یازدهمین ماه از دومین سال دوران هسی‌ن‌هنگ گذشتیم و بسال ۶۷۱ (۵۱ ه.) سوار بر کشتی شدم و بسوی دریای جنوب عزیمت

۱ - مارتین هارتمن - مقاله‌ای درباره چین در ۸۴۳ - آخر ۸۲۴

۲ - پونگ‌چو بگفته مارکوپولو «یانگ‌جو» در منطقه «کیانگ‌سو»

۳ - کنگ‌چو، نام قدیمی برای بخش جنوب شرقی «کوانگ‌سی» Kwang-Se

کردم ... در این زمان اولین بادهای موسمی شروع بوزیدن کرد و هنگامی که کشتی‌ها بسوی جنوب سرخ^۱ رهسپار شد، با طنابهایی بطول یکصد ذراع که از بالا بصورت دوبندو معلق بودند بکار دریانوردی پرداختیم. در آغاز فصل هنگامیکه از برج «چی» جدا می‌شدیم، یک جفت بادبان، هریک در پنج‌تکه، اوج گرفتند و شمال تیره^۲ و طوفانی را پشت سر نهادند. کشتی از مفاکها و ورطه‌های پهناور راه می‌گشود. طوفانهای بزرگ همچون کوههای بزرگ رویهم می‌غلطیدند و درکناره‌ها، با جریان‌های شدید آب بهم می‌پیوستند. موجهای غول پیکر، چون توده‌های ابر برپهنه آسمان خودنمایی می‌کردند و بافق می‌پیوستند. پس از بیست روز دریانوردی، کشتی به بوگا (پالم بانگ) رسید. جایی که من پیاده شدم و مدت ششماه در آنجا اقامت داشتم. و بتدریج لهجه و زبان سانسکریت را فراگرفتم ...^۳

یادداشتها و خاطرات «آی‌تسنیک»، اطلاعات مهم و ذیقیمتی بدست می‌دهد. از جمله اینکه دریانوردی بین کانتون و پالم بانگ - پایتخت سوماترا، در ساحل رودخانه، بوگا وجود داشته و توسط یک بازرگان ایرانی رهبری و اداره می‌شده و فاصله بین دو بندر، با باموافق در حدود بیست روز بوده است. اما زمانی که هوا کمتر روی موافق نشان می‌داد، این فاصله یک‌ماه بطول می‌انجامید (و وهنگ به سوماترا، پس از یکماه دریانوردی وارد شد - آی‌تسنیک).

گزارش دیگری که به همین اندازه جالب توجه است و از تسلط ایران بر دریا های مشرق و شرق دور حکایت می‌کند، سفرنامه «واجرا بدهی» است که در ابتدای قرن هشتم میلادی تألیف و گردآوری شده است (در حدود سال ۹۹ هـ - ۷۱۷ م) در این سند ارزنده می‌خوانیم:

«واجرا بدهی» به جزیره سیلان وارد شد... سی و پنج کشتی ایرانی در بنادر جزیره لنگر انداخته بود. که برای دادوستد و خرید سنگهای گرانبها باین نواحی آمده بودند. به محض اینکه بازرگانان ایرانی «واجرا بدهی» را دیدند، او را با روی خوش و صمیمیت پذیرا شدند. پس از یکماه اقامت در سیلان، واجرا بدهی اجازه پادشاه را برای عزیمت بشرق کسب کرد و همراه بازرگانان مؤمن و صدیق ایرانی بدریاب نوردی پرداخت. پس از یکماه که در دریا بسر می‌بردند، به «فوجه» یا «پالم بانگ» رسیدند. پایان سفر غم‌انگیز و مصیبت‌بار بود، چرا که تمام کشتیهای بازرگانان ایرانی را توفان در هم شکست و پراکنده و متفرق ساخت. تنها کشتی که نسبتاً سلامت به بندر وارد شد، همان کشتی بود که واجرا بدهی، در آن به دریانوردی پرداخته بود»^۴

با استناد باین مدارك، پس از ظهور اسلام، دریانوردی ایرانیان صرفاً به يك راه دریائی بین چین و سوماترا منحصر نمی‌شد، بلکه تا سیلان نیز کشیده شده بود و چنانکه

- ۱ - از کتاب «يك رویداد مذهب بودائی از خاطرات دریای جنوب که بوسیله «آی‌سنیک جوموز» تدوین شده و توسط «ج. تا کالولو» آکسفورد (۱۸۹۶) چاپ شده است، ص ۱
- ۲ - رنگ قرمز را به جنوب و تیره را به شمال نسبت می‌دهند.
- ۳ - يك رویداد مذهب بودائی - اثر آی‌تسنیک - ترجمه ج. کالولو - ص ۲۷ تا ۳۰
- ۴ - «گ. فرران» - سفرنامه دریائی واجرا بدهی جلد دوم - ص ۶۳۷ پاریس ۱۹۱۴

از این پس خواهد آمد، از طریق خلیج فارس و سواحل جنوبی آن نیز دریا نوردی ایران گسترشی چشم گیر داشت.

پروفیسور هادی حسن در کتاب خود مدعی شده است که در این فعالیت‌های دریائی گذشته از جنبه تجارتي، نظر استعماری و توسعه طلبی نیز در میان بوده است و بعنوان شاهد مثال از يك كشيش چینی بنام «کان شین» نام برد، که گفته است «يك روستای بسیار بزرگ ایرانی در جزیره هانپان، بسال ۱۳۱ هـ - (۷۴۸ م) وجود داشته است»^۱ همچنین باین نوشته استناد می کند که «تاشی» (اعراب) وپوسی (ایرانیان) باتفاق هم در سال ۱۳۳۷ هـ - (۷۵۴ م) شهر کوانک چو (کانتون) را غارت کرده، سوزاندند و سپس به دریا بازگشتند»^۲.

دکتر بوت اشنايدر می گوید: بنظر می آید، این آخرین باری باشد که از ایرانیان تحت نام «پوسه» یا «پوسی» یاد شده است^۳ اشاره باین نکته لازم است که در این جا نیز همچون اسناد دیگر، لغت «پوسه» در یادداشت‌های مطبوع چینی برای نام ایران انتخاب شده است، اما با آنکه در این عنوان هیچگونه تردیدی نیست، بعقیده پروفیسور هادی - حسن نباید «پوسه» را الزاماً و مطلقاً در همه جا ایرانی دانست، بدین خاطر که «مان سو» در صفحه ۴۳ از کتاب فانکو که در حدود ۲۴۶ هـ . ق - (۸۶۰ م) نوشته شده است، کشور پیائو (برمه) را که در فاصله هفتاد روز مسافرت (یا دو هزارلی) در جنوب شهر «یون کان» واقع شده، با پوسه (پولومن یا برهن) هم مرز میداند، که در غرب نیز با شهر «سولی» دارای مرز مشترك بوده است.

بنا بگفته مستر «لوفور» نیز پوسه در دوره «تانگ» يك موضع و محل خاص جغرافیائی، هم مرز با برمه در خاک اصلی آسیا نیز بوده است^۴.

بحث در این باره بسیار مفصل و طولانی است و پروفیسور هادی حسن صفحاتی چند از کتاب خود را بارائه اسناد ومدارك مخالف وموافق در مورد «پوسه» اختصاص داده است، اما آنچه که در این میان انکارناپذیر است، اینست که اولاً: ایرانیان طبیعتاً و ذاتاً به تجارت دریائی تمایل داشتند، ثانیاً: آنان در جستجوی سنگهای قیمتی بسوی سیلان دریا را می نوردیدند. دیگر اینکه خرید انواع کالاهای ابریشمین، واجناس متشابه ایرانیان را به کشیروانی به سوی سیلان وادار ساخت وبالاخره نتیجه ای که توسط «فران» براساس مدارك ومأخذ موجود گرفته شده، اینست که ایرانیان عادت براندن و هدایت کرجی های بزرگ - هم بر روی دریا های غربی هم بر روی دریا های جنوبی - داشته اند. این واقعیت که نشان میدهد دریانوردی ایرانیان در سال ۱۰۹ هـ (۷۲۷ م) تا بدین درجه مهم و والا بوده است، ثابت می کند که تسلط آنان بر دریا بایستی مدت زمانی زودتر از این تاریخ آغاز شده باشد.

۱ - ج . تاکاکوسو - اولین کنگره بین المللی مطالعه درباره کشورهای شرقی ص ۵۸ -

چاپ هانوی

۲ - تاریخ تانگ - فصل ۲۵۸

۳ - ای . برت اشنايدر - ص ۱۰ - لندن ۱۸۷۱

۴ - برتولد لوفر - چین و ایران - ص ۴۶۸

پروفسور هادی حسن از مجموعه این مشهودات نتیجه می‌گیرد که کشتی‌رانی و دریانوردی ایرانیان در دوران ابتدائی و اولیه اسلام، صرفاً یک تداوم منطقی و ادامه و دنباله دریانوردی آنان، در دوران ساسانیان بوده است، یاچنانکه «فران» می‌گوید: ایرانیان آشنا سازنده اعراب با دریا و دریانوردی و بازرگانی و داد و ستد باخاور دور بودند.

این نکته نیز گفتنی است که سال ۷۵۸ میلادی هم در تاریخ دریانوردی ایران و هم در تاریخ دریانوردی اعراب، دارای اهمیت ویژه‌ای است. در همین سال بود که ایرانیان مقیم وساکن در چین، باندازه کافی نفقات داشتند تا شهرها بوسعت و اندازه‌بند ر کانتون را به آتش بکشند. و باز در همین سال ۱۶۱ هـ. (۷۵۸ م) است که اولین رکود تجارت دریائی اعراب درخاور دور بدست می‌آید.

تنها پس از شورش و انقلابات چین در سال ۲۶۵ هـ. (۸۷۸ م) که موقتاً دادوستد دریائی ایران را با این منطقه دچار وقفه می‌سازد. بازرگانان زرتشتی که تجارت ورقابت اعراب برایشان مهلك شده بود، بتدریج از فعالیت خود کاستند. از این پس نام «پوسه» کمتر در کار دادوستد دریائی دیده می‌شود، حال آنکه اعراب به تدریج در همه این مناطق رخنه کرده‌اند.

همزمان با همین سالها، دریای مدیترانه صحنه جنگهای دریائی است، اعراب (یاچنانکه ثابت خواهیم کرد مسلمانان ایرانی و عرب) پهنه دریای مدیترانه به میدان نبرد مبدل کرده‌اند - که شرح آن در دنباله همین بخش خواهد آمد. اما آرامش دریای هند که کرانه‌های غربی آن در دست مسلمانان است، اجازه گسترش روز افزون تجارت دریائی را به اعراب میدهد. مأخذ عربی، برخلاف ضوابط موجود از شرق و شرق دور، از وجود يك مسیر بازرگانی دریائی مستقیم بین پارس و چین از دوران ساسانی، با شك و تردید یاد می‌کنند. حورانی ضمن اشاره به گزارش يك رهسپار چینی (آی‌چینگ) گفته او را نقل می‌کند که: «... در آغاز پائیز (۲۷۱) به شهر کوانتونگ آمدم و آنجا روز برخورد خود را با دارنده يك کشتی «پوسه» برای سفر بسوی جنوب تعیین کردم...» اضافه می‌کند «... اگر پوسه این جابمعنای پارسی است، پس کمتر از يك چهارم سده پس از برانداخته شدن ساسانیان بدست مسلمانان، يك ناورانی پاسی به چین وجود داشته است، ولی به نظر نمی‌آید که پارسیان این گونه سفر دریائی دلیرانه را فوری پس از شکستشان بدست عربها آغاز کرده باشند...»^۱

وی با استناد به شهادت بلاذری و طبری احتمال بودن کشتیهای پارسی را که پیش از اسلام با چین داد و ستد می‌کردند با تردید میپذیرد. اما می‌گوید «اینکه کشتیهای چینی در این دوره به خلیج فارس می‌رسیدند، مسئله دیگری»^۲ است. حورانی برای اینکه وجود این تجارت دریائی مستقیم را نفی یا لااقل تضعیف کند، با اشاره بسمه مورد گزارش از مسعودی امیانوس مارکلینوس و سونگ‌شو، می‌گوید: «... من نشان خواهم داد که

۱ - دریانوردی عرب، ترجمه مقدم، ص ۶۲

۲ - ایضاً ص ۶۲

هیچ يك از این سه گزارش گواه خوبی برای سفرهای دریائی چینی به خلیج فارس نیست...^۱ ولی دلائلی نیز که خود ارائه می‌دهد، چندان استوار و قابل قبول نیست، اما نتیجه می‌گیرد «... برای ثابت کردن دریانوردی یکر است چینی‌ها به بین‌النهرین پیش از اسلام، چیزی در دست نداریم. همچنین گمان نمی‌کنم تا سده های بسیاری پس از اسلام، چنین چیزی باشد...»^۲

البته هدف نویسنده، چنانکه در پایان فصل خواهد آمد، بیشتر اینست که دریانوردی در خلیج فارس، مدیترانه و دریای هند را با عراب نسبت دهد، اگرچه خود نیز در ارائه دلیل و برهانی برای اثبات این مدعا در می‌ماند. اما بهرحال برای تطبیق و مقابله عقاید متفاوت و برداشت منطقی از آن، به نقل گزارش حورانی درباره «تجارت دریائی با شرق» می‌پردازیم: «... اکنون باید نشان بدیم که این گونه سفرها در دوره خلفه‌های اموی چگونه انجام می‌گرفت؟ و چگونه عربها وارث این آمد و رفت شدند...؟ این راه دریائی از خلیج فارس به کاتون درازترین راهی بود که پیش از گسترش اروپائی در سده شانزدهم، مردم منظمآ آنرا بکار می‌بردند... در این دوره تاریخ با بودن دو شاهنشاهی بزرگ همزمان در دو انتهای این راه دادوستد میان خلیج فارس و چین امکان پذیرگشت، سراسر جهان مسلماً از اسپانی تا سند بزیر فرمان خلیفه‌های اموی ۵۰ - ۱۳۲ هـ - (۶۶۰ - ۷۴۹) یکی شده بود و بجز اسپانی و افریقای شمالی بیش از یک سده ۱۳۳ - ۲۵۷ هـ (۵۵۰ - ۸۷۰) در خلافت عباسیان یکی ماند. در چین خاندان تانگ قرن پنجم قبل از میلاد تا ۲۹۵ هـ. ق - (۶۱۸ تا ۹۰۷ م) تا سال های آخرش بريك شاهنشاهی متحد فرمانروائی می‌کرد، جنوب آن از آرامش تقریباً قطع نشده، دو سده و نیم برخوردار بود (۵ قبل از هجرت ۲۵۵ بعد از هجرت - ۶۱۸ - ۸۶۸ م).

آگاهی ما از نخستین سفرهای پارسیان از منابع چینی می‌آید که به کشتیهای «پوسه» اشاره می‌کنند. این مردم را پارسیان، یا زرتشتیان پارسی‌گرسناخته‌اند - گرچه بی‌گفتگو نیست - مسلمانان عربی زبان ایرانی را لابد طبعاً «تاشیه» - عرب - می‌گفتند. زرتشتیان که عربها آنها را به نام «مجوس» می‌شناختند، مدت‌ها پس از آن که ایران بدست مسلمانان افتاد، بیشتر نیز مردم آن سرزمین را تشکیل می‌دادند. همان سان که در مصر و کشورهای دیگر، اکثریت با مسیحیان بود. کشورگشایان عرب لابد مایل بودند که پیشه پست ناورانی را بگذارند در دست آنها بماند...^۳

نویسنده از نخستین گزارش درباره پارسیان (ای‌چینگ ۶۷۱) یاد می‌کند و وجود يك دهکده بسیار بزرگ از مردم پوسه ۱۲۹ هـ - (۷۴۸ م) در جزیره هانین تأیید می‌کند. همچنین تاراج و سوزاندن کوانگ‌چو (کاتون) ۱۴۰ هـ - (۷۵۸ م) را توسط مردمان تاشیه و پوسه، از تاریخ تانگ نقل کرده است، اما خود می‌گوید که هیچ مآخذ غربی در این باره که عربها کی و چگونه به کاتون آمدند؟ در دست نیست. پس از اینکه سند به دست حجاج گشوده شد (کمی پس از ۹۱ هـ. ق ۷۱۰ م) بنادر مهم دیبل و مضوره بدست عربها افتاد و آنان با این پایگاه به شرق دور نزدیکتر

شدند. در آخرین سالهای حکومت بنی‌امیه (۱۳۱. هـ - ۷۴۹. م) جمعی از مسلمانان شیعی مذهبی که در خراسان مورد آزار و شکنجه قرار گرفته بودند، از این منطقه گریختند و از طریق دریا خود را به جزیره‌ای در یکی از رودخانه‌های بزرگ چین رسانیدند و همانجا ماندگار شدند. «مروزی» ضمن نقل این روایت (در حدود ۵۱۳. هـ - ۱۱۲۰. م) می‌گوید که تا سالها بعد، اینان همچنان در آن جزیره ساکن بودند و واسطه دادوستد بین چینی‌ها و بیگانگان بودند.

هنگامیکه خلفای عباسی بقدرت رسیدند و پایتخت آنان از دمشق به بغداد منتقل شد، انگیزه تازه‌ای برای توجه بیشتر به خلیج فارس و اهمیت ناورانی در آن بدست آمد. وجود رودخانه‌های دجله و فرات و کانالهای بین آنها، شهرهای عربی را به خلیج فارس متصل ساخت، و این یکی دیگر از عوامل بی‌رونقی بنادر بزرگ و آباد ایران در سواحل شمالی خلیج فارس بود. همچنانکه توسعه روزافزون بغداد، خط‌کشیرانی مستقیم تا چین را مجدداً دایر ساخت. از این پس منابع و مآخذ عربی در این باره افزایش مییابد. ابن‌خردادبه در کتاب ممالک ۲۳۵. هـ - (۸۵۰. م)^۱ پایگاههای سفر از خلیج فارس تا چین را وصف می‌کند. مسعودی (۹۴۷) در کتاب مروج‌الذهب و معادن الجواهر آگاهی بسیار از دریا و دریانوردی در این منطقه بدست می‌دهد. یعقوبی ۲۷۷. هـ - (۸۹۱. م) ابن‌الققیه و ابن‌رسته ۲۹۰. هـ - (۹۰۳. م) استخری ۳۳۸. هـ - (۹۵۰. م) و ابن‌حوقل هر یک جغرافیائی نوشته‌اند و سرانجام مروزی ۵۱۳. هـ - (۱۱۲۰. م) مجموعه کاملی از جزئیات موجود گردآورده است.

توجه بدریانوردی ایرانیان در شرق و دادوستد با چین
مهاجرت دریائی
 باید یک رشته فعالیت دریائی دیگر را تحت‌الشعاع قرار دهد
ایرانیان به هند
 و آن هنگامی است که پناهندگان زرتشتی در اواسط قرن
 هشتم میلادی، در جزیره هرمز به کشتی نشستند، تا یک وطن دوم و دائمی برای خودشان
 در هندوستان بدست آورند.

بنابر گزارشهای موجود آن گروه از افراد ایرانی «دستار» که اسلام را قبول نکرده بودند، به کوهستانها گریختند، جائیکه پناهگاهی موقت و نامطمئن برای آنان بود، اما یک صد سال تمام آنان را پناه داد. ولی چنانکه گفتیم، چنین پناهگاهی نامطمئن و متزلزل بود. «بدین ترتیب آنان مهاجرت و گریزی مجدداً در پیش گرفتند، به شهر ساحلی هرمز^۲ رسیدند. پس از یک اقامت کوتاه - پاتزده ساله - برای اینکه از شکنجه و آزار و تعقیب‌های مداوم مذهبی بگریزند، تصمیم به یافتن یک راه حل موثر، قطعی و سودمند گرفتند: «... یک کشتی حاضر برای رفتن بدریا شد و آنها نیز فوراً یک سفر دریائی را تدارک دیدند، زنان و کودکان خود را در کشتیها جای دادند و با حدت و شدت بسوی هندوستان، بیاروزدن پرداختند. هنگامیکه کشتی، در دیدگاه خشکی

۱ - گروهی زندگی او را، و کتابت ممالک و ممالک را ۳۰۰ هجری می‌دانند.

۲ - The Qissa-i-Sanjān - موزه بریتانیا Fsl و 268 و MS. Abb 27

با دستور و بیدین یگانه بسوی شهر هرمز شد روانه

قرار گرفت ، آنان در «دیوه» لنگر انداختند^۱ .

با این همه هنوز مهاجران پیاپی کاوش و جستجوی خود نرسیده بودند. جزیره کوچک «دیوه» - لنگرگاه نخستین ایرانیان - که در خلیج کامبای ، در جنوب کاتیاوار قرار دارد ، مورد پسند آنان از آب در نیامد ، بدین جهت بر آن شدند که مامن و موطن بهتری را در نقطه‌ای دیگر جستجو کنند و چنین بود که آنان بسوی «گوجرات» کشتی راندند^۲ . اما وقتی که کشتی مقداری از مسیر دریائی خود طی کرد «... طوفانی مصیبت بار و سهمناک در گرفت . همه کشتی نشینان دست بدعا برداشتند و در برکت آتش مقدس ، بر زحمات و مشکلات فائق آمدند . و بدین ترتیب بخواست پروردگار ، تمامی این مردان در حوالی سنجان فرود آمدند ...»^۳

این گمان غیر قابل قبول و نامتحمّل است که فقط يك مهاجرت بسوی هند وجود داشته باشد ، یا اینکه گروه کثیر مهاجران تنها در يك کشتی جای گرفته باشند در حال حاضر ما از «هنری لرد» که يك واعظ و کشیش در «سورات» وابسته به کمپانی هند شرقی بود ، سندی در دست داریم که از يك گواهی شفاهی در سال ۱۰۳۹ . ه - (۱۶۳۰ م) نقل شده است و می‌گوید : «نیاکان پارسی‌ها در هندوستان ، از جاسک در يك ناوگان متشکل از هفت کشتی قراضه سوار بر کشتی شدند و آنها در سه نقطه مختلف از ساحل گجرات پیاده شدند .»

همین گواهی حاکی است که کشتی‌ها یکبار در نقطه‌ای از خلیج فارس برای تعمیر و ترمیم لنگر انداختند. آنگاه بصورت ناوگانی شامل کشتی‌ها و لنج‌ها بود ، خودشان و اموالشان را بمقصد رساندند ، همانطور که بازرگانان از همین سواحل ، عازم کناره‌های هندوستان بودند - منظور بازرگانانی است ، که در جریان دادوستد دریائی، در همین مسیر بودند - آنان سلامت در «سنت هولمز» در سواحل هندوستان پیاده شدند و تصادفاً با گروه بازرگانان در حوالی بندر «سوالی» برخورد کردند ، آنگاه عهدنامه‌ای توسط بعضی از آنان باراجه‌ئی که در «نونسری» میزبست امضاء شد. و طرفین موارد توافق و علت عزیمتشان را به هند، بهمگان اعلام داشتند . طبق همین توافق قرار شد که ایمانشان را مستقلاً محفوظ دارند و پیرو قوانین و مذهب خودشان باشند. اما از نظر قوانین حکومتی تابع حکومت محلی باشند و با پرداخت وجه نقد و قبول فرمانداری ، اجازه داده شد که پنج فرزند دیگر از کشتی‌ها بساحل برسند و سرنشینان آنها در خشکی پیاده شوند .

اما هنوز دو کشتی دیگر باقیمانده بود که یکی از آنها در «سوالی» مستقر شد و سرنشینانش بوسیله راجه‌ای که آن موقع درباری او زندگی می‌کرد، مورد پذیرائی

۱ - ایضاً موزه بریتانیا FS2:

سوی دریا چوکشتی ساز کرده
زن و فرزند در کشتی نشاندند
چو کشتی سوی هند آمد یکایک

۲ - ایضاً F.S2B : سوی گجرات کشتی تیز راندند .

۳ - عده زیادی از مردم کرمان از طریق دریا فرار کردند ، بعضی از آنها به مکران آمدند و بعضی دیگر به سجنان عازم شدند کتاب الفتوح البلان ص ۳۹۲

قرار گرفتند و همان شرایطی که گروه پیشین داشتند، در مورد اینان نیز اجرا شد. اما راجه این محل، با راجه منطقه مجاور در حال جنگ بود و بهمین جهت سرنشینان کشتی را بعنوان هواخواهان دشمن - که در آن منطقه پیاده شده بودند - از دم تیغ هلاک گذراند.

آخرین کشتی که در کناره‌های دریا کشتیرانی می‌کرد و سرانجام در «کامبایا» لنگر انداخت و سرنشینان آن بخشی پای نهادند. اینان نیز طبق شرایطی که قبلا اشاره شد، در سرزمین هندوستان پراکنده و مستقر شدند.

امروز از آنزمان دوازده قرن می‌گذرد، اگرچه پارسی‌ها صفت‌ذاتی خودشان را در مورد بازرگانی دریائی حفظ نکردند، ولی توانستند خود را با فرهنگ‌ترین و پیشرفته‌ترین مردمان در سرزمین هند، معرفی کنند.

همزمان با حوادثی که در سواحل هند می‌گذشت، در منطقه خلیج فارس دریانوردی کماکان جریان داشت. برای مقابله با تخته سنگهای زیر دریائی و بادهای مخالف اقداماتی انجام می‌شد. يك

راه دریائی و مخاطرات دریائی

راهنمای کشتیران بنام «کای‌تان» که بین سالهای ۱۴۰ تا ۱۸۹ هـ. - (۷۵۸ تا ۸۰۵ م.) خاطرات خود را برشته تحریر کشیده می‌نویسد: «هنگامیکه کشتی، از نظرگاه و رؤیت خشکی بدور بود، و هیچ چیز جز آسمانها در بالا و آبها در زیر وجود نداشت، ناخدا فقط با این امید بود که بادهای موسمی بموقع بوزند و از تنها وسیله خورشید و ماه و ستارگان به مسیر خود ادامه دهد. اگرچه در این زمان، دانش و بصیرتی درباره جهات مغناطیسی وجود داشت، ولی استفاده از قطب‌نمای واقعی، در دریا تا قبل از قرن دوازدهم میلادی ناشناخته بود و تنها با کمک پرندگان دریائی ساحلها و یا کبوترهای اهلی بود که کشتی‌ها خطسیر خود را حفظ و تعقیب می‌کردند و یا پیامهایی به خشکی می‌فرستادند. این طریقه کشتیرانی در دریای جنوبی برای تمام کشتی‌ها، از قرن پنجم تا دوازدهم میلادی مشترك بود و عمومیت داشت، حتی اگر این کشتیرانی در شرق، یا شرق دور انجام می‌پذیرفت.

در این زمان خطر اصلی سفرهای دریائی، هجوم دزدان و راهزنان دریاها بود. «کای‌تان» در فاصله سالهای ۱۶۸ تا ۱۸۹ هـ - (۷۸۵ تا ۸۰۵ م.) می‌نویسد: «... مردم کوکوسونگ، مرکب از دزدان بیرحم و خطرناکی هستند که دریانوردان از آنان بیم فراوان دارند...» هم‌چنین در آنسوی سوماترا جمعیت ساکن در نزدیکی دریای جنوب سیام و کامبوج، از دزدان دریائی تشکیل می‌شدند و بهمین دلیل تمام این سرزمینها کشور «لستای» یا سرزمین دزدان دریائی شهرت یافته بود و همانطور که مقصودی در سال ۳۷۴ هـ. - (۹۸۵ م.) می‌نویسد: «... تمام کشتی‌هایی که از برابر این بخش از دریا عبور می‌کردند، برای حفظ و حراست خود، ناچار بودند، تاهریک گروهی از مردان جنگی و پرتاب کنندگان گلوله‌های نفتی را در کشتی‌ها جای

دهند ...^۱ تردیدی نیست که با وجود همه این پیش‌بینی‌ها، پاره‌ای از کشتی‌ها، توسط راهزنان دریائی غارت می‌شدند و عده‌ای دیگر آزادی خود را با پرداخت باج و خراج، بازپس می‌گرفتند. گروهی دیگر نیز که قدرت مقابله با دزدان را نداشتند، اصولاً عبور از این گذرگاههای خطرناک را برای خود ممنوع ساخته بودند: «... برای مقابله با خطر دزدان دریا، در اغلب معابر همچون تنگه‌های «مالاکا» یک زنجیر آهنین، در سرتاسر دریا بطور دائم کشیده شده بود، تا مانع عبور دزدان دریائی شود و فقط به کشتی‌های تجارتي اجازه عبور دهد، در غیراین صورت، زنجیر هرگز پائین آورده نمی‌شد.»^۲

باوجود همه احتیاطها و اقدامات امنیتی، مقابله بادزدان دریائی، درنظر گرفتن نقاط کم‌عمق دریا و طوفانهای شدید و منهدم کننده، عامل اصلی و تعیین کننده در این میان و حفظ خطسیر دریائی قدیمی، ایمان و اعتقادی بود که دریانوردان ایرانی بکار خود و به ترویج و پیشرفت امور تجارتي داشتند و همین ایمان و اعتقاد باعث می‌شد تا پیشگامان دریانوردی، از سرزمین پارس چندین هزار «لی» طی مسیر کنند، تا خود را به کشور «هان» - چین - برسانند و مستقیماً وارد کانتون شوند.

اکنون که سخن از دزدان دریائی بمیان آمد، بد نیست دراین باره اطلاعات بیشتری در اختیار خوانندگان بگذاریم:

راهزنی دریائی در خلیج فارس سابقه‌ای بسیار طولانی دارد. چنانکه از گفته «پلاش» مورخیونانی برمی‌آید، دزدی دریائی حتی از قرن اول میلادی در خلیج فارس و دریا‌های مجاور آن رواج داشته و زمامداران آن عهد از دیر زمانی برای رفع غائله آنها وریشه‌کن ساختن بنیادشان فعالیت می‌کرده‌اند.

در دورانهای پس از اسلام نیز چنانکه در سطور فوق اشاره شد، دزدان دریائی بزرگترین خطر برای مسافران و دریانوردان این منطقه بودند. بعدها از طرف هارون - الرشید خلیفه عباسی و پسرش مأمون اقدامات دامنه‌داری برای سرکوب ساختن دزدان خلیج فارس که راه تجارت به هند و خاور دور را دچار اختلال کرده بودند، بعمل آمد.

یکی از جهانگردان که در قرن نهم گرفتار دزدان دریائی خلیج فارس شده است، می‌نویسد: «... علاوه بررنج بسیار که در ساحل احساء - نزدیک بحرین - بر من وارد شد هرروز نیز گرفتار پیش آمد دردناک تازه‌ای می‌شدم و بمرور آنچه از نقد و مال داشتم، همه را برای گذران امر معاش، بویژه تحصیل آب از دست دادم. در این بیغلوله تهیه آب برای من از هرچیزی دشوارتر بود. بعوض آب، شیر را با بهای گران می‌خریدم و می‌آشامیدم. سرانجام که از ادامه خوردن شیر بجان آمدم خواهش کردم آب آشامیدنی پاکی بمن بدهند گفتند: باین آرزو وقتی میرسی که بجای دیگر بروی.»^۳

مارکوپولو، جهانگرد و بازرگان ونیزی نیز که در قرون وسطی سفرهای دور

۱ - مقصودی - ترجمه رانگینگ - ص ۱۷ - کلکته - ۱۸۹۷

۲ - «اف - هیرت» و «دبلیو . راک» - ص ۶۲ سن پترزبورگ - ۱۹۱۱

۳ - تاریخ سیاسی خلیج فارس - ص ۱۸۶

ودرازی به آسیای مرکزی و خاور نزدیک و دورداشته است، صحنه‌های هولناک و حیرت‌انگیزی که توسط دزدان بی‌باک دریائی خلیج فارس روی میداده بیان می‌کند: «... هر ساله از کرانه‌های مالیسبار و گجرات بیش از یکصد فروند کشتی بمنظور یورش و حمله و چپاول تنخواه آنان، بشتاب تمام به پهنه دریاها روی می‌آورند، سرنشینان این کشتی‌ها همان راهزنان هندوستانی هستند که برای انجام عملیات خود باوضع حیرت‌انگیزی، کشتی‌های خویش را در آنها میراند و تمامی وسایل شخصی و حتی زنان و فرزندان و لوازم خود را همراه می‌برند. این کشتی‌ها بحالت دسته‌جمعی حرکت می‌نمایند و مانند دندان‌ه‌شانه نزدیک هم، بخط موازی بحرکت خود ادامه می‌دهند و بندرت از یکدیگر فاصله می‌گیرند، تا اگر صیدی بدامشان افتاد بتوانند آنها را به آسانی در میان خود محاصره نمایند - هیچ کشتی از دستبرد چپاول آنان درامان نمی‌ماند و بمحض اینکه چشم یکی از این ماجراجویان از دور بیک یا چند کشتی بازرگانی بیفتد، بیدرنگ با کشیدن سوت و یا دست بهم زدن، و افروختن آتش و زبانه‌های دود، و علامات، همکاری را از وجود شکاری که ممکن است بدام افتد، آگاه می‌نمایند. آنگاه بسوی کشتی یورش برده و آنها را به محاصره می‌گیرند و بچپاول اموال آن می‌پردازند، وقتی از کار خود فراغت یافتند، به کشتی نشینان می‌گویند: اینک بروید و کالاهای دیگری برای خود بدست آورید، ولی فراموش نکنید که در آینده نیز با ما ملاقات خواهید کرد و آنچه همراه خود داشته باشید، برای ما بارمغان خواهید آورد.

اما بازرگانانی که خود را با اسلحه کافی مجهز ساخته و از شیوه‌های راهزنان مزبور مطلع باشند و روش جنگ و گریز و حمله و ستیزشان را خوب بدانند، کمتر بدام می‌افتند، آنها می‌توانستند، خود را از جنگ دزدان رها کنند و از غائله آنان برهند...»^۱

مارکوپولو خلیج فارس را صحنه حوادث عجیب و غریب و رویدادهای بسیار شگفت‌انگیز می‌داند و در این باره می‌نگارد:

«... این منطقه رهگذر حوادث و سوانح دریانوردان گران و سودجویان جهان است...»^۲

در قرون اولیه اسلام و پس از آن هر روز بردامنه فعالیت راهزنان دریائی افزوده میشود، تا آنجا که وقتی استعمارگران اروپائی به خلیج فارس کشیده می‌شوند، این دریا اغلب اوقات تبدیل بمیدان جنگ دزدان دریائی و استعمارگران اروپائی می‌شد، که شرح آن درجای خود خواهد آمد.

برای تکمیل فصل دریانوردی ایرانیان در دوران اسلامی، شناسائی دقیق بنادر، جزایر، خطسیرهای دریائی ضروری است. می‌دانیم که اردشیر بابکان بنوسازی چندین شهر در کناره و یا جزایر خلیج فارس اقدام کرد که از جمله آنها ریشهر و هرمز اهمیت فوق‌العاده‌ای داشتند - بندر ابله در رأس خلیج فارس، ایستگاه نهائی و پایان خطسیر، کشتیرانی شرقی و پیوندگاه خطوط انشعابی تجارت با عمان، مصر و سوریه

۱ - تاریخ سیاسی خلیج فارس ص ۱۸۷ - ۱۸۸

۲ همان مأخذ - ص ۱۸۸

بود و بی‌تردید پراهمیت‌ترین بندرگاه ساسانی بشمار می‌آید که در دورانهای بعد نیز ارزش و اهمیت خود را حفظ کرد .

اینک شهر هرمز در مدخل خلیج فارس در ناحیه‌ای که نام پراهمیت «مفستان» - یعنی سوزمین مغها - را بخود گرفته بود، برای زرتشتیان - پرستندگان آتش - و مرکزی بود برای عزیمت کشتی‌هایی که عازم سیلان گجرات و دیگر مناطق بودند . بعقیده «پروکوپس» از زمانی که بازرگانان ایرانی در جستجوی ابریشم، روی دریاها بحرکت درآمدند، با ایجاد یک خطسیر دریائی از هرمز به سیلان توانستند تجارت ابریشم هندوستان را بانحصار خود در آورند . اما زمانی که تاجر ایرانی این مسیر را تغییر داد، تا ابریشم مورد نیاز خود را مستقیماً از چین بدست آورد ، یک رکود تدریجی در مراکز بازرگانی با هند بوجود آمد . مراکز اصلی تجارت از ابله به بصره که توسط خلیفه عمر در هنگام اولین فتوحاتش در عراق (۱۴ . ه.ق. - ۶۳۶ م.) بنا شده بود انتقال داده شد و از بصره نیز به سیراف که کمی پائین‌تر بر لبه شمالی خلیج قرار دارد ، جابجا گردید، از آنجا نیز متوالیاً به کیش و هرمز رخنه کرده و در آنجا باقی ماند. متأسفانه هیچگونه ضابطه دقیقی از وضع عبور و مرور دریائی و خطسیر کشتی‌ها باقی نیست و آنچه می‌دانیم براساس گزارشهای اولیه اعراب که بسال ۲۳۶ ه - (۸۵۱ م.) میلادی بوسیله سلیمان بازرگان و طبق مشاهدات شخصی او نوشته شده ، قرار دارد ، که در عین حال با آخرین روزهای فعالیت تاجر پوسی (ایرانی) در چین همزمان می‌باشد. در این یادداشتها می‌خوانیم که بابیشتر کشتی‌های چینی محموله خودشان را از سیراف بار می‌زنند ، جائی که هم‌چنین کالای وارد شده از بصره، عمان و نقاط دیگر را در کشتی‌ها جای می‌دهند . و این بدان جهت بود که در دریای ایران که توفانهای بسیار در می‌گیرد و نقاط کم‌عمق و خطرناک بسیار دارد . از بصره به سیراف یکصد و بیست «لی» فاصله است و هنگامیکه کشتی‌ها در این بندر بارگیری کردند و ذخیره آب شیرین کافی گرفتند ، به نقطه دیگری در خلیج فارس بنام مسقط که در رأس حوزه عمان و در حدود دویست «لی» فاصله از سیراف می‌باشد، حرکت می‌کنند . در ساحل شرقی دریا جزایر کوچک و بزرگ و تخته سنگهایی هست که تنها به کشتی‌های کوچکتر اجازه حرکت می‌دهد و کشتی‌های چینی جرات نمی‌کنند از این نقاط بگذرند . همچنین دو تخته سنگ وجود دارد ، که بندرت بر روی آب نمودار می‌شوند ، با گذشتن از این تخته‌سنگها، کشتی‌ها به مسقط رسیده باندازه کافی آب شیرین در مخازن خود جای می‌دهند و پس از آن بسوی هندوستان و دیگر کشورهای شرق بحرکت در می‌آیند. ابتدا در «کولام مالی» دریک ماه مسافت از مسقط با بادموافق در عقب کشتی است لنگر می‌اندازند ، پس از آب گیری در این محل ، کشتی‌ها بسوی دریای «هارکاند» عازم می‌شوند در طی راه به محلی بنام «لانگابالوس» جائی که مردان هیچ‌گونه لباسی نمی‌پوشند و زبان عربی را نیز نمی‌فهمند و از زبانهای دیگر که مورد استفاده بازرگانان است اطلاعی ندارند می‌رسند . پس از آن «کالابار» قرار دارد . - لغت «بار» بعنوان پسوند بکار رفته

تا هم بر پادشاهی و هم بر ساحل دلالت کند^۱. از کالاها کشتی‌ها به «تیوما» یعنی خلیج بنگال می‌رسند که این مسافت ده روزه طی می‌شود. سپس بسوی «کاندریخ» که خود ده‌روز راه است، رفته و در «سانف» - کامبوج - باز با فاصله ده‌روز - مجدداً باندازه کافی آب شیرین دریافت می‌دارند و عازم حرکت به «سوندورفولات» که جزیره‌ای در دریاست، طی طریق می‌کنند و ده روز بعد بدانجا می‌رسند. کشتی‌ها از طریق دریای «سانخی» - دریای چین - پیش می‌رانند و بدروازه‌های چین که از کوههایی در مدخل دریا، با گذرگاههای باریک آبی در بین آنها تشکیل شده است، می‌رسند. با زحمت فراوان کشتی را از این گذرگاههای باریک عبور می‌دهند و به خلیجی می‌رسند که دارای آب شیرین است، آنگاه در بندر مهم و اصلی چین بنام «خان‌فو»^۲ لنگر می‌اندازند.

این يك سفر دریائی يك ماهه از **Osun Darfulat** به چین است، به اضافه هفت روزی که صرف گذشتن از دروازه‌ها و گذرگاهها می‌شود...^۳

موتق بودن این روایت و قابل اعتماد بودن گزارش با شرحی که توسط ابوزیدالحسن از اهالی سیراف داده شده، گواهی و تصدیق شده است. او می‌گوید: «من با کمال دقت و احتیاط، کتابی را که دستور داده شده بود بخوانم، خواندم و آزمایش و بررسی کردم، تا دریابم که آیا امکان دارد، آنچه را که مؤلف بیان کرده است توضیح داده و تصدیق کنم... من فکر می‌کنم کتاب که در سال ۲۳۷ هجری (۸۵۲ میلادی) نگاشته شده و گزارشی که مؤلف درباره دریا، در زمان خودش می‌دهد، با آنچه که من از زبان بازرگانان و تاجرانی که از عراق عازم دریانوردی و دریاها می‌شوند، شنیده‌ام مطابقت دارد...»^۴

اما این گزارش اولیه و اصلی هرچه که باشد، ضابطه عربی از نظر زمانی درست بنظر نمی‌رسد. سفر دریائی از «تیوما» به خانفو «کانتون» - بعنوان مثال - در حدود دو ماه طول می‌کشد است. در برابر این سند - گزارش مستقل و بیطرفانه «آی‌سینگ» وجود دارد که در سال ۵۰ ه. ق - (۶۷۱ م) نوشته شده و خاطر نشان کرده است که کشتی‌های ایرانی از کانتون به پالم بانگ (سوماترا) رفت و آمد می‌کرده‌اند و معمولاً این راه را در مدت بیست روز طی می‌کرده‌اند، که گاه سی‌روز نیز بطول می‌انجامیده است. بگفته دیگر ملوانان غرب که در سال ۲۳۶ ه. ق - (۸۵۱ م) به کار کشتیرانی در این مسیر اشتغال داشته‌اند، به مدت زمانی دوبرابر و حتی سه برابر ملوانان ایرانی در سال ۵۰ هجری - (۶۷۱ م) نیاز داشته‌اند، تا بمقصد برسند.

البته تردیدی نیست که اعراب کشتی‌های خود را از نزدیکهای ساحل هدایت می‌کرده‌اند، در حالیکه ایرانیان در دریای باز و پهناور بکار دریانوردی می‌پرداختند.

۱ - کالا - کالده - کیلا - بندری در جزیره سلیمان که بندرگاه قالی یا گالی و گال

نیز خوانده شده - مقاله‌ای درباره کالان - دایرةالمعارف اسلامی ص ۸۴۱

۲ - بدون شك کانتون است دایرةالمعارف اسلامی

۳ - سلیمان - سلسله‌التواریخ - جلد دوم ص ۱۴ تا ۲۱ پاریس - ۱۸۴۵

۴ - همان مأخذ - ص ۶۰ و ۶۱

حتی اگر چنین نیز باشد، سفر دریائی اعراب از پولوگوندره به کانتون دریک ماه انجام میشده، در حالی که سفر دریائی ایرانیان از سوماترا با پالم بانگ به کانتون که فاصله و مسافت بیشتری را در همان خطسیر شامل می‌شده، فقط در بیست روز و گاه در سی روز طی می‌کرده‌اند. بنابراین باید نتیجه گرفت که یا کشتی‌های ایران تندروتر از کشتی‌های اعراب بوده‌اند و یا گواهی و شهادت سلیمان المهدی، باوجود تمام ارزشی که از نظر اصالت و قدمت شامل است، بایستی غیر قابل اعتماد و نا معتبر بحساب آید.

بنابر گزارش «چانگ‌یام‌سین‌تینگ» که توسط «یوان‌چائو» (در حدود قرن نهم میلادی) - گردآوری شده «واجرا بدهی» بسال ۷۱۷ میلادی از سیلان با سی‌وپنج کشتی ایرانی بادبان برافراشت و به پالم یانگ یا سوماترا عزیمت کرد و پس از یک ماه کشتیرانی وارد این سرزمین شد. «آی‌تسینگ» نیز می‌گوید که در سال ۵۰ هجری (۶۷۱ م.) در یک کشتی ایرانی از کانتون به پالم‌یانگ (سوماترا) در مدت بیست روز رفته است. چنین بنظر می‌رسد که برای یک کشتی ایرانی قرن هفتم یا هشتم میلادی در حدود یک ماه و بیست روز وقت لازم بوده است، تا از سیلان به کانتون برسد، از طرف دیگر طبق عقیده سلیمان کشتی‌های متعلق با اعراب در سال ۲۳۶ هـ. - (۸۵۱ م.) به کمتر از سه‌ماه مدت زمانی نیاز داشتند، تا همین مسیر را طی کنند.

این امر واضح و مسلم است که یک یا دو اختلاف بطور کامل نمی‌تواند بر عدم صحت و نادرستی مدرک سلیمان و سفر دریائی نزدیک ساحل اعراب قدیمی و اولین، دلالت کند. بنابراین بیشتر محتمل بنظر می‌رسد که کشتیرانی ایرانیان در دریای جنوب نه تنها از نظر مالی بر اعراب برتری و پیش کسوتی دارد، بلکه از نظر تکنیک نیز بمراتب برتر و والاتر بوده است. بهر حال کار درست و منطقی این است که دریانورد و کشتیران ایرانی را بادریانورد چین قدیم مقایسه کنیم، نه با ملوانان بی‌تجربه عرب که اولین حضور و ظهورشان، در چین سال ۱۳۳ هـ. - (۷۵۱ م.) ثبت شده است^۱.

«فاهیان» می‌گوید «... زمان عادی و معمولی برای سفر دریائی از جاوه به کانتون دقیقاً پنجاه روز است» و این در اوایل قرن پنجم میلادی، یعنی پیش از ورود ایرانیان بدریای جنوب بوده است. اما در سال ۶۷۱ میلادی، کشتیرانی بین کانتون و سوماترا در اختیار یک تاجر ایرانی بود و پنجاه روز سفر دریائی به سی و حتی بیست روز تقلیل یافت. این صرفه‌جویی در زمان، گاهی دوبرابر و حتی بیشتر از دو برابر می‌شد. بنابراین گفته آی‌تسینگ نیز بطور کلی نادرست و غیر صحیح بوده است و یا اینکه ملوان ایرانی، چنانکه شواهد و ظواهر امر نشان می‌دهد، خیلی بیشتر و برتر از سلف خودش - یعنی دریانورد چینی - اظهار وجود کرده است. هم‌چنان که او همین تفوق و برتری خود را نسبت به جانشین بعدی خودش، یعنی اعراب نیز حفظ کرده است. این انبساط لاقفل همان چیزی است که توسط خود اعراب و چینی‌های معاصر با ایرانیان، در اسناد و مدارک خود ضبط کرده و بجای نهاده‌اند.

آنچه درباره تفوق و برتری انکار ناپذیر دریانوردی ایرانیان بر اعراب در قرون اولیه اسلام و عقب ماندگی فاحش و پیروی اعراب از ایرانیان می‌دانیم، عموماً

از اسناد و مدارکی استنساخ شده است که توسط جهانگردان، دریانوردان، محققان و مورخان غیر ایرانی - از چینی و هندی گرفته، تا یونانی، ایتالیایی و حتی عرب ثبت شده است، بدین ترتیب بسادگی میتوان نتیجه گرفت که دومین دوران درخشان دریانوردی ایرانیان - پس از هخامنشیان - یعنی دوران ساسانی، میراث ارزنده‌ای بود که مسلمانان را در کار جهانگشائی و اشاعه دین اسلام یاری کرد. اما از این پس يك نوع «توارد» تاریخی روی می‌دهد. بدین معنی که ناگهان در اسناد و مآخذ عربی، با دریانوردی گسترده اعراب از مدیترانه و دریای سرخ گرفته، تا سواحل سیلان و چین و هندوستان روبرو می‌شویم و نبرد بزرگ دریائی اعراب را با بیزانس در صفحات تاریخ می‌خوانیم.

چگونه ممکن است مردمی بیابانگرد که تابدین حد با دریا بیگانه بودند و حتی خلفا و رهبران اولیه آنها از دریا بیم و هراس داشتند، بناگهان این چنین در پهنه دریاها و اقیانوسها خودنمایی کنند...؟ وقتی در اسناد غیر قابل انکار می‌خوانیم که «... کشتیرانی ایرانیان در دریای جنوب، نه تنها از نظر زمانی بر اعراب برتری و پیش کسوتی دارد، بلکه از نظر تکنیک نیز بمراتب برتر و والاتر از اعراب بوده است»^۱ و یا باین جمله عمیق و پرمعنی برمی‌خوریم که «... دریانورد و کشتیرانی ایرانی را باید بادیانورد چینی قدیم مقایسه کنیم، نه با ملوان بی تجربه عرب...»^۲ و همچنین از قول منابع چینی و عربی می‌شنویم که: ملوان ایرانی خیلی بیشتر و برتر از سلف خودش (چینی‌ها) اظها روجود کرده و همین برتری و تفوق را نسبت به جانشین بعدی (یعنی اعراب) حفظ کرده است... آیا این حیرت‌انگیز نیست که بناگهان نام ایران و ایرانی را از صفحات تاریخ دریانوردی زدوده شده، به‌بینیم و بجای آن در خلیج فارس و اقیانوس هند و مدیترانه، اعراب را یکه‌تاز میدان بشناسیم...؟ و یا بخود بقبولانیم که دریانوردی ایرانیان به تجارت گروهی بازرگانان تا سواحل چین و یا مهاجرت جمعی زرتشتی به هندوستان خلاصه شده است...؟

برای پاسخ بهمه این پرسشها پاسخی قانع کننده داریم و آن اینکه وقتی در تاریخ و کتب نویسندگان عرب، بانام دریانورد عرب روبرو می‌شویم، بسیار منطقی خواهد بود، اگر بجای لفظ عرب، عنوان «مسلمان» را بگذاریم و طبعاً در این میان «ایرانیان مسلمان» که مقام اول را در دریانوردی داشتند، از لابلای صفحات تاریخ می‌نمایند.

دکتر محمد مقدم مترجم فاضل «دریانوردی عرب، در دریای هند» نوشته «جورج. ف. حورانی» توضیحی منطقی براین واقعیت نگاشته است، که از نظرگاهی دیگر، ادعای عنوان شده را باثبات می‌رساند: «... وقتی ترجمه این کتاب به من واگذار شد، قرار بود که فصلی درباره دریانوردی ایرانیان به آن بیافزایم. چون ترجمه تمام شد، دریافتم که منابع فصلی که باید درباره ایران نوشته شود (بجز قسمتی که ممکن بود درباره دریانوردی در اوستا و نوشته‌های هخامنشی و پهلوی گفته شود) بهرحال تا آنجا

۱ - دریانوردی ایرانیان - پروفور هادی‌حسن، ص ۱۱۴

۲ - ایضاً، ص ۱۸۰

که مربوط به سده‌های میانه است، همانهایی است که نویسنده این کتاب به کار برده (در این زمینه نگاه کنید به کتاب هادی‌حسن و کشتیرانی ایرانیان لندن - ۱۹۲۸) منتها، آنچه به عرب نسبت داده شده، در حقیقت مربوط به ایرانیان است.

خواننده در این کتاب^۱ می‌بیند که به گمان نویسنده کتاب [حورانی] ممکن است فرض شود، زبانشان عربی بوده «عرب» خوانده شده‌اند. همچنین نویسنده کتاب واژه «تازی» و «تاشیه» منابع چینی را همه جایی گفتگو به معنای «عرب» گرفته است، این معنا بعدها در برخی نوشته‌ها برای آشوب کردن در تاریخ به این واژه چسبانیده شده و پایه و بن تاریخی ندارد (درباره آشفتگی‌ای که در معنای این واژه راه یافته مثلا نگاه کنید به برهان قاطع زیر واژه‌های تاجک، تازک، تازی و تازیك. نسبت دادن تازی به قبیله «طی» شگفت می‌نماید، طی با «طا» و نسبت به آن «طائی» است...^۲

نویسنده پس از این بحث لغوی و نتیجه‌گیری از آن، بار دیگر باصل مطلب پرداخته، توضیح می‌دهد: «... پس اگر نام «عرب» از عنوان کتاب برداشته و بجای آن «ایرانی» گذاشته شود، در متن گفتگوهای اساسی و تاریخی کتاب نباید چندان تغییر زیادی داد، بجز در قسمت دوره باستانی، که برای آن دوره هم، درباره دریانوردی عربها، هیچ گونه گواهی و سند سراسرست نداریم...»^۳

بهر تقدیر، چه بنا بگفته دکتر مقدم بپذیریم که ایرانیان عرب زبان سواحل جنوبی قدرت دریائی صدر اسلام را رهبری می‌کردند، چه ایرانیانی که اسلام را پذیرفته و در نتیجه اعراب در آمیخته و هدایت ناوگان اسلامی را در دریاها عهده‌دار شده بودند، بی‌هیچ تردیدی آنچه را که زیر عنوان «دریانوردی عرب» در قرون ششم و هفتم میلادی و پس از آن در مآخذ و منابع عربی می‌بینیم، چیزی جز ادامه دریانوردی ایرانیان در دوران ساسانی نیست و نمی‌تواند باشد. این برهان آخرین نیز شنیدنی و مدعای ما را بیشتر ثابت می‌کند: «... آنچه در تاریخ می‌خوانیم ممکن است، راست باشد و نیز ممکن است، حقیقت برای غرضهای خاصی واژگون شده یا بدست فراموشی سپرده شده باشد، در میان ابزارهایی که برای سنجیدن درستی تاریخ به کار می‌بریم، یکی زبان است، که گواهی بی‌غرض و آئینه‌پیش-آمدها و تمایلات و وضع فرهنگی هر عصر است... می‌خوانیم که مردم عربستان در دریای

۱ - «در این کتاب معنای «عرب» کسی است که به عربی سخن می‌گوید «پارسی» کسی است که فارسی سخن می‌گوید «عربستانی» کسی است که در عربستان ساکن است «ایرانی» کسی است که در ایران ساکن است در دوره پیش از اسلام همه عربها عربستانی بودند، مگر قبیله‌هایی چند در بیابان بومیان نیل و دریای سرخ، و همه عربستانیها عرب بودند، - اگر حمیری و زبانهای دیگر عربستان جنوبی را شاخه‌های عربی بگیریم - پس از گسترش اسلامی، ساکن عربی زبان، ایران را می‌توان یا عرب، یا ایرانی خواند. پارسی کسی است که سخن گفتن به فارسی را ادامه داد. ولی همیشه نمی‌دانیم که مردم در خانه به چه زبان سخن می‌گفتند، پس ناگزیر، برگزیدن این-اصلاحات در پارهای موارد قطعی نیست».

۲- دریانوردی عرب - جورج حورانی - ترجمه دکتر محمد مقدم - چند یادداشت مترجم -

باورقو، صفحات ۱۷۳ - ۱۷۴

۳ - همان مآخذ ص ۱۷۴

هند، چنین وچنان کشتیرانی می کردند، ولی وقتی درعین حال می بینیم: بندرکشتی، ناخدا، رهبان، خانه های بادنما، وده ها اصطلاح دیگر دریائی وناورانی، وراهنامه ای که دستور ناورانی در دریای هند را در بردارد، همه نام فارسی دارند به وضع ناورانی و آنها که دریانوردی در دریای هند را انجام می دادند، پی می بریم. گرداگرد دریای هند از زنگبار گرفته تا مالایا بارودها «بار» دیگر، که نام کرانه های این دریا - از افریقا تا هند شرقی - است، نامهایی است که ایرانیان به آنها داده اند و بهمین نام ها از روزگار کهن تا امروز خوانده می شوند. همچنین است واژه «بندر» که درنامه های بسیاری درین دریا دیده می شود...»^۱

شگفت اینکه «جورج حورانی» نویسنده کتاب «دریانوردی عرب»، با همه تعصبی که دربرگرداشت مقام دریانوردان عرب دارد و با اینکه - چنانکه از نام کتابش برمی آید - می گوشت، اعراب را صاحب اختیار ویکه تاز مطلق دریاها - مخصوصاً در دوران اسلامی بشمار آورد، در یکی دومورد ناچار باعتراف واقعیاتی شده است، که مخصوصاً در مورد «ایرانیان مسلمان» و آمیزش آنان با اعراب و همچنین در زمینه ریشه های پارسی لغات و اصطلاحات دریائی اعراب، نظر ما را صد درصد تأیید می کند (رجوع شود به بخش هشتم این کتاب).

با یک شاهد مثال دیگر از نویسنده (دریانوردی عرب) که آخرین برهان قاطع، بر مسئله مورد بحث ماست، این مقال را کوتاه می کنیم و بدنباله رویدادهای تاریخی می - پردازیم: «... برای دوره پیش از اسلام، نویسنده این کتاب [منظور حورانی است] همه جا از نبودن گواهی درباره کشتیرانی عربی در دریای هندگله دارد، و این کشتیرانی را بر پایه «شاید»، «گویا»، «احتمال دارد» و «ممکن است» از گواهی های غیر مستقیم باز می سازد. آنگاه در یک مورد (در صفحه ۵۶) که دیگر دست بدامن گواهی های غیر مستقیم نمی شود، با شگفتگی می پرسد: پارسیان، حبشیان، یونانیان، حتی مردمان بربریه، سوماالی شمالی ناوران شده اند، پس برسر عربها چه آمده است...؟» پاسخ این است که چیز تازه ای برسر عربها نیامده است، مردم عربستان هرگز مردم دریانوردی در دریاها ی باز نبودند^۲، و گواهی زمان پدید آمدن اسلام. چنانکه در خود این کتاب هم یاد شده، این موضوع را استوار می سازد...»^۳

با توجه بواقعیاتی که در صفحات پیشین منعکس شد، بروشنی
ناوگان اسلامی
 می توان دریافت، آن ناوگان نیرومندی که در دریای مدیترانه
در دریای مدیترانه
 با کشتیهای جنگی بیزانس روبرو شد و تواربخ و ماخذ عربی،
 از آن با عنوان نیروی دریائی «عرب» یاد کرده اند، درحقیقت سفاینی است که توسط کشتی-

۱ - دریانوردی عرب - جورج حورانی - ترجمه دکتر محمد مقدم - چند یادداشت از مترجم -

ص ۱۸۰ - ۱۸۱

۲ - این حقیقت هست که عربها نخست در دریانوردی هیچ آزموده نبودند و کشتی برای

روبرو شدن با ناوگان بیزانس نداشتند ... - دریانوردی عرب - ص ۷۳

۳ - دریانوردی عرب - ترجمه دکتر مقدم - چند یادداشت از مترجم - ص ۱۷۷

سازان ایرانی ساخته شده، با کمک ملوانان و دریانوردان ایرانی هدایت و راهنمایی شده و بارزمندگان ایرانی یا عرب و احتمالاً «ایرانی و عرب» بمقابله بیزانسی‌ها شتافته‌اند. بدینسان شاید دادن عنوان «ناوگان اسلامی» باین گروه کشتیها بمراتب شایسته‌تر باشد، چراکه ایرانی و عرب بطور کلی مسلمانان را از همه ملیت‌ها شامل می‌شده است. اما درست بهمان نسبت که درباره دریانوردی ایرانیان تا پایان دوره ساسانی و اوائل ظهور اسلام شواهد و مدارک انکارناپذیر و سفرنامه‌ها و گواهی‌های مستند از مورخان محققان و جهانگردانی مردمی با ملت‌های گوناگون در دست است، پس از آن بدلایلی که اشاره شد، نه فقط از دریانوردی ایرانیان اثر قابل توجهی نمی‌بینم، بلکه همه‌ماخذ و ضوابط بجای مانده از آن دوران تا چند قرن بعد اغلب بزبان عربی است و اگر نویسنده‌ای نیز چون «حورانی» با تلاشی قابل تحسین، اسناد، گزارشها، مدارک و ماخذ بسیاری از گوشه و کنار جهان گردآورده و در تدوین کتاب خود (دریانوردی عرب) از آنها بهره‌جسته است طبعاً باز هم تمصب ملی و نژادی. بر همه این مدارک و ماخذ سایه افکننده است. اما اگر همانطور که دکتر مقدم یادآور شده عنوان «عرب» را برداریم و بجای آن نام «ایرانی» را بگذاریم، نه فقط دست بتحریر تاریخ نزده‌ایم، بلکه يك انحراف تاریخی را نیز مانع شده‌ایم.

لازم به توضیح نیست که هنگام نقل قسمتهائی از متن کتاب «حورانی» کوچکترین تعبیری در اسامی و عناوین نداده‌ایم و این خواننده بصیر و صاحب نظر کتاب است که خود با تطبیق حوادث و رویدادهای تاریخی، موقعیت اماکن جغرافیائی، اسامی مردان، جزایر و بنادر، و بالاخره با سابقه ذهنی که بدست دادیم، در مسیر درست تاریخ قرار می‌گیرد.

درباره راه تجارتهی دریائی بین سواحل ایران و سیلان و چین و هندوستان در این کتاب نیز بمطالبی ارزنده برخورد می‌کنیم، ولی قبل از شرح آن و تطبیق با تحقیقات پروفیسور هادی حسن و دیگران ناچاریم داستانی را که بخاطر توضیح چگونگی داد و ستد ایرانیان با شرق دور نیمه تمام گذاردیم با تمام برسانیم، آنگاه بشرح ماجرا پردازیم... در نخستین صفحات این بخش پیرامون وحشت عمر بن خطاب خلیفه مسلمین از دریا و برحذر داشتن سرداران و حکام از نبردها و درگیریهای دریائی سخن می‌گفتیم و اثر شکستی را که برای اولین بار از طریق دریا بر نیروهای اسلامی وارد آمد، بر وجه این نیروها شرح دادیم و گفتیم که معاویه فرماندار سوره پیاپی از عمر درخواست می‌کرد تا اجازه هجوم بر قبرس را از او دریافت کند. و شرح نامه‌های مبادله شده بین آنان را نیز خواندیم می‌دانیم که فعالیت دریائی عربهای باستان محدود به بازرگانی بسیار جزئی و بیشتر راهزنی دریائی بود... با اینکه بسیاری از اهالی یمن و مردمان عمان و بحرین در هجوم بمصر و سوره از طریق دریا شرکت داشتند، ولی «اطلاعات آنان در مورد دریانوردی بسیار ناچیز بود»^۱ اما این نکته را نیز نباید نادیده انگاشت که اصولاً معاویه در اصرار خود ذیحق بود، چراکه مدیترانه از هر نظر با دریاهاى دیگر تفاوت داشت و استقرار يك ناوگان نیرومند در این منطقه برای دفاع از امپراطوری اسلامی ضرورت داشت. از زمانی که پادشاهان ساسانی بر سراسر کشورهای شرق نزدیک مسلط شده بودند، دیری نمی‌گذشت. اما سپاهیان

عرب، حتی توانائی تصرف جزیره ارادوس (ارواد) و شهرهای بندری سوریه را تادیرزمانی پیدا نکردند. این شهرها همه نیازمندیهای خود را از طریق دریا و از قسطنطنیه تأمین می‌کردند: «... اسکندریه نخستین بار فقط با همکاری کوروش - مقومس، بطریق ملکی و آخرین فرماندار مسیحی مصر، بدست عربها افتاد. سپس در سال ۶۴۵ يك ناوگان بیزانس بسرکردگی مانوئل بدون زد و خورد، به درون بندرگاه آمد و اسکندریه را پس گرفت. ممکن بود هر قل دیگری مصر را برای همیشه پس بگیرد، ولی بابتی کفایتی بیزانس و بیطرفی قبطی‌ها، این بندر که می‌توانست در برابر هرتاخت و تاز از سوی خشکی، حتی با نیروی هراسناک عمرو بن عاص ایستادگی کند، بار دیگر بدست عربها افتاد. هم‌این پیشامدها درس آشکاری برای سرکردگان عرب در محل بود، ولی خلیفه شاید نمی‌توانست در مدینه آنرا درک کند. سرانجام معاویه موافقت خلیفه سوم عثمان را برای حمله به قبرس برای کیفر رسانیدن مردم آن بدست آورد - به شرط آنکه همسرش را با خود همراه ببرد - حمله به این جزیره در سال ۲۸ بعد از هجرت (۶۴۹ م.) با کامیابی انجام گرفت، سال بعد ارادوس گرفته شد، در ۳۴ هـ (۶۵۵ م.) که از نخستین باری که عربها به کرانه‌های دریائی مدیترانه شرقی رسیده بودند، کمتر از بیست سال می‌گذشت. يك ناوگان عرب پیروزی دریائی بزرگی در ذات‌الصواری «نبرد دکل‌ها» بر کرانه‌لیکیه، نزدیک فونیکس بدست آورد. دیری نگذشت که عربها با ناوگان خود به سیسیل دستبرد می‌زدند و خود قسطنطنیه را تهدید می‌کردند، در سده‌های بعد ناوگان بیزانس، همیشه جلوی عربها را در مدیترانه شرقی می‌گرفت، در حقیقت دستبردهای ناوگان بیزانس به کرانه‌های سوریه، فلسطین و مصر مدتها سبب نگرانی بود. در مدیترانه عربی، ناوگان عرب، به پایه فرمانروائی رسیده بود. اگر چه بیشتر فقط میل به دریا زنی در آن دیده می‌شد. تاریخ این قسمت جزوی از موضوع این کتاب نیست، ولی شاید بیرون از موضوع نباشد، اگر درباره مسئله نخستین کوششهای گستاخانه عربها در مدیترانه گفتگو نمائیم: چگونه توانستند در زمان کوتاه شگفت‌آوری این کارها را با کامیابی انجام دهند. پیشامدی که کار را یکسره کرد، نبرد ذات‌الصواری بود. برای يك نبرد دریائی منابع بسیار لازم است. پایگاه‌های دریائی از جمله «دکه»، کارگاههای کشتی‌سازی مواد برای ساختن کشتی و کشتی‌سازان کاردان کشتیهای جنگی باملوانان و ناویان و افسران کارآزموده. اسکندریه با يك بندرگاه شگرف، کارگاههای بزرگ برای کشتی‌سازی، و سازندگان قبطی يك پایگاه دریائی کامل بود، مصر همیشه کشور صنعتگران کاردان بوده، و بی‌گمان قبطی‌ها از دانش یونانی که اسکندریه از زمانی که بنیادش گذاشته شد، مرکز آن بود، بهره بسیار گرفته بودند. تنها چیزی که کم داشت، الوار خوب بود، که از این حیث مصر فقیر است، الوار را بایستی از سوریه یا جای دیگر بیاورند، بندرهای سوریه، که عمده آنها اکره (عکا) و صور است، نیز پایگاه‌هایی بود که از آنها بخشی از ناوگانان بسوی ذات‌الصواری به راه افتادند. ولی در این زمان کشتی‌سازی در کرانه سوریه نبود. معاویه آنرا در دوره خلافتش ۴۰ تا ۶۰ هجری (۶۶۱ تا ۶۸۰ م.) برقرار ساخت، و به این گفته شگفت‌آمیز برمی‌خوریم که او کارگران پارسی را که در انطاکیه، حمص و بلعک ماندگار

بودند، به‌صور، اکره و بندرهای دیگر آورد، چه یادآوری غمناکی از فروافتادن فینبقیان است، که زمانی برای ناوگان بین‌النهرین کشتی می‌ساختند.

پس ناوگانی که این جنگ را کرد، بایستی تماماً در اسکندریه ساخته شده باشد. به یقین یونانیان همه کشتی‌های جنگی را که هنگام نخستین تسلیم اسکندریه ۲۰ هـ (۶۴۱ هـ) وجود داشت، باخود بردند، به طوری که تمام ناوگان عرب بایستی از نو ساخته شود. این ناوگان بایستی از کشتی‌های «درومون»، از نوع عادی بیزانسی درست شده باشد، کشتیهای تندرو و سبک با يك یا دوریف پارو، بادبانهای چهارگوش باستانی-مدیترانه را در سفر دریائی بکار می‌بردند، ولی نه در جنگ. کارکنان این ناوگان چه کسانی بودند؟ درباره دسته سوریه هیچ نمی‌دانیم، ولی اقلاً در دسته مصری ملوانان، پاروزنان، ناوبران و جز آنها قبطی بودند، این موضوع نه فقط بخودی خود پذیرفتنی است، بلکه می‌دانیم که در زمانهای بعد قبطی‌ها را مانند گذشته در نیروی دریائی به خدمت می‌گماشتند. پاپیروسهای افرودیتیو (پیرامون ۹۱ هـ - ۷۱۰ م) نشان می‌دهد که قبطی‌ها را از مصر بالا، برای خدمت در کشتی‌سازیهای اسکندریه و برای دستبردهای سالیانه می‌بردند، حتی آنها را برای خدمت در ناوگانی که پایگاهش سوریه بود می‌فرستادند. در میانه سده نهم قبطی‌ها، هنوز در شهرهای کرانه‌ای دلتا کشتی می‌ساختند و در ناوگانها خدمت می‌کردند. اسقف سوروس ابن مقفع گله می‌کند که در پیرامون ۲۴۰ هـ - ۸۵۵ م) قبطی‌ها ناگزیر بودند سلاح و هزینه سفر خود را به پایگاه دریائی فراهم کنند. در آن زمان گاهی مسلمانانی پیدا می‌شدند که بجای مسیحیان بدریا بروند، ولی در زمان ذات‌الصواری، عربها کاردریانوردی را پست‌تر از آن می‌شماردند که به آن تن در دهند. ناویان که جنگیدن را به‌عهده داشتند از عربها بودند. در میان دریا سالاران و ناخدایان درجه‌های بالاتر عرب بودند. دسته مصری زیر فرمان عبدالله بن ابی سرح، فرماندار مصر و دسته سوریه به سرکردگی ابوالاعوز بود. آنها شاید یاوران قبطی داشتند ولی ناوگانهای بیزانسی بی‌گمان همیشه دریا سالاران یونانی داشتند، که همه مصر را ترك گفته بودند، بطوری که عربها در واقع گرفتار نداشتن فرماندهان دریائی آزموده بودند. ولی روشهای رزم آرائی آن زمان، چنان که دیده خواهد شد، از وخامت این پس‌افتادگی کاسته بود.

از مصر دو یست کشتی و از سوریه شمار نامعلومی به راه افتاد. هدف این لشکر کشتی عرب شاید پیاده شدن در کرانه لیکه و بریدن درختان سرو برای کشتی سازی بود. می‌دانیم که لشکر کشتی دیگری همانند آن به فونیکس در ۷۱۵ هجری هدف را داشت. ناوگان بیزانس با پانصد کشتی نزدیک شد از روایتی که به ما رسیده برمی‌آید که عربها پیشنهاد جنگ در خشکی کردند، ولی بیزانسی‌ها نبرد دریائی را برگزیدند. چه این گفته راست باشد، چه نباشد آن پژوهشی از نظر دو طرف پیش از جنگ است. روش رزم آرائی که بکار بردند، به يك نبرد خشکی می‌ماند، چون کشتیهای دوطرف به یکدیگر درآویخته و سپاهیان با تیر و شمشیر می‌جنگیدند، این طرز زد و خورد برای جنگیان عرب‌سازگار بود، و ما را یاد رزم آرائی رومیان در نبرد کوروی (۲۶۰ ق. م) می‌اندازد، ولی چون این نبرد در آبهای باز انجام گرفت، دشوار است که بپذیریم که ناوگان بیزانس

ناگزیر شد از نزدیک به جنگد ، بیشتر بنظر میآید که این طرز جنگ دریائی روش آن زمان بوده ، زیرا در ۵۵۱ میلادی درنبرد سناگالیکا میان گوتهای شرقی و یونانیان همین روش پیروی شده بود . در آن جنگ یونانیان پیروز شده بودند ، چون نظم را خوب نگاهداشته بودند ، درحالیکه گوتها نتوانسته بودند فاصله درخورمیان کشتیهایشان را نگاه دارند . در ذات الصواری ظاهراً قبطیها نقش خود را با کفایت انجام دادند و در نتیجه عربها نتوانستند با شمشیر خود پیروز شوند . از هر دو طرف خون بسیار ریخته شد . پس از نبرد عربها درلیکبه پیاده شدند . به این ترتیب باتوام شدن کاردانی قبطیها در کشتی رانی و شمشیربازی عربها ، با حداقل فرماندهی ، در این جنگ بر بیزانس پیروز شدند . شاید بخت با عربها بود - معمولاً بخت با طرف مصمم است -^۱

با آنکه عربها اسکندریه را پایگاه دریائی کردند ، این شهر از زوال تند فجات نیافت . در شکوه باستانی اش چنانکه دیدیم این شهر مرکز بازرگانی برای داد و ستد میان جهان مدیترانه و شرق بود . اگر دادوستد شرقی دیرزمانی بود که آب باریکی پیش نبود . اسکندریه يك بازار و بندر بزرگی مانده بود ، بویژه برای کشتیهای غله که به قسطنطنیه می فرستاد ، همان سان که در سده های پیش برای روم می فرستاد ، نخستین کاری که اربابان تازه کردند ، این بود که غله مصر را برای خوراک دادن به مردم گرسنه مدینه بسوی این شهر برگرداندند . یکی دو سال این غله از راه بیابان به سینا و عربستان غربی برده می شد . ولی بسیار زود ، حتی پیش از آنکه همه مصر بزیر فرمان درآید ، عمرو کانال تراژان را با بیگاری دوباره باز کرد (۲۰ تا ۲۱ هجری - ۶۴۱ - ۶۴۲ م) نخستین دسته از بیست کشتی غله در باراندازهای بابل مصر بارگیری شد . در کانال قلمزم (کلیسما) به راه افتاد . سپس در دریای سرخ بسوی پائین ، به جاربندر مدینه - پیش رفت (پیش از ۲۳ . ه - ۶۴۴ م) پس از آن کانال را بازنگاه داشتند . اگر چه فقط هنگامی می توانستند آنرا بکار برند که نیل بالا بود ، زیرا در سالیان دراز سطح زمین در آن بخش مصر کم کم بالا آمده بود . این خواربارسالیانه باگاهی وقفه ، سده های بسیار به عربستان فرستاده می شد . احتمال دارد که پس از چندی آنها را درجده - بندر تازه مکه - خالی می کردند . جمعیت خود مکه آنوقت به سبب حج بیشتر شده بود ، و جده بزودی پرکارترین بندر دریای سرخ شد .

عمرو نیز پیشنهاد کرد که شاخه ای از کانال از دریاچه تمساح بسوی شمال مدیترانه ، مانند کانال سوئز کنونی ، باز کند ولی عمر از ترس این که ناوگان بیزانس مبادا از میان دریای سرخ برانند و حج را برهم زنند ، اجازه نداد ، باید به یادداشت کهدر آخرین سالهای عمر ، هنوز مصر استوار در دست عربها نبود . بعدها باید انتظار داشته باشیم که امنیت کامل در دریای سرخ بیابیم . پس شگفت آور است که قلمزم در پاپیروسهای افروتیو ، همچویک پایگاه دریائی ذکر شده است (پیرامون ۹۱ . ه - ۷۱۰ م) یامردم کرانه غربی عربستان ، عادت کهن خود را از نوپیش گرفته بودند ، یا قبیللهای نوبسی

۱ - طبری - جلد ۵ - ص ۶۵ - ۲۸ - بلذری ص ۱۱۷ - ۱۱۸ - ابن عبدالحکیم ، فتوح

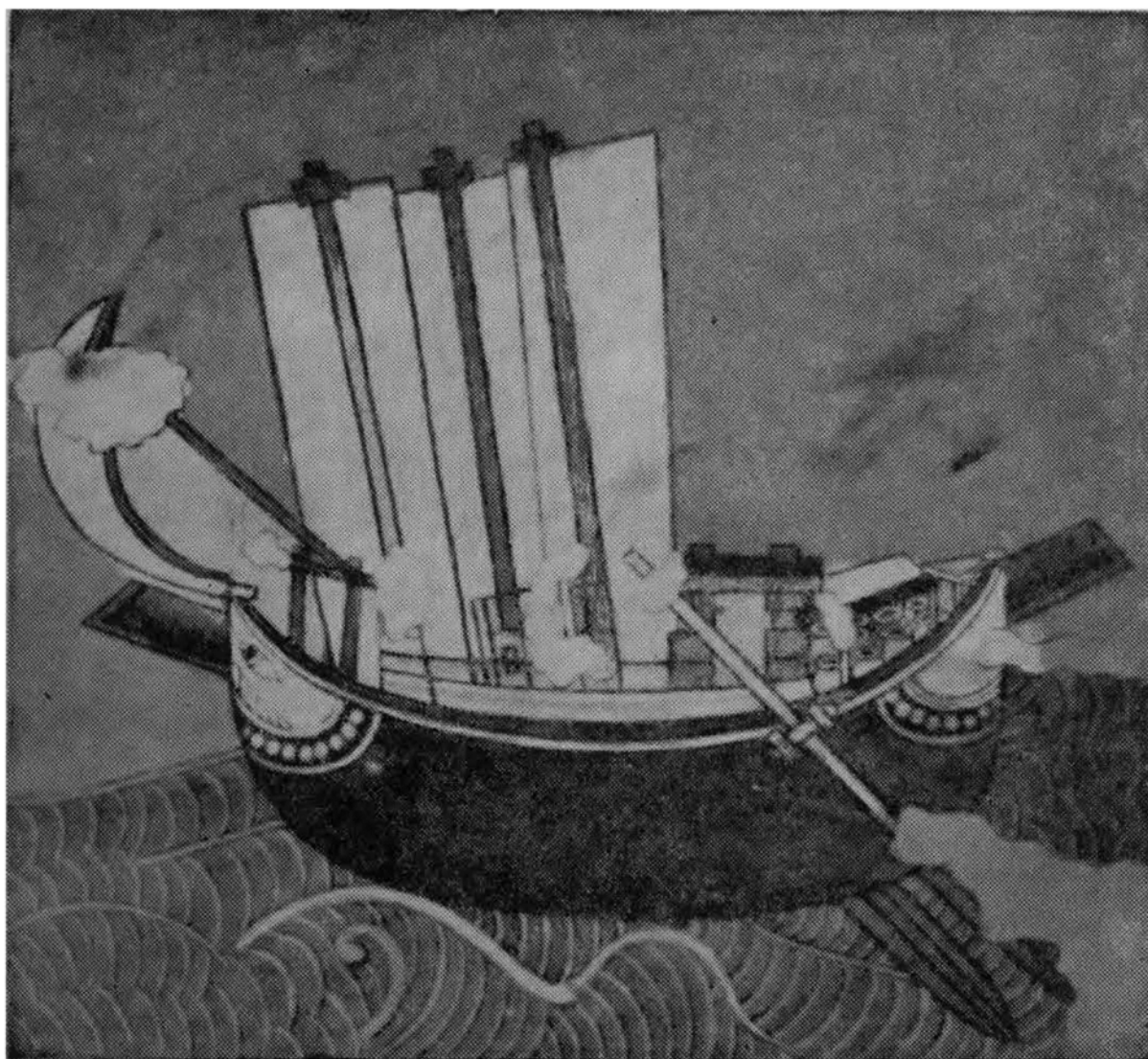
که هنوز بزیر فرمان نیامده بودند ، به کشتیهای مسلمانان تاخت می‌آوردند . بابل نیز ، به نظر می‌آید که پایگاه دریائی شده بود . دکه‌های درونی آن از دستبرد درامان بودند و می‌توانست ناوگان به اسکندریه یا قلزم بفرستد . فسطاط - نزدیک بابل - مرکز تازه جمعیت در مصر می‌شد . اسکندریه ، که در روزگار رونقش جمعیتی پیرامون ۶۰۰ هزار تن داشت در ۸۶۰ پیش از یکصد هزار نفر نداشت در نقطه‌ای که کلیسای مرقوس بود ، آن وقت فقط دیری بیرون دیوارهای شهر برپامانده بود . منار شگفت‌آمیز آن ویران‌شده بود و هیچکس پیدا نمی‌شد ، که بداند چگونه آنرا تعمیر کند ...^۱



۱ - دریانوردی عرب - ص ۷۴ تا ۸۱ با استناد به : «طبری» جلد ۵ - ص ۲۸۱۹ تا ۲۲ و ۲۸۶۵ تا ۷۰ و ۲۵۷۶ تا ۷۷ - «و . مؤنیر» ص ۲۰۵ - «باتلر» ص ۱۲۱ تا ۲۵ - «پ . ک . هیتی» ص ۱۶۷ - «کیتانی» جلد ۷ - بندهای ۱۱ تا ۱۳ و جلد ۸ بندهای ۱۸ تا ۳۹ و جلد ۴ بندهای ۱۳۶ تا ۴۰ - بلانری ص ۱۱۷ تا ۱۸ و ۲۱۶ - ابن‌عبدالحمیم ص ۱۸۹ تا ۹۱ و ۲۲ تا ۲۴ - پاپیروس های افروتیو) ص ۱۸ و ۳۲ تا ۳۵ - «سوروس ابن مقفع ص ۱۱۵ و ۱۲۴ - پاپیروس های یونان (موزه بریتانیا) جلد های سوم و چهارم و مقدمه - «پروکوپیوس» دفتر ۴ - بند ۲۴ - «مقدسی» جلد ۳ ص ۷۹ ، ۸۳ ، ۱۰۴ ، ۱۹۳ ، و منابع و مآخذ دیگر از جمله شماره‌ای متعدد نشریه تاریخی کمبریج .



در کتاب شجائب الهند، اثر بزرگ شهزیار رامهر مزی - متن فرانسه و عربی - چاپ ۸۶ - ۱۸۸۳
 که به ششمین کنگره شرق‌شناسی تقدیم شده‌است، روبروی صفحه ۱۶۷ کتاب، این تصویر همراه با
 داستان « احمد بازرگان » آمده‌است. تصویر مربوط به هنگامی است که بازرگانان ناچار شده‌اند کالای
 تجاری خود را بدریا بریزند و جان خود را نجات دهند.
 متأسفانه تاریخ ترسیم نقاشی (که ظاهراً همزمان با ترجمه کتاب از فارسی به عربی کشیده
 شده‌است) مشخص نشده.



کشتی ایرانی- مربوط به نیمه اول قرن هفتم میلادی - از نقاشیهای غار «آجانتا»



کشتی ایرانی - مربوط به نیمه اول قرن هفتم هجری - از کتاب مقامات حریری



کتابخانه ملی ایران - مینیاتور - مربوط به نیمه دوم قرن نهم هجری - از کتاب خاوران نامه



کشتی ایرانی - مینیاتور - نیمه دوم قرن نهم هجری - خاوران نامه - موزه هنرهای تزئینی



کفتی ایرانی - مینیاتور - نیمه دوم قرن نهم - خاوران نامه - موزه هنرهای تزئینی

بخش هفتم

کشتیرانی ایران
از قرن دهم تا شانزدهم میلادی

پس از ظهور اسلام، دریانوردی ایرانیان به دوبخش مستقل و درعین حال تفکیک ناپذیر تقسیم می‌شود: دریانوردی ایرانیان - که قدرت رقابت ناپذیر دریاها بودند - و دریانوردی اعراب که به دنبال تماسهای مداوم با دریانوردان ایرانی اندک آشنائی با دریا پیدا کردند... در این دوران است که به تدریج کشتیهای اعراب را گاه در کار تصرف سرزمینهای مجاور - بقصد اشاعه دین - و زمانی در کسوت دزدان دریائی، در جزایر و سواحل خلیج فارس مشاهده می‌کنیم. آنچه مسلم است - چنانکه در پایان بخش مربوط به دریانوردی ساسانیان اشاره شد - اعراب هرگز مردمی دریانورد نبودند، زیرا گذشته از اینکه زندگیشان در صحاری و بیابانها می‌گذشت، اقلیتی نیز که در سرزمینهای ساحلی بصری بردند - اگر هم در صدد دریانوردی برمی‌آمدند - نه چوب لازم برای ساختمان کشتی را داشتند، نه فلز مورد نیاز برای تهیه میخ و ابزار فلزی و بالاخره نه آگاهی و تبحر لازم، برای ساختمان کشتی و نحوه ناورانی...

تاریخ دریانوردی اعراب را باید با سه استنتاج مختلف، از یکدیگر مجزا کرد:

۱ - عربها در کرانه مدیترانه پیدا شدند. گرچه این جنبش ثروت و فرهنگ مصر و سوریه را در دسترس آنها گذاشت، اثرهای اقتصادی آن تماماً خوب نبود. امپراطوری روم، سراسر آبگیر مدیترانه را یکی کرده بود، چنانکه بازرگانی آزادانه از میان آبهای آن انجام می‌گرفت. در کتاب «محمد و شارلمانی»، «پیرن» نشان داده است که چگونه اساس این یگانگی در تمام جنگهای داخلی و تاخت و تازهای بعدی امپراطوری حفظ شد و فقط در زمانی که واندالها افریقای شمالی را در دست داشتند، برهم زده شد. شکافی که پارسیان در اول سده هفتم وارد آوردند، اگر زود پس‌زده نشده بودند، به این یگانگی پایان می‌بخشید، اما عربها آنرا به پایان رسانیدند «یگانگی مدیترانه درهم شکسته شد» پیرن پرسیده است که چرا عربها مانند کرمانها در امپراطوری‌ای که گرفتند، جذب نشدند؟ او پاسخ را در دین عربها یافته است. مسیحیت یگانگی جهان مدیترانه را نیروی تازه بخشیده بود، پس از سده هفتم دو دین رقیب که با سازمان دو شاهنشاهی پشیمانی می‌شدند، در دو کرانه آبهای باریک مدیترانه روبروی یکدیگر ایستاده بودند. بجای این که مدیترانه شاهراهی باشد، سرحدی شده بود - یک دریای جنگ - و این دگرگونی بود که اسکندریه را ویران ساخت... به نظر می‌آید که عربها یک چیز

بگیرند ، یافت می‌شدند. نباید تصور کرد که اعراب امر کشتیرانی را بدست گرفتند ، چون اعراب واقعی، یعنی ساکنان حجاز و جلگه سوریه، اصلاً به درد ملوانی نمی‌خوردند. کارکنان کشتی‌ها را می‌بایست از میان مردم کرانه عربستان جنوبی و خلیج فارس انتخاب کرد. شاید با استناد به این حقیقت که در ادبیات قدیم عرب کلمه «ناخدا» برای نامیدن «کاپیتان کشتی» بکار می‌رفته است بتوانیم بر شاهد برتری عنصر ایرانی در دریانوردی عرب دست یابیم^۱.

استدلال ام. هارتمن از این جهت منطقی است ، که با شناختن علت معلول را می‌شناسد ، و از این جهت جنبه فریب آمیز ندارد . شهادت موکد و مؤید از نویسندگان عرب در دست است که نشان می‌دهد کارکنان کشتی‌های مسلمین عملاً از میان مردم کرانه عربستان جنوبی و خلیج فارس گرد می‌آمدند، و اینکه عنصر برتر (هم در میان کشتی سازان و هم بین دریانوردان) بدون شك ایرانی بوده است ، تردیدی نیست . ابو عبدالله محمد بن احمد المقدسی در اثر جغرافیائی خود احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم تألیف سال ۹۸۵ میلادی می‌گوید: «... من خودم سراسر شبه جزیره عربی را از قلزوم تا عبادان سیر کردم و آن را دور زده‌ام . علاوه بر این ما در سفرهای اتفاقی دیگر نیز با ناخدایان ، صاحبان کشتی‌ها، عاملین و بازرگانان در این دو ناحیه بوده‌ام. در این سفرها با مردانی که در کناره‌های (قلزوم تا عبادان) زاد و ولد کرده‌اند و باروشن‌ترین و کامل‌ترین علوم و تجربیات در مورد این دریا ، لنگر گاههای آن، بادهای آن ، و جزایر آن را آشنا بودند همسفر شده‌ام و درباره وضع آن ، غرابت‌های وجود آن، و حدود و ثغور آن ، آنان را سؤال پیچ کرده‌ام . همینطور نقشه‌ها و جزوات راهنمای کشتیرانی بسیار در اختیار آنان دیده‌ام که دائماً مورد مطالعه آنها قرار می‌گرفت و این راهنماییها را با اعتماد مطلق دنبال می‌نمودند. بنابراین ، از این منابع، من با تشخیص دقیق و بررسی نزدیک ، شرح کافی بیرون کشیده‌ام. این شرح متضمن بهترین اطلاعاتی است که می‌توانستم کسب کنم ، و بعدها با این نقشه‌هایی که هم‌اکنون از آن صحبت کردم آنها را توجیه کردم و بتدوین این مطالب پرداختم.»^۲

اکنون به بینیم این اطلاعات از موادی که در محل طبیعی خود بوده و توسط یک جغرافی‌نویس مشهور بدست آمده است چیست^۳ ؟

«دوبندر عمده جهان عبارتند از «عدن» و «صحار»^۴ . قسمت اعظم ساکنان عدن و جده ایرانی هستند ، ولی زبان آنها عربی است، در صحار ممهدا آنان به فارسی حرف می‌زنند و بایکدیگر به گفت‌وشنود می‌پردازند

در دریای چین در این ایام مهمتر از این شهری نیست ... شهری است دارای ثروت بسیار و تجار بشمار ، و دارای وفور میوه و منابع طبیعی . از زبید و صنعا بزرگ‌تر

۱ - دایرة المعارف اسلامی ، مقاله هارتمن ص ۸۴۴

۲ - مقدسی ، به اهتمام ام. ز . دوگوزده، ص ۹۲

۳ - همان مأخذ - ص ۹۲

۴ - صحار ، منطقه‌ایست در شبه جزیره عربستان .

است، دارای بازارهای عالی است و بطرزی زیبا در امتداد ساحل دریا گسترده شده است. خانه‌های خوش‌منظر و باشکوه آن با آجرپخته و چوب درخت ساج ساخته شده. مسجدش در ساحل دریا در انتهای شهر، دورتر از بازارهاست، با مناره‌ای زیبا و بلند. آنها چاه‌های آب شور مزه، ولی مشروب دارند و یقینات آبشیرین، و همه نوع ذخایر بحد و فور در آنجا یافت می‌شود. صحار دروازه چین است، و مرکز بازرگانی شرق و العراق، نیازمندی‌های زندگی الیمن را نیز تدارک می‌بیند و ایرانیان اربابان آن هستند^۱.

به همین ترتیب درجده که ساکنان آن بویژه بازرگانان و مردمی ثروتمند هستند زیرا جده انبار غله مکه و بازار یمن و مصر است - ایرانیان طبقه حاکمه هستند و در قصور باشکوه بسر می‌برند^۲، تفوق عنصر ایرانی در تجارت بحری عربستان قرن دهم ممکن است تا این اندازه شگفت‌انگیز بنظر برسد، ولی مقدسی صریحا اظهار میدارند که آنان که به هجر و عبادان سفر میکنند، باید لزوماً از دریا‌های فارس و کرمان و تیزمکران بگذرند، و بدیهی است بسیاری از مردم عملاً این قسمت از دریا را تا کرانه الیمن به نام عمومی دریای فارس می‌خوانند، همانطور که اکثر کشتی‌سازان و مردان دریانورد آن ایرانی هستند. ^۳ در نتیجه اگر در تمام طول سفرهای خلیج فارس و سواحل جنوبی شبه جزیره عربستان، کارکنان و صاحبان و سازندگان اکثر کشتی‌ها ایرانی بوده‌اند، بنابراین ستایشی که مسعودی از ملاحان سیراف و عمان میکند بسیار بیجا و صحیح است، او می‌گوید: «ملوانان سیراف و عمان در دریا‌های چین، هند، سند، آزانیا (زنج)، عربستان (یمن)، ارتیره و حبشه کشتیرانی کرده و داد و ستد دریاها را از کله به قلزم (بحراحر یا ارتیره) و از عبادان به سفاله^۴، اداره می‌کنند. در این فعالیت‌های دریانوردی و کشتیرانی باید هم معتنا به حساب ایرانیان گذاشته شود. به خصوص که ناخدا بزرگ بن شهریار راهرمزی سهم ناخدایان کشتی‌ها و بازرگانان دریائی ایرانی‌الاصل را به تفصیل بیان کرده است^۵ همچنین بر حسب قول «مقدسی» که ابوالفداء در «بلدان»^۶ از وی نقل کرده است، در جزیره یا بندر «کله» یک کوچ نشین از بازرگانان ایرانی وجود داشته است:

«... و جزیره کله بندری است بین «عمان و چین» و از آنجا قلع بدست می‌آید که به آن معروف است.»^۷

«المهلبی» در «عزیزی»^۸ می‌گوید: «جزیره کله در اقیانوس هند واقع است،

۱ - مقدسی، ص ۷۹

۲ - مقدسی، ص ۱۸

۳ - مسعودی - ص ۵۲

۴ - سفاله دورترین حد کشور زنج (آزانیا) است کشتیهای مردم عمان و سیراف به آنجا می‌روند، و آنجا حد کشتی‌رانی آنان است.

۵ - عجائب هند، ترجمه محمد ملک‌زاده

۶ - تقویم البلدان، ترجمه عبدالمحمد آیتی، بنیاد فرهنگ ایران، صفحه ۷۱۰

۷ - مقدسی - ص ۳۷۵

۸ - کتاب الممالک و الممالک که بنام «عزیزی» مشهور شده، نویسنده اش حسین بن احمد

مهلبی به افتخار العزیز بالله پادشاه سلسله فاطمیه مصر (۹۹۶-۹۷۵ میلادی) تالیف شده است.

و شامل يك شهر آباد است که مسلمین ، هندیان و ایرانیان در آن ساکن هستند ، و در آن معادن قلع است، و مزارع کشت نیشکر و درخت کافور ، و فاصله بین کاله و جزائر مهرج (سوماترا) بیست فرسنگ است .^۱ همچنین مقدسی می نویسد که کوچ نشینان ایرانی ، حجاز، عدن و جدّه به طبقه شاهزادگان بازرگانان ارتقاء یافته بودند لذا با قاطعیت می توان نتیجه گرفت که حتی تا قرن دهم میلادی نیز بازم ایران بود که بازرگان تجارت مسلمین را در هر دو دریای جنوبی و غربی حمل و نقل می کرد .

شرح مشروحی از این تجارت را جغرافیایان معاصر همان زمان بیان کرده اند، ولی چون عدن و صحار بر تجارت دریائی بحرا حمر و خلیج فارس با آفریقا و خاور دور تسلط داشت و بنابراین بصورت دوبندر مهم و عمده جهان درآمد بود، و باز چون علاوه بر این ، در این ترقی و تعالی دریائی سهمی بزرگ بدون تردید با ایران بود، لذا فقط صادرات این دو محل مستلزم توصیف است :

مقدسی می گوید : « به عمان ، اقلام صادراتی ذیل می رسد : داروهای عطاری ، همه نوع عطریات (که حتی مشک را هم شامل می شود) ، زعفران ، بغم ، چوب درخت ساج ، چوب درخت ساسم (که به زبان هندی شیشم خوانده می شود) ، عاج ، مروارید ، زری ، عقیق ، یاقوت ، آبنوس ، نارگیل ، شکر ، سندروس ، داربو (صبر زرد یا چوب عود) ، آهن ، سرب ، عصا ، ظروف سفالین ، چوب صندله ، شیشه ، فلقل ، و سایر اقلام . عدن علاوه بر اینها کالاهای دیگری را نیز دریافت می دارد از قبیل عنبر ، پارچه نخی ظریفی موسوم به شروب ، سپهرهای چرمی ، غلام حبشی ، خواجه ، پوست ببر ، و سایر اقلام ... ظروف چینی در شهرت ضرب المثل است ، ضمناً شاهد این ضرب المثل متداول بود که در اینجا می گویند : مثل شاهزاده های تاجر می آید پشت .^۲»

در قرن دهم فعالیت دریائی ایران، مسلماً ، در کارگاههای کشتی سازی هرگز به آن خوبی که در پهنه دریا به منحصه ظهور می رسید ، نبوده است. در این زمان ، ایران حتی بسیار موفقیت آمیزتر از آن زمانی که اجباراً به دریا کشانده شد ، در دریا عرض اندام می کرد . زیرا هنگامیکه تجار دریائی فارس و کرمان صرفاً مقام شاهزادگان بازرگان را در عمان و یمن احراز کرده بودند، گروهی از ایرانیان یا شیرازیان مهاجر بنا بر نوشته شیخ محی الدین زنگباری^۳ (که از يك کتاب تاریخ عربی مفقود شده موسوم به «سیرت - الکلوویه» نقل کرده است) به مقام شاهزادگان فرمانروا در پمبا (ینبع) ، زنگبار ، براوام مگدیشو و کلووه رسیده بودند^۴ .

مورخین می گویند آنچه برای اولین بار به کلووه آمد ، يك کشتی بود و در آن مردانی بودند که گزارش دادند از خاک شیراز در کشور ایران آمده اند . گفته می شود که

۱ - به نقل از «کشف الظنون» تألیف «حاجی خلیفه» چاپ لندن ۱۸۵۰ ص ۵۱۲

۲ - البده و التاريخ - ابن مطهر مقدسی ص ۱۴۸

۳ - مولف تاریخ کلووه در سال ۱۲۷۸ هـ . ق ۱۸۶۲ م . چاپ ۱۸۹۵

۴ - ایضاً ص ۴۱۳ - ۴۱۱

کشتی‌ها هفت فروند بودند - یکی از کشتی‌ها به خاک مندخه رفت، دومی به شوغ، سومی به یبوع (پمبا)، چهارمی به منسه، پنجمی به جزیره سبز (زنگبار)، ششمی به کلوه، و هفتمی به هنزوان. و آنها می‌گویند که همه مردم این شش کشتی برادر بودند، و صاحب آن کشتی که به هنزوان رفت پدر آنها بود... و علت عزیمت این مردم از خاک وطنشان - خاک شیراز در مملکت ایران - آن بود که سلطان آنها موسوم به حسن بن علی پدرش پسر بود. حسن بن علی نفر هفتم (خانواده) بود... و سلطان به فرزندانش گفت: من پیشنهاد مهاجرت از این شهر به جای دیگر می‌کنم... و آنها همه موافقت کردند و از خشکی به یکی از بنادر رفتند، و سوار هفت کشتی شدند، و با عنایت پروردگار برآه افتادند و خداوند آنها را به خاک سواحل (اراضی ساحلی افریقای شرقی) رهنمون شد. و کشتی‌ها جدا شدند و به کشورهای نام بردیم آمدند.

ششمین کشتی بود که در کلوه لنگر انداخت و سرنشینش علی پسر حسن بن علی بود. کلوه در آن زمان توسط گردنه باریکی از خاک، به قاره متصل بود و در مالکیت یک رئیس قبله «المولی» قرار داشت. در کلوه یک مسجد و یک خانواده مسلمان بود. و به کمک رئیس آن خانواده، تازه وارد موفق شد برای خرید و فروش و مبادله کلوه با پارچه‌های رنگین به مذاکره پردازد و آن منطقه را معامله کند، همینطور موفق شد کانال وصل به آن را بمنظور حمایت و حفظ این محل از حمله، گود کند. و بدین ترتیب استیلای شیرازیان در دریای زنج^۱ در اواسط قرن سوم^۲ هجری آغاز گشت^۳. «علی» سلطه خود را تا «مومباسا» گسترش داد و مدت چهار سال بر کلوه فرمانروائی کرد. از پنج پسرش، «محمد» مدت دو سال و نیم حاکم مومباسا شد، و «بسحت» مدت چهار سال و نیم حاکم، سپس سلطان مومباسا شد، ولی «علی دوم» پسر «بسحت» به جانشینی پدر بزرگش بر تخت سلطنت کلوه نشست. علی دوم مدت چهار سال و نیم فرمانروائی کرد و پس از وی عمویش «داود» جانشین وی شد که پس از دو سال سلطنت به نفع پسرش «علی سوم» که پسر عم «علی دوم» بود کناره‌گیری کرد.

تاریخ بعدی کلوه بطرزی مشابه عبارت است از شمارش سلاطین کلوه و تعداد سنوات سلطنتشان. ممکن است برای یک شرح بدون تاریخ و گمنام (که قهرمانان درهم و برهم و اغفال کننده حسن و حسینش را نمی‌توان حتی از یکدیگر تمیز داد و مشخص کرد) گستاخانه بنظر برسد که به ادعاهای بیهوده خود عنوان «تاریخ» بدهد، ولی اینکه مفاد این شرح اساساً صحیح است از طریق مختلف به ثبوت رسیده تردیدی نیست:

رابعا، با استناد بیک مأخذ دیگر یعنی «یوین‌تسه‌تسو» که در قرن نهم نوشته شده

۱ - دریای زنگبار

۲ - تاریخ کلوه ص ۴۱۴

۳ - طبق نوشته مازورپیرس تاسیس کلوه در سال ۹۷۵ میلادی بوده است (رجوع شود به کتاب

زنگبار ص ۳۴۵)

ایرانی موسوم به علی که درشنگیا در کرانه افریقای شرقی بسر می برد کماکان^۱ پرچم سرخ بکار می برند و بر فراز دکل پارچه ای سفید به اهتزاز در می آورند و شناسائی علی مؤسس توآوری «کلوه» در «شنگیا» دشوار نیست.

ثانیاً، برای اینکه مدعیان نسل «شیرازیان» در «پمبا» و زنگبار یعنی «واپمبا» ها، «واهادیمو» ها و «واتومباتو» ها هنوز هم این روایت را که کشتی هائی در ادوار مختلف و گذشته ای دوردست از «شیراز» آمده است سینه به سینه حفظ و ضبط کرده اند. و در بسیاری از این شرح و گزارشهای مستقل که بومیان جدید می دهند (کسانی که حتی اسم تاریخ کلوه یقیناً به گوششان نرسیده و از وقایعی که در آن نقل شده بی خبرند) همان اسامی که در گزارشات قدیمی شرح داده شده شنیده می شود: و کراراً تأکید شده که بعضی از مهاجران اصلی در یک محل مستقر شدند، در حالیکه افراد دیگر آن گروه به سوی نواحی جنوبی تر پیش رفتند و در سایر نقاط کرانه، شهرهائی تأسیس کردند.^۲

ثالثاً، بدلیل اینکه بعضی از اسامی آخرین سلاطین، به همان نحو که توسط «تاریخ کلوه» ذکر شده است با اسامی ئی که بر روی سکه های متعدد مسی که از ساحل جزیره «مافیا» گرد آمده است تطبیق می کند.^۳

رابعاً با استناد بیک مأخذ دیگر یعنی «یوین ته سو» که در قرن نهم نوشته شده و از کرانه «بربرا» نام می برد. با این شرح که «وقتیکه بازرگانان «پوسی» (پارسی - ایرانی) می خواهند وارد این کشور شوند، یک کاروان چند هزار نفری تشکیل می دهند، و پس از آنکه توپهای پارچه به بومیان اهدا می کنند، همه آنان از پیرو جوان با سوزن زدن بخود، خون بیرون می کشند و سوگند می خورند، پس از آن به داد و ستد امتعه می پردازند»^۴.

خامساً و سرانجام، برای اینکه آثار و بقایای فراوان و انکار ناپذیری از اشغال شیرازیان هم در اراضی ساحلی آزانی وهم در جزایر زنگبار، پامبا و مافیا موجود است. این آثار و بقایا بردونوع هستند - منقول و غیر منقول - زیرا گذشته از مهره های عقیق «پمبا»، «زنگبار» و سرزمین «پوندو» ی شرقی که مقامات موزه افریقای جنوبی آنها را ساخت ایران می دانند، و تصور می کنند مربوط به قرن یازدهم تا پانزدهم باشد، ظروف سفالین ساخت ایران نیز در چندین نقطه افریقای شرقی کشف شده است که دارای لعاب آبی و آرایش صیقلی براق است. البته وجود ظروف ایرانی به تنهائی، دلیل ادعای مانیت، چرا که این احتمال نیز وجود دارد که ظروف توسط اعراب به این مناطق حمل شده باشد، بلکه آثار شهرهای شیرازیان در خاک افریقای شرقی و ویرانه های مساجد و گورهای آنهاست که حضور ایرانیان را ثابت می سازد و احتمال اشاره شده در بالا را از بین می برد.

۱ - کتاب زنگبار ص ۲۹

۲ - همان ماخذ - ص ۴۲

۳ - همان ماخذ - ص ۴۴

۴ - کتاب یوین ته سو تالیف «چائوجو کوا» چاپ ۱۹۱۱ سنت پترزبورگ به اهتمام هیرت

ماژورپرس می‌گوید: «شکی نیست که ایرانیان یا شیرازی‌هایی که در تاریخی بسیار نزدیک (مثلاً به قول پرفسور اشتولمان در پایان قرن ششم میلادی) وارد کرانه شرقی آفریقا شدند به ارائه هنر ایجاد ساختمانهای سنگی، تهیه آهک و ساروج، کنده کاری چوب، و بافتن پارچه نخی مبادرت جستند. آنها در خلال دورانی از قرن نهم تا دوازدهم، مساجد متعددی هم در کرانه آزانی وهم در جزایری چون زنگبار، پامبا، و ماقبا ساختند، و در اواخر قرن چهارم به اوج شهرت خود رسیدند.

مختصات عمده سبک معماری آنان، طاق قوسی نوک تیز، استفاده بیدریغ از سنگ آهک پرورده برای لبها و حواشی ستون‌ها و درگاهها، بکار بردن چهارگوش و استفاده از تیرو خریا، زاویه‌های راست گوشه دیوارها که با ملتقای مدور یانوک تیز دیوار در سبک معماری اعراب متمایز است، پنجره‌های مستطیل شکل، و سنگ قلاب تیز و جدا شده که یک طرح اختصاصی است، می‌باشد. همینطور باید متذکر شد که گچ بریها و رنگه‌های سنگی درگاهها و طاقنماهای آنها قطعشان بطرز تغییر ناپذیر و ثابت کمتر از زاویه قائمه است - معمولاً ۸۵ درجه - گذشته از این مختصات نمونه، ظرافت طرحها نیز نشان می‌دهد که کارشیرازیان با همه سبکهای دیگری که در ساختمانهای آفریقایی شرقی با آن برخورد کرده‌ایم متفاوت است.

در طبقه‌بندی آثار ویرانه‌های زنگبار و پمبا بر حسب سبک معماری آنها متوجه می‌شویم که باستانی‌ترین آنها، هنرمندانترین آنها هستند - که طبعاً همان طرح شیرازیهاست - این دوران معماری بعداً جای خود را به چیزی می‌دهد که ممکن است آن را عهد «عرب - شیرازی» خواند، که باز به نوبه خود جایش را به سبک خامتر و خشن‌تر «عرب - آفریقائی» می‌دهد. قابل ذکر است که تقریباً همه آثار و بقایای شهرهای ویران شده باستانی سلطنت‌نشین (زنگبار) در یک جزیره، یادرشبه جزیره‌ای که هنگام مد دریا تقریباً با آب محصور می‌شود، ساخته شده است.^۱

سرگرد «پرس» در بیان عقیده‌اش، مطالعه کتب «برتن»، «اشتراندس» و «اشتولمان» را نیز ضمیمه مشاهدات عینی خود - که زمانی بعنوان نماینده دولت بریتانیا در زنگبار اقامت داشته و این مطالعات را در محل بعمل آورده - کرده است و در نتیجه اظهار عقیده‌اش موثق‌تر است. ولی برای احراز اطمینان مطلق و احتراز از هرگونه اشتباه احتمالی، در اینجا فقط آن نوع معماری منظور نظر قرار داده شده که مسلماً ایرانی است. مثلاً گورهای ستون‌دار «نداگونی» و «تونگونی» و مساجد ویرانه «تومباتو» «نداگونی»، «چواکا»، «کلوه» و «کلوه کیسوانی» از این قبیل هستند. دکتر اشتراندس درباره یکی از مساجد شیرازیان که در کلوه ساخته شده چنین می‌نویسد:

«همه ساختمان مشتمل بود بر تعداد قبه درسه ردیف، متکی بر ستونها و دیوارهای خارجی. قبه مرکزی احاطه شده است بایک ستون به شکل استوانه، ستونها و استخوان بندی روزنه‌های دیوار با سنگ تراش ساخته شده‌اند، و همه ابعاد نمودار هماهنگی شگفت

انگیزی است.^۱

همینطور پرفسور اشتولمان آلمانی چنین می‌نویسد :

« طی دوران از قرن نهم تا دوازدهم میلادی ، شیرازیها مساجد بسیاری بنا کردند، آراسته به ستونها و گنبد های هنرمندانه . در مسجدی واقع در « کلوه کیمیوانی » چهل ستون وجود دارد که در چهار ردیف ترتیب یافته است ... این ستونها مسجد را به چندین مربع تقسیم می‌کنند ، که روی هر یک گنبدی بنا شده ... مختصات این ابنیا استفاده از سنگ‌های خوش‌تراش است ، که برای سردر ، درها ، استخوان‌بندی پنجره‌ها و قبله مسجد بکار رفته است .^۲

و سرانجام سراسر این بحث توسط ماژور پیرس در توصیفی که از ویرانه‌های جزیره تومبا بعمل آورده خلاصه شده‌است .

« مسجد تومباتو در چند قدمی دریا ، بر فراز زمین مرتفعی که از ساحل دریا اوج می‌گیرد ، قرار دارد . این مجاورت به دریا معنی و مفهومی خاص در بردارد ، چون مبین این نکته است که سازندگان آن بنژادی تعلق دارند که دارای سیادت دریائی بوده است و چون اینک نیز بر دریا تسلط دارد، لذا مسجد خود را مجاور دریا ساخته است ... کیفیت عمده و قابل توجه این مسجد یک ردیف چهارتائی درگاه هلالی واقع در دیوار شرقی است . این درگاهها مدخل یک مسجد جنبی یا محراب را تشکیل می‌دهد که به بدنه اصلی این مسجد بزرگ متصل است و درگاهها به عنوان نمونه بهترین مختصات سبک معماری شیرازیان ، قابل توجه است، چون از نظر ابعاد و طرح ، موجبات سرافکنندگی بعضی از درگاههای معروف گوتیک^۳ اروپا را فراهم نخواهد ساخت ... »

و اما راجع به گورستان‌های ستون‌دار : « هرگور بادبواری به ارتفاع ۴ تا ۶ پا احاطه شده‌است و از بالای این دیوار که بردور قبر کشیده شده ، یک ستون از تعداد زیادی مصالح ساختمانی بصورت ستون یادبود به ارتفاع ۱۵ پا سر برافراشته است . بعضی از این ستونها ساده و بی‌پیرایه‌اند ، در حالیکه برخی دیگر یا در سطوحشان کاسه و بشقاب های چینی تعبیه شده و یا در نزدیکی رأسشان تزئیناتی بصورت تنگه‌های مستطیل یا کمانی شکل حکاکی شده در سنگ ، وجود دارد .^۴ در یک گورستان ستون‌دار در تونگونی ، « برتن » یک کاشی لعابدار ایرانی پیدا کرد ، با قسمتی از یک کتیبه با حروف فارسی ، که این کلمات آن هنوز بروشنی خوانده می‌شد : « شیدروشن ... » (خورشید درخشان ...) حقایق صریح و آشکار « تاریخ کلوه » بنا بر این با گواهی باستانشناسان اثبات شده است ، ولی چون اراضی ساحلی افریقای شرقی هنوز با اصول صحیح حفاری و کاوش نشده است ، بنا بر این بسیار زود است که به تحقیق درباره تعیین آغاز تاریخ و زمان دقیق

۱ - آثار باستانی افریقای شرقی آلمان وانگس - اثر : پوستوس اشتراندرس آلمانی -

۱۸۹۹ برلین ص ۸۹

۲ - کاردستی و صنعت در افریقای شرقی هامبورگ ۱۹۱۰ نوشته فرانتر اشتولمان

۳ - گوتیک سبکی است از معماری که در قرن ۱۲ تا ۱۶ میلادی در اروپای باختری معمول

بود.

۴ - کتاب زنگبار ص ۳۶۵

آن اظهار نظر قطعی کنیم زیرا «ریگی» در «گزارش درباره کوچ‌نشین‌های زنگبار»^۱ سالهای ۹۲۴ میلادی را به عنوان تاریخهای احتمالی تأسیس مگدیشو و کلوه بدست داده است، در حالیکه تواریخی را که سرگرد پیرس در نظر گرفته به ترتیب ۹۰۸ و ۹۷۵ میلادی است.^۲ بهمین ترتیب، با استناد به آنسیکلوپدی بریتانیکا:

«سلطنت‌نشین کلوه معروف است که در حدود سال ۹۷۵ میلادی تأسیس شده، توسط علی‌بن‌حسن، یک شاهزاده ایرانی اهل شیراز، در محل «رایتا» مستعمره یونان باستان.^۳ ولی هر سه این منابع معتبر متساویاً به ترجمه مطلق متن عربی: «نخستین مردی که بر این سرزمین فرمانروائی کرد سلطان علی بود و این امر در اواسط قرن سوم هجری اتفاق افتاد» پرداخته و در این راه نه جدیدیتی بعمل آورده و نه آزادی عمل از خود نشان داده‌اند، بلکه به همان ترجمه خشک و خالی قناعت کرده‌اند (اواسط قرن سوم هجری می‌شود ۳۵۰ هجری که مقارن است با سال ۹۶۱ میلادی).

تاریخ پایان سلطنت شیرازیان حتی بمراتب نامعلوم‌تر و مبهم‌تر از آغاز آن است. زیرا پس از یک دوره ترقی و رفاه روزافزون طی قرون دوازدهم و سیزدهم، هنگامیکه امپراطوری کلوه تابندر سفاله گسترش یافت و حمل طلا را از معادن زیمبابوی تحت نظارت گرفت، عنصر ایرانی در اثر آمیزش با نژاد افریقائی چنان تنزل کرد، و در اثر دست‌اندازی اعراب به دریای زنج (زنگبار) چنان کم‌رنگ و ناپیدا شد، که در مندرجات گزارش پرتقالیهای سنوات اولیه قرن شانزدهم عملاً به صفر کاهش یافته است. مثلاً «دوارته‌باربوسا» مورخ پرتغالی آن دوران می‌نویسد:

«هنگامیکه پادشاه پرتغال این سرزمین را کشف کرد (مقصود کلوه است) «مور» های «سفاله»، «زواما»، «آنگوس» و «موزامبیک» همگی تحت اطاعت سلطان کویلوا (کلوه) بودند که در میان آنان پادشاهی بود بزرگ. و طلای فراوان در این شهر است، زیرا همه کشتی‌هایی که به سفاله می‌روند هم در رفتن و هم در بازگشت از این جزیره می‌گذرند. این مردم «مور»ها هستند، به رنگ تیره، و بعضی از آنان سیاه هستند و برخی سفید... سخن این مردم، عربی است...

یک شهر خیلی بزرگ و زیبای دیگر هست موسوم به ماگادوکسو (مگدیشو) متعلق به «مور»ها و پادشاهی بر آن حکومت می‌کند، و محل داد و ستد فراوان مال - التجاره است. کشتی‌ها به آنجا می‌آیند از عدن و کامبی با امتعهای از همه قسم و با سایر مال‌التجاره‌ها از هر نوع، و با ادویه. و از آنجا مقادیر زیادی طلا، عاج و موم زنبور عسل به خارج می‌برند... همه مردم عربی صحبت می‌کنند. آنها تیره رنگ و سیاه هستند و بعضی از آنان سفید پوست.^۴

محتملاً «مور» های سفید پوست، دوره‌های شیرازی بوده‌اند، ولی آنها هم

۱ - کتاب زنگبار ص ۴۷

۲ - کتات زنگبار ص ۴۶ و ۳۴۵

۳ - لغت کلوه، دایرة‌المعارف بریتانیکا

۴ - توصیفی از کرانه‌های افریقای شرقی و مالابار در آقاز قرن شانزدهم، اثر دوارته‌باربوسا،

چاپ ۱۸۶۶ لندن به اهتمام و ترجمه ای. استانلی

مثل اخلاف امروزیشان (مردم «واپمدا» و «واهادیمو») مدت‌ها از اینکه عامل موثری در حکومت کشور خود باشند محروم بودند.

در همین اثنا خلیج فارس نیز مانند دریای زنج (زنگبار) بصورت بخشی‌ازدریای عرب درآمد بود. از لحاظ سیاسی، بدیهی است، این امر از همان دوران خلافت عمرو عثمان انجام گرفته بود، ولی چون عرب ساحلی از رزم آوری بی‌بهره بود و عرب حجاز در دریانوردی بی‌تجربه، و چون، علاوه بر این، عرب ساحلی در مقام مقایسه با دریا - نورد ایرانی، تازه‌کار بود، لذا فرود آمدن پرچم ایران از فراز بادبناها - پس از ظهور اسلام - با محو و نابودی کشتیرانی ایران همزمان نبود. بنابراین، همانطور که قبلاً خاطر نشان شد، ایرانیان کماکان استقلال خود را در دریاها حفظ کرده بودند.

بدین ترتیب اوضاع برای مدتی به همین منوال ادامه داشت تا زمان خلافت المتوکل (۸۶۱-۸۴۷ م.) در آن زمان ملاح‌عرب‌اساساً از عدم تساوی و اختلاف‌فاحش‌بین خود و ملوان ایرانی کاسته بود، و فقط منتظر بود تا موانعی که در اثر وجود يك حکومت نیرومند مرکزی فراراه‌اقدامات و فعالیت‌های خصوصی ایجاد شده بود برطرف گردد، تا حمل و نقل پر برکت و سودمند خلیج فارس را به چنگ آورد. افول خلافت، این تساوی فرصت را بدست داد و آن را به رایگان به آنان ارزانی داشت، بنابراین، درست در زمانی که ایران شروع کرده بود تا استقلالی را که در خشکی از دست داده بود از نو بدست آورد، بتدریج استقلالی را که در دریا حفظ کرده بود، از دست می‌داد. و اما برای رقابت حاد بین خود اعراب، که در اثر فعالیت مجدد واسطه‌های بازرگانی از سیراف به قیس و از قیس به سیراف، و بعد بار دیگر به قیس و باز به سیراف^۱، تارکود آخرین بندر شرق در جزیره هرمز بروز کرد، برای ایران تا قرن سیزدهم و بلکه چهاردهم میلادی نیز حتی حفظ و ادامه کشتیرانی نامسلح موجود نیز غیر ممکن بود، چه رسد به اینکه بتواند ناوگانی در خلیج ترتیب دهد و آشکارا در زد و خورد‌ها شرکت جوید. («در سال ۱۳۰۲ میلادی از ترکستان گروه بزرگی از ترکها (مغول‌ها) بیرون آمدند و بسیاری از اراضی ایران را تسخیر کردند. آنها به سلطنت کرمان و سپس به حکومت هرمز حمله بردند و آن را کاملاً ویران ساختند... هرمزی‌ها که قادر نبودند در برابر چنین مصائبی استقامت کنند، مصمم شدند اراضی خود را ترک گویند، و همین کار را هم کردند».

جزیره «کویکوم» یا «بروکت» در امتداد کرانه ایران قرارداد و توسط يك بغار كوچك از آن جدا شده است... ایاز (پادشاه هرمز) به هرمزی‌ها دستور داد تا به آن جزیره بروند و آنها با کمال میل اطاعت کردند.^۲

اما این توضیح، برای ترك شهر ساحلی هرمز و کوچ به جزیره رضایت بخش نیست، زیرا مغولها مشکل بنظر می‌رسد که به کرانه‌های جنوبی ایران رسیده باشند. ولی تاریخ انتقال ترکها محتملاً صحیح است. قزوینی جغرافیانویس در تاریخ ۱۲۶۸ میلادی می‌گوید:

۱ - امام‌ها و سیدهای عمان - ۱۸۷۱ - اثر: بادجر

۲ - سفرهای پدرو تیشیرا - ترجمه اف. سینگر، لندن ۱۹۰۹

«قیس جزیره‌ای است در دریای فارس، چهار فرسخ محیط‌دایره آن است. شهرش زیباست و تماشایش فرح‌بخش دارای دیوار و دروازه‌ها، باغ‌ها و ساختمان‌ها ... لنگرگاهی است برای کشتی‌های هندی و ایرانی، و یک بازار داد و ستد و تجارت برای اعراب و ایرانیان. آب آنجا از چاه بدست می‌آید، ولی اغنیاء منبع خصوصی دارند. همه جزائر اطراف به شریف قیس تعلق دارد...»^۱

سلطنت طولانی قیس به مردمی تعلق داشت، که آن را به ارث برده بودند، تا اینکه ظالمی از میان آنان سربرداشت. در این زمان قیسی‌ها وی را خلع کردند و سپس شریف هرمز را فراخواندند، ولی آن الهمز می‌که آمد و بر آنان حکمروائی کرد، ظالم تراز القیسی از آب درآمد، بنابراین آنها وی را نیز خلع کردند، و دست به دامان شریف شیراز شدند. سومین ملجأ به گردآوری سرباز پرداخت، و آنها را با کشتی به قیس اعزام داشت، سربازان الهمز می‌که نیز با کشتی‌ها به پیش تاختند تا با آنها بجنگند، و طی سفرشان بر صخره‌ای پیاده شدند تا استراحت کنند. اما هنگامیکه آنها بالای صخره بودند، کشتی‌های ایرانیان کشتی‌های هرمز می‌که را به آتش کشیدند، و آنوقت راه خود را بسوی القیس ادامه دادند، و آن راه آسانی تصرف کردند. باید دانست که هرمز می‌که در جنگ دریائی بمرا تپاز ایرانیان قویتر و مجربتر بودند، ولی در این مورد قدرشان به بازی گرفته نشد.

به همین نحو، مطابق شرح وقایعی که توران‌شاه^۲، سلطان هرمز تألیف کرده است یک ناوگان ایرانی در سال ۱۳۱۴ میلادی از نو پدیدار شد، تا تعادل قوا را در خلیج فارس حفظ کند:

«سلطان کسیراس (یعنی حاکم شیراز، که در جای دیگر ملک عزالدین خوانده شده) فوراً قوایش را آماده ساخت و به سوی جزیره کیس پیش رفت، در آنجا فایقه‌های بسیار که خود آنرا «تراداس» می‌خوانند فراهم کرد، و با این قایق‌ها قوای خود را به جزیره انگام^۳ که در دو فرسنگی هرمز واقع است اعزام داشت. در آنجا پادشاه هرمز به او حمله کرد، و با وی به جنگ پرداخت و او را مغلوب ساخت. و او که مغلوب شده ولی هنوز کاملاً از پای در نیامده بود، پیشنهادی به سلطان هرمز فرستاد که خزائنش را، و آنچه را که از اسلافش بجای مانده است، به او واگذار کند، یادآور شد که اگر به این کار تن در ندهد، انتقام این جنگ را با آتش و شمشیر از وی خواهد گرفت تا اینکه کاملاً تابودش کند. سلطان هرمز باین تهدید پاسخ داده، پرسید، چطور مردی از چنین اصل و نسب پست که او دارد و از اعقاب تاجر دنیا آمده است، جرأت می‌ورزد چنین مطلبی را به سلطانی که از وی هیچ ترسی ندارد پیشنهاد کند؟

پادشاه کسیراس (شیراز) که این چنین علناً مورد توهین و بی‌حرمتی قرار گرفته بود، به کیس بازگشت و خود را با نیروی تازه نفس تقویت کرد. آنگاه کشتی‌های بیشتری

۱ - آثار البلاد و اخبار العباد اثر ذکریا بن محمد بن محمود قزوینی، به اهتمام اف. و. وستفله

۱۸۴۸ کولینگن

۲ - توران شاه در سال ۱۳۷۸ میلادی پس از سی سال سلطنت درگذشت (سفرهای پدرو تئیکسیرا

لندن ۱۹۰۲ به اهتمام سینکلر)

۳ - هنگام کنونی که اعراب آنرا هنجام می‌خوانند.

به همراه برداشت ، و با نیروی بزرگتری به مقابله با هرمز شتافت و چون جرئت نداشت با سلطان جنگ را آغاز کند ، حيله گرانه کوشید تا با او به مذاکره پردازد ، و سرانجام وی را با نیرنگ گرفتار ساخت ، و به اسارت به جزیره کيس فرستاد ، و خودش به محاصره جزیره هرمز پرداخت ...

محاصره چندین ماه به طول انجامید . آنگاه پادشاه کسیراس ، که احساس کرده بود قادر به تصرف هرمز نیست و بزودی زمستان فرا می رسد که برای وی خالی از خطر نخواهد بود ، از دریا به کيس بازگشت ، با این تصمیم که سال دیگر يك بار دیگر برای مقابله به هرمز بازگردد .

شش ماه بعد از کيس بازگشت ، در حالیکه پادشاه هرمز را که در این سفر دستگیر ساخته بود با خود همراه داشت . ولی در این سفر طوفانی سهمگین او را دربر گرفت ، که ناوگانش را پراکنده و نابود ساخت . و در آن پراکندگی چنان اتفاق افتاد که آن «ترادا» کشتی ای که سلطان دستگیر شده هرمز در آن قرار داشت - در سواحل هرمز به خاک به نشیند .

پادشاه کسیراس از آن پس دیگر به وسوسه نیفتاد و باردیگر به آزمودن بخت و اقبال خود پرداخت ، بلکه عازم کشور خویش شد ، و از تسخیر هرمز دست کشید .^۱ بدین ترتیب ، اتحاد شیرازیان با قيس ، هر چند در هدف عاجل خود که فتح هرمز بود شکست خورد ، ولی مآلاً در جلوگیری از تمرکز قوای اعراب در برابر فعالیت دریائی ایران توفیق یافت . نخست بدین علت ، و سپس برای اینکه سیاست مسالمت آمیز و صلحجویانه اتابکان ، موجبات نجات ایالت فارس را از بیرحمی ها و سفاکی های حکمرانی و تسلط مفلول فراهم ساخته بود^۲ ، بازرگانان ایرانی تا قرن پانزدهم یا حتی قرن شانزدهم میلادی کماکان در اوج شهرت و کامیابی بودند . مثلاً نیکولو کونتی سیاح ونیزی نوشته است :

«پس از آنکه جزیره هرمز را ترك گفتم و به سوی هندوستان ، برای طی یکصد میل مسافت روی آوردم ، به شهر کالاکاتیا ، يك مرکز بازرگانی بسیار شکوهمند ایران رسیدم» وی در اینجا مدتها رحل اقامت افکند و طی آن زبان فارسی را فراگرفت که بعدها از آن استفاده بسیار برد . و همچنین لباس این کشور را برتن کرد ، که آن را در تمام طول سیروسیاحت خود کماکان در برداشت . در نتیجه او وچندتن از تجار ایرانی يك کشتی کرایه کردند ، و در آغاز کار سوگند مؤکد یاد کردند که نسبت به یکدیگر امین و وفادار باشند^۳ .

پس از سفر های فراوان در دریای جنوبی ، نیکولو کونتی در سال ۱۴۴۴ میلادی به ونیز بازگشت ، و در حدود همین زمان ، بین سالهای ۱۴۴۲ و ۱۴۴۴ میلادی ، عبدالرزاق بن اسحق به عنوان سفیر شاهرخ در دربار «ویجایاناکار» از هند جنوبی بازدید کرد .

۱ - سرگذشت وقایع سلاطین هرمز نقل از کتاب (سفرهای پدرو) تالیف تیشکیرا ص ۲۶۴ -

۲ - تاریخ ادبیات فارسی ، ادوارد براون ، ۱۹۲۰ ، کمبریج ص ۱۶ - ۱۵

۳ - سفرهای نیکولو کونتی در هندوستان در قرن پانزدهم - لندن ۱۸۵۷ به اهتمام انجمن

عبدالرزاق می‌نویسد: «در سال ۸۴۵ هجری (مطابق ۱۴۴۲ میلادی) من به هرمز رسیدم، فرمانداران در صدد همه نوع بهانه هائی برآمدند تا مرا معطل سازند، بطوریکه وقت مساعد عزیمت دریا - که گفته می‌شود اوائل یا اواسط وزش بادهای موسمی هند است - سپری گردد، و ما به پایان فصل بادهای موسمی برسیم، یعنی فصلی که خطر طوفان و حمله دزدان دریائی را پیش می‌آورد. آنوقت به من اجازه عزیمت دادند. چون افراد واسبها در همان کشتی جای نمی‌گرفتند، لذا بین چند کشتی تقسیم شدند. بادبان‌ها افراشته شد و ما سفر خود را آغاز کردیم.

به محض آنکه بوی کشتی به مشام رسید، تمام ترس و وحشت دریا در برابر من محسوس گشت و چنان دستخوش ضعف و سستی عمیق شدم، که مدت سدر روز فقط نفس کشیدنم نشان می‌داد که هنوز رمقی در تن دارم. وقتی کمی به خود آمدم، بازرگانانی که دوستان صمیمی من بودند، همگی یکصدا فریاد برآوردند که زمان کشتیرانی سپری شده است و هر کس در این فصل عازم دریا شود، فقط خودش مسئول مرگ خود خواهد بود، زیرا در این صورت داوطلبانه به کام خطر می‌رود. همگی، بالاتفاق، وجوهی را که برای کرایه کشتی‌ها پرداخته بودند فدا کرده و هدف خود را ترك گفتند، و پس از تحمل دشواریها و مشقاتی در بندر مسقط پیاده شدند... سرانجام ما از کالاهات بادبان برافراشتیم و پس از يك سفر هجده شبانه روزه در بندر کالیكوت لنگر انداختیم.^۱

مستر میجر بر ترجمه «مطلع السعدین» دیباچه‌ای نوشته است بدین شرح:

«ایرانیان بنظر می‌رسد بیزاری پایان ناپذیری نسبت به دریا دارند - که يك نمونه خنده‌آور آن را مادر مرحله‌ای عجیب و استثنائی از این سفر (که در پیش داریم) شاهد خواهیم بود... لابه‌وانا به سفیر از بخت بدو اقبال نامساعد خود، که وی را مجبور ساخته تا به این همه مشقات و دشواری‌ها تن در دهد وزاری و ناله‌ای که از این بابت سر داده است، بقدری جذاب و مضحك است که جاذبه مسخره آمیزش چیزی از شیرین کاری‌های اغراق آمیز لاف و گزاف افسانه‌های شرقی کمتر نیست.^۲»

در این باره بعداً صحبت خواهد شد. ضمناً شرح این مسافرت منحصر به این مطلب جالب توجه همین نقل قول عبدالرزاق نیست. عظمت تجاری هرمز و کالیكوت، تمایل به استقرار مناسبات دوستانه با هند جنوبی، طول مسافرت از کالاهات تا کالیكوت قریب هجده روز با باد مساعد - و سرانجام، ارسال اسب به هندوستان از بندر هرمز، - امری که در ۱۲۷۲ نیز توسط مارکوپولو تأیید شده بود - همه اینها با امانت مشاهدت شخصی توصیف شده است. در سفرنامه مارکوپولو می‌خوانیم: «سفایینی که در هرمز ساخته می‌شود از بدترین نوع آنها است، و برای دریانوردی خطرناک است و بازرگانان و سایر افرادی را که از این کشتی‌ها استفاده می‌کنند، در معرض مخاطرات فراوان قرار می‌دهد... این سفینه بیش از يك دیرك، يك سکان، و يك عرشه ندارد. وقتی که می‌خواهند آن را بار بزنند، کشتی را با چرم می‌پوشانند، و روی این چرم اسبهای را

۱ و ۲ - هندوستان در قرن پانزدهم، لندن ۱۸۵۷ ص ۷ و ۳ (مطلع السعدین به اهتمام

انجمن هالکویت درین کتاب چاپ شده)

که به هند حمل می‌کنند قرار می‌دهند... نتیجه این می‌شود که در هوای بد (و این دریاها اغلب طوفانی هستند)، این سفاین به کرات به ساحل رانده می‌شوند و ناپدید می‌گردند.»

محتمل است اسبهای که در قرن اول میلادی «از سرزمین‌های دور دست ماورا، دریاها» به کویر «یپادینام» («پوکا» یا «کامارا») آورده می‌شدند، اسبهای ایرانی بوده باشند. ولی چون عبدالرزاق اساساً اهل خشکی بود، شاید بهتر باشد، به گفته‌های یک نفر دریانورد، چون «دوارته باربوسا» برای وصف هرمز روی آور شویم: وی می‌نویسد «ساکنان این جزیره و شهر، ایرانیان و اعراب هستند، و به عربی و زبان دیگری که آن را فارسی می‌خوانند حرف می‌زنند. آنها خیلی سفید، و مردمی خوش قیافه، و خوش اندام، (هم مردان و هم زنان) هستند. و در میان آنان افراد سیاهپوست و رنگین هم هست، که از کشور عربستان هستند. ایرانیان که خیلی سفید، معمولاً فریده و متمتع هستند، زندگی بسیار خوبی دارند. آنها بسیار عیاش و خوشگذرانند و نوازندگان با آلات موسیقی متنوع دارند. در میان آنها تجار بسیار متمول، و کشتی‌های بسیار وجود دارد، زیرا بندر خوبی دارند و بسیاری از انواع مال التجاردها را که از بسیاری نقاط به آنجا وارد می‌شود، دادوستد می‌کنند، و از آنجا بدسایر قسمت‌های هند صادر می‌نمایند. آنها همه نوع ادویه، دارو، احجار کریمه، و سایر امتعه از قبیل فلغل، زنجبیل دارچین، میخک، چماق، جوزبویا، فلغل دراز، چوب عود (صبرزد)، چوب صندل، حنا، تهرندی، زعفران هند، موم زنبور عسل، آهن، شکر، برنج، نارگیل، یاقوت، یاقوت کبود (سافیر)، زرقون (یاقوت لعل فام)، یاقوت ارغوانی (آمتیست)، یاقوت زرد (توپاز)، زبرجد، لعل، ظروف چینی، جوهر حسن لیه، به آنجا می‌آورند، و از همه این امتعه پول‌گرافی حاصل می‌شود. بسیاری از اجناس از کشور کامبی، چاول، دابول و بنگاله که: سیناباسوس، چاونارس، ماموناس، دوگاساس، سوراناتیس خوانده می‌شوند حمل می‌شود. انواع اجناس نخی که برای تهیه کلاهدوپیراهن، که مورد استعمال و استفاده اعراب و ایرانیان و مردم قاهره، عدن و اسکندریه است، بسیار ارزش دارد. آنها همچنین به این شهر (هرمز) سیماب (جیوه)، سنگرف، گلاب، زری و پارچه‌های اطلس، پارچه‌های پشمین ارغوانی رنگ، جدهای زبرپشمی و حریر می‌آورند. از چین و کاتوی (ختن) به این شهر از راه خشکی کلافهای ابریشمین فراوان و مشک و غالبه و ریوندچینی بسیار نادر و کمیاب آورده می‌شود. از بابلونیا فیروزدهای بسیار ظریف، و مقادیری زمرد، سنگ لاجورد اصل بسیار ظریف از آکار وارد شده و از بحر [شاید مقصود بحرین باشد] و جلفار مرواریدهای کوچک و مرواریدهای بزرگ فراوان، و اسبهای بسیار از عربستان و ایران حمل می‌شود که از آنها هر سال قریب پانصد تا ششصد رأس و گاهی یک هزار رأس به هندوستان می‌برند کشتی‌هایی که این اسبها را با آنها صادر می‌کنند مقادیر زیادی نمک، خرما، کشمش و گوگرد و سایر امتعه‌های راکه هندی‌ها مشتاق هستند، بار می‌زنند.

این «مور»های هرمز خیلی خوش لباس هستند. با پیراهنهای کتانی بسیار سفید، دراز و ظریف، که روی آن لباسهای اطلس و جبه‌های بسیار گرانبها می‌پوشند و پارچه

ارغوانی، و گارس «پارچه توری» های بسیار گران قیمت که کمتر خود را با آن می‌بندند و بر کمر بندهای خود کارد و خنجرهایی می‌زنند که باطلا و نقره مزین شده است، و شمشیرهای کوتاه سنگین آنان، همه مزین به طلا و نقره است. البته بر حسب طبقه حاملین آنها و سپرهای گرد بزرگ، که بطرزی زیبا با اطلس پیراسته شده و کمانهای ترکی در دست می‌گیرند، که باطلا و رنگهای بسیار قشنگ تزئین و نقاشی شده و ریسمان‌های آن ابریشمی است. این کمانها از چوب سخت و محکم، و از شاخ گاو میش ساخته شده و تیررش بسیار زیاد است، و این مردم تیراندازان بسیار ماهری هستند. تیرهایشان باریک و خوش تراش است. سایرین چماق‌هایی بدست می‌گیرند، بسیار شکیل و ظریف و بعضی‌ها نیز تبرزین به دست دارند، به طرح‌های مختلف و بسیار خوش ترکیب و آبداده، و مرصع یا میناکاری شده. مردمی بسیار مطلوب و مؤدب هستند، در روابط با یکدیگر بسیار متمدن و مبادی آداب خود را کشان از گوشتهای بسیار خوب، کاملاً پخته، نان گندم، و برنج بسیار مرغوب است، و خوراکیهای فراوان دیگر که بسیار خوب تهید شده، همچنین انواع بشمار خوراک‌های پرورده و نگهداری شده، و میوه‌های خشک و ذخیره شده، و بعضی از میوه‌های تازه، مانند سیب، انار، هلو، زردالو، انجیر، بادام، خربزه، ترب کاهو و همه چیزهای دیگری که در اسپانیا هست. خرما به اقسام مختلف، و سایر خوراکی‌ها و میوه‌هایی که در نواحی ما مرسوم نیست. آنها شراب انگور را در خفا می‌نوشند، زیرا قانونشان نوشیدن شراب را برای آنها منع کرده است. آبی را که می‌نوشند با پسته چاشنی زده، خوش طعم و معطر می‌سازند و روشهای بسیاری برای خنک‌ساختن و خنک‌نگاه داشتن آب بکار می‌برند. همه اعیان و اشراف و تجار محترم همیشه، هر جا که می‌روند، چه در کوچه و خیابان و چه در مجامع و مجالس عمومی، و در جاده‌ها، نوکری را بایک بطری آب همراه می‌برند و در سینی نقره و با جام نقره آب می‌نوشند، هم برای تشخص و خودنمایی و هم برای استفاده و آسایش. همه این مردم صاحب باغ و مزرعه هستند که سالی چند ماه را به قصد تفریح و استراحت در آن می‌گذرانند»^۱.

زندگی اجتماعی هرمز، آنطور که توسط باربوسا توصیف شده چنان نمونه زندگانی ایرانی است که ما نیازی نداریم صریحاً بگوئیم: «ساکنان این جزیره و شهر، ایرانیان و اعراب هستند، و آنها به عربی و زبان دیگری که آن را فارسی می‌خوانند حرف می‌زنند.» «ولی اکنون وقت آن رسیده است که هرمز را ترك گوئیم و با باربوسا به بنادر هند برویم: «مورهای کامبی سفید هستند، و از ملیت‌های بسیار: ترکها، مملوکها، اعراب ایرانیان، خراسانیها، تراکمه و از کشور بزرگ دیلی، و سایرین — که در خود کشور متولد شده‌اند — و این مورهای کمبی به زبانهای بسیار صحبت می‌کنند، مانند عربی، فارسی، ترکی، و گجراتی.»^۲

۱ - توصیفی از کرانه‌های افریقای شرقی و مالابار در آغاز قرن شانزدهم، اثر دوارته باربوسا - لندن ۱۸۶۶ به اهتمام استانلی.

۲ - همان ماخذ - ص ۵۶

بهمین ترتیب، دربندر کلیکوت نیز کوچ‌نشینان و بازرگانان ایرانی وجود داشتند: در کلیکوت^۱ مورهای خارجی دیگری نیز بسر می‌بردند که آنان را پروس می‌خوانند. این‌ها اعراب، ایرانیان، گجراتی‌ها، خرائی‌ها و مردم «دکان» هستند: و طبقه تجار بزرگ را تشکیل می‌دهند و در این محل دارای زن و بچه، و کشتی‌هایی برای رفتن به همه نقاط با همه نوع امتعه هستند... به همین وضع آنها در ترقی و تنعم بودند تا وقتیکه پرتقالی‌ها به هند آمدند. اکنون هیچک از آنها وجود ندارند، و آنهایی هم که وجود دارند در آزادی بسر نمی‌برند.^۲

فعالیت دریائی ایران، معهذا، صرفاً محدود به کرانه غربی شبه جزیره هند نبود: یک کوچ‌نشین مهم از بازرگانان ایرانی در بنگاله^۳ که پایتخت هم‌نام بنگال بود وجود داشت.

«خارجیان بسیاری از نقاط مختلف در این شهر بسر می‌برند، اعراب و ایرانیان، حبشیان و هندیان در اینجا گردآمده‌اند، بدان سبب که این کشور بسیار حاصلخیز و آباد است و آب‌وهوایی معتدل دارد. آنها همگی تجار بزرگی هستند و صاحب کشتی‌های بزرگ... که از لحاظ ساخت همانند کشتیهای مکاه است، و بعضی دیگر ساخت کشتی سازان چینی است که آنرا «جونگو» می‌خوانند و خیلی بزرگ هستند و بار بسیار زیاد حمل می‌کنند. با این کشتی‌ها آنها به دریانوردی می‌پردازند و به چولمندر، مالابار، کامبی، پیگو، تارناساری، سوماترا، سیلان و مالاکا... همه نوع امتعه نیز داد و ستد می‌کنند، از بسیاری نقاط به نقاط دیگر. این کشور پنبه فراوان دارد: اعراب و ایرانیان از این جنس کلاه درست می‌کنند، به مقادیری چنان زیاد، که هر سال چندین کشتی از این کالا پر می‌کنند و به نقاط مختلف می‌فرستند تجار «مور» این شهر به داخله کشور می‌روند و تعداد زیادی از کودکان مردم غیر مسلمان را از پدر و مادر آنها و یا از سایر کسانی که آنها را دزدیده‌اند خریداری کرده، آنها را اخته می‌کنند. بعضی از آنان در نتیجه این عمل جان می‌سپارند، و آنان که بهبود می‌یابند پروار می‌شوند و مثل مال التجاره به ایران در برابر سیسکه طلا بفروش می‌رسند. ایرانیان نیز آنها را به مراقبت زنان و منازل خود می‌گمارند.»^۴

بهمین ترتیب بنا بر نوشته جوآئوده بروس مورخ پرتقالی (۱۵۷۰ - ۱۴۹۶ میلادی) در شهر مالاکا ایرانیان ثروتمند و با نفوذی وجود داشتند: (او شاهد عینی

۱- در سده میانه نویسندگان خارجی منجمله «دوارته باربوسا» کلمه «مور» را به مسلمانان اطلاق می‌کردند. همان طوری که اعراب به «خارجیان» می‌گفتند، این دسته از نویسندگان نیز مسلمانان را «مور» می‌خوانند بنابراین هر جا که کلمه «مور» ذکر می‌شود «مسلمین» یا «مسلمانان» هستند.

۲- دوارته باربوسا ص ۱۴۸ - ۱۴۶

۳- بنگاله بین جزائر سندپ و هاتیا در دهانه فلی برهماپوترا قرار داشت. رجوع شود به یادداشت «درباره محل شهر باستانی بنگاله» در مقدمه کتاب «سفرهای لودویگودی وارتما» چاپ ۱۸۶۳ لندن به اهتمام انجمن هالکویت.

۴- دوارته باربوسا، ص ۱۸۰ - ۱۷۹

نبود، «بلکه چون مسئولیت و سرپرستی اسناد و گزارشها و مدارك هندی به او واگذار شده بود، توانست بهترین وسیله را برای اخذ اطلاعات دقیق بدست آورد.»^۱

«عظمت مالاکا، پادشاهان پس از کسا کوئم دارسا (سکندر شاه) را برانگیخت تا خود را از تابعیت پادشاهان سیام خارج سازند، و این انگیزه مخصوصاً از هنگامی تقویت شد که بوسیله ایرانیان و گجراتی‌ها (که به مالاکا آمده و بمنظور تجارت در آنجا اقامت جسته بودند) تحریک شدند تا از اعتقادات سست خود دست بردارند و بدین اسلام بگروند».

در امور تجارت، مردم مالایا ماهر و باتجربه‌اند، زیرا، بطور کلی، باید با مللی چون جاوای‌ها، سیامیها، پگواها، بنگالیها، کلیجها، مالابارها، گجراتها، ایرانیان، و اعراب، با بسیاری مردم دیگر سروکار داشته باشند، که اقامتشان در این سرزمین آنها را بسیار زیرک، مجرب و هوشیار ساخته است.^۲

این تجارت با روتق تا ورود ما به هند دوام داشت، ولی کشتیهای مورها، اعراب، ایرانیان و گجراتیها اکنون دیگر از ترس ناوگان ما بطور کلی جرئت نداشتند به سفر-مبادرت ورزند، و اگر احیاناً هر یک از کشتی‌های آنها به این امر اقدام می‌کرد، فقط بطور بسیار پنهانی و با گریز و احتراز از ناوگان ما بود.^۳

«ده باروس» و «باربوسا» هیچ جای دیگر از وجود کوچ نشینان ایرانی یا حتی بازرگانان ایرانی نامی نبرده‌اند. ظاهراً رقابت اجتناب ناپذیر هند و عرب، جانی برای عنصر ایران باقی نگذاشته است. (شاید مقتضی می‌بود، که لحن این اظهار نظر کمی ملایم‌تر می‌شد، زیرا بین ۱۵۰۷ - ۱۵۰۴ میلادی لودیکو دی وارتما. ویک بازرگان جواهر ایرانی بایکدیگر همسفر بوده‌اند و از هرمز به دهانه رودسند، ایالات بحری بیجاپور، کیلوان، کلمبو، پولیکات (۲۲ میلی شمال مدرس)، بانگلا (بنگاله)، پگو، مالاکا، پیدر (در جزیره سوماترا)، بندان (یکی از جزائر گروه بندا) مونوک (جزائر ملوک)، برنثو و جاوه، و از آنجا به مالاکا، نگاپاتام، کیلون و کالیکوت سفر کرده‌اند. ولی هر جا که بازرگانان ایرانی توانسته بودند دوام بیاورند و باقی بمانند، از قبیل بنادر بزرگ و بین‌المللی چون هرمز، کامبی، کالیکوت، بنگاله، و مالاکا، ظاهراً همچنان نیرومند مانده بودند. زیرا حتی بعد از آنکه آفونسودالبو کرک سراسر مسیر دریای جنوبی را غارت کرده و هیدالکائو و سلطان هرمز هردورا به اسارت درآورده بود، بازرگانان ایرانی در کامبی هنوز موجودیت خود را حفظ کرده بودند: «آنان خصلتی داشتند چون روح قهرمانان ناتوان از گذشت زمان و قهرسرنوشت اما همچنان با عزم و اراده‌ای آهنین در تلاش کاوش و یافتن، نه گردن نهادن و تسلیم شدن».

«بازرگانانی از ایران، در دربار خواستار معافی از عوارض گمرکی بودند، عوارضی که در سفر قبلی آنان (به نسبت ارزش مال‌التجاره) توسط ملک طوغان فرزند

۱ - کتاب آسیا - جوآئوده باروس - لیسبون ۱۷۷۷ ص ۱۴ و ۱۵

۲ - همان ماخذ - ص ۲۵

۳ - همان ماخذ - ص ۲۶

۴ - سفرهای لودیکودی وارتما، انجمن هالکویت ۱۸۶۳ لندن

ملك اياز از آنان وصول شده بود. آنها به شاه طاهر اصرار کردند که در این میان وساطت کند... هر چند که وی ابتدا از این امر امتناع کرد، مع هذا سرانجام آنها با اصرار و درخواست بسیار او را وادار ساختند که از طرف آنها باملك طوغان ملاقات کند. ملك نه فقط تقاضای بازرگانان را پذیرفت و آن شصت هزار روپیه‌ای را که از وصول کرده بود به آنان مسترد داشت، بلکه هدایای گرانبهائی به آن افزود، و اعلام کرد که در سفرهای بعدی نیز هیچگاه از آنان درخواست عوارض و گمرکی نشود.^۱

مرآت اسکندری می‌نویسد: «تجار اهل خراسان که به بندر گجرات آمد و رفت داشتند به شاه تکلیف این معنی نمودند که به ملك طوغان بن اياز که مولازاده سلطان و میربحر بندر گجرات بود سفارش نماید تا تمغای این بار که مقدار مال کلیه می‌شود به مامعاف نماید... ملك تشریف قبول ارزانی داشت و گفت بعد از این نیز تمغای ایشان به دفتر معاف ثبت نمودم که هر گاه به تجارت آیند کسی به اینها تکلیف این معنی نکند و هم در این مجلس مبلغ کلیه مناسب او... گذراند.»^۲

این امر در سال ۱۵۳۲ میلادی اتفاق افتاد - یعنی ۱۸ سال پس از آنکه یکی از ناخدایان شاه اسمعیل در کمال ملایمت بیست فروند کشتی ایران را به پرتغالی‌ها تسلیم کرده بود^۳، هفده سال پس از آنکه سفیر شاه اسمعیل چنین تهدید شاق و شدیدالحنی از آفونسو دالبوکرک دریافت داشته بود: «اگر تجار ایرانی در هر منطقه دیگری از هندوستان به استثنای بندر گوآ دیده شوند، مال التجاره خود را از دست خواهند داد و دچار شدیدترین مجازات‌هایی که مستوجب آن هستند خواهند شد.»^۴ و همانطور که هم‌مورها (مسلمین و هم کفار غیر مسلمین) می‌دانستند، این مجازات‌ها چون معامله آتش با آب بود: یعنی محکومیت به مرگ.

اکنون فقط شرح کشتیرانی آب شیرین محمدان یاغزنویان ایران باقی می‌ماند. در این مورد گواهی ضعیف و منحصر است به لشکرکشی انتقامجویانه سلطان محمود علیه «جات» های «باتیا» ویزمهای سلطان مسعود، بر روی رودخانه هیرمند. گردیزی می‌گوید:

«در سال ۴۱۸ هجری (۱۰۲۸ - ۱۰۲۷ میلادی) سلطان محمود سپاهیان را برای دوازدهمین بار گرد آورد و روبه سوی «مولتان» نهاد. هنگام ورود فرمان داد ۱۴۰۰ قایق ساخته شود مجهز به نیزه‌های آهنی: دونیزه در دو طرف، و یک نیزه جلوی دماغه کشتی. این نیزه‌ها محکم و تیز بود بطوریکه به هر چه می‌خورد آن را متلاشی می‌کرد. هنگامیکه فرمان عزیمت این ۱۴۰۰ قایق را به رود سند صادر کرد، هر قایقی بیست نفر سرنشین داشت مجهز به نارنجک‌های نفتی و مخزن نفت، و تیروکمان و سپر. «جات» ها که خبرتهاجم سلطان به گوششان رسید، زنان و اموال خود را به جزیره‌ای دور دست منتقل ساختند، بنابراین بدون اینکه چیزی دست و پاگیرشان شود، بدون هیچ

۱ - مرآت اسکندری، چاپ هند (نقل از پروفسور هادی حسن)

۲ - همان ماخذ - ص ۱۲۸

۳ - جلد چهارم، تفسیرات آفونسو دالبو - کرک کبیر، ۱۸۷۵ لندن

۴ - ایضاً ص ۱۷۷

مانع و رادعی، روی به جنگ نهادند. آنها ۴۰۰۰ فروند ویا بنا بروایاتی دیگر ۸۰۰۰ فروند قایق داشتند که کاملاً پراز افراد و تجهیزات بود.

بعد چون ناوگان دوطرف به یکدیگر نزدیک شد، کمانداران و نفت افکنان مسلمان، باران نیزه و گلوله‌های آتش را بر سر حریف فروریختند، و قایق‌های سلطان بر قایق‌های جاتها کوفتند و آنها را متلاشی ساختند و غرق کردند. این عمل آنقدر ادامه یافت و تکرار شد، تا کلبه قایق‌های جاتها یا درهم کوبیده شده، غرق گشتند و یا متفرق شده، فرار کردند.^۱

ظاهراً همین فتح است که فرخی شاعر در دیوان خود به آن اشاره میکند:

من شکار آب مرغابی و ماهی دیده‌ام تو در آب امسال شیران سیه کردی شکار
این جنگ دریائی در حوالی سومنات رویداد و مسلمانان فرمان حمله را صادر کردند، بنا به روایت «ابن اثیر»: «و کسانی که از میان آنان جان بدر برده بودند، با قایق‌ها به دریا زدند تا بگیریزند، ولی مسلمانان آنها را گرفتار ساختند، بعضی کشته شدند و برخی غرق گشتند...»^۲

اما می‌خواند می‌نویسد: «بازماندگان در کشتی‌ها نشسته روی به گریز آوردند. سلطان چند کشتی مرتب ساخته، مردم در آن جابشانند که راه دریا ضبط نمایند»^۳

اما نویسنده تاریخ فرشته می‌نویسد: «بقیة السیف برهمنان و خدمتکاران سومنات که قریب چهار هزار می‌شدند روی به دریای عمان آورده به کشتی‌ها سوار شدند و خواستند که خود را به جزیره سرانندیب گشند اما سلطان قبل از آن فکراین معنی کرده، چند کشتی پراز بهادران بر سر راه ایشان بازداشته بود. آنها به مجرد نمودار شدن کشتی‌های کفار بر ایشان حمله آوردند و عده زیادی را غریق بحر فنا گردانیدند»^۴ لازم بیادآوری است که نظیر چنین مطلبی در هیچیک از آثار غیر معاصر بچشم نمی‌خورد و در کتاب «زین‌الاکبار» «گردیزی» نیز که در ۴۴۰ میلادی تدوین شده، قهراً نیامده است نویسنده زین‌الاکبار تنها این نکته را اضافه می‌کند: «وسالاران شهر (مقصود هندی‌های شهر سومنات است) از شهر بیرون آمدند و اندر کشتی نشستند با عیال و ابن خویش و اندر دریا شدند و بر جزیره فرود آمدند و همی بودند و تا لشکر اسلام از آن دریا نرفتند، ایشان از آن جزیره بیرون نیامدند.»

بزم‌های سلطان مسعود یادآور شکوه و عظمت دوران ساسانیان است. در این مورد تاریخ بیهقی یک مجلس بزم روی آب را در سال ۴۲۸ چنین توصیف می‌کند: در روز دوشنبه هفتم صفر امیر شکیبگیر بن شست و کرانه رود هیرمند... کشتی‌ها بخواست، و ناوی ده بیاورند. یکی بزرگتر از جهت نشست اوراست کردند و جام‌ها افکندند و شرابی بروی کشیدند و وی آنجا رفت با دوندیم، و کسی که شراب پیماید از شراب داران، و دوساقی و غلامی سلاح‌دار و ندیمان و مطربان و فراشان و از هر دستی مردم در کشتی‌های

۱ - زین‌الاکبار، گردیزی، کتابخانه سلطنتی کمبریج

۲ - تاریخ الکمیل، چاپ قاهره، ۱۳۴۹

۳ - روضة الصفا، جلد چهارم، ص ۱۷۴۱

۴ - تاریخ فرشته - ص ۱۲۶

دیگر بودند و کسی را خبر نه . ناگاه آن دیدند که چون آب نیرو کرده بود و کشتی پر شده نشستن و دریدن گرفت . آنگاه ، آگاه شدند که غرق خواست شد . بانگ و هزاهزو غریب خواست . امیر برخاست و خبر آن بود که کشتی‌های دیگر بدو نزدیک بودند . ایشان درجستند ، هفت و هشت تن ، و امیر را بگرفتند و بر بودند و به کشتی دیگر رساندند .^۱

با توجه به شرحی که بیهقی نوشته است معلوم می‌شود که قایق‌های مورد استفاده نسبتاً بدوی و ابتدائی بوده‌اند ، در نتیجه این سؤال بار دیگر مطرح میشود : چگونه میتوان این قایق‌های بدوی و ابتدائی روی رود هیرمند را با نوع پیشرفته ناوبری ایران در دل دریاها ، از سوئز تا بنادر چین قابل تطبیق دانست؟ : «من^۲ تردیدی ندارم که جواب این سؤال در رابطه بین قلت رودخانه‌های قابل کشتیرانی و ضعف رشد کشتیرانی در آبهای شیرین نهفته است - مخصوصاً با توجه به این امر که تنها رودخانه قابل کشتیرانی ایران رود کارون است و تازه این رودخانه هم فقط تا اهواز قابل کشتیرانی است ...»^۳



۱ - تاریخ بیهقی

۲ - پروفورهادی حسن - ص ۱۰۷

۳ - پایان بخش کشتیرانی ایران از قرن دهم تا شانزدهم میلادی پرفور هادی حسن نسخه

انگلیسی - ص ۱۲۳ تا ۱۵۲

بخش هشتم

رهنامه - رهبانان - دریاپیمایان

رهنامه ناورانان مشهور ایرانی

اگر طی فصول پیشین این کتاب مدعی شدیم که تمدن خلیج فارس بمراتب کهن‌تر از سایر سرزمینهای فلات ایران بوده است، سخنی بگزارف نگفته‌ایم. انسان‌هایی که از چندین هزار سال قبل و شاید از آغاز پیدایش زندگی در سرزمین پهناور ایران زمین، در کنار م‌های خلیج فارس بسر میبردند، بدون تردید نه فقط از نخستین مردم دریانورد بودند، بلکه اصولاً در زندگی دسته جمعی بنیان‌گذاری تمدن شهری نیز، پیشگام و پیشقدم سایر مردم این مرز و بوم بشمار می‌روند. تلاش‌ها و سخت‌کوشی‌های دریانوردان شجاع ایران کهن، که با پیمودن خلیج فارس و عبور از اقیانوس‌های ناشناخته، به کرانه‌های دور دست و خطرناک دنیای آنروز سفر می‌کردند، از آنان مردانی دلیر و با تجربه، ساخته بود که فرمانروائیشان را بردریا مسلم می‌ساخت. این دریانوردان با گذشتن قرون متوالی، بیشتر راههای دریائی و صخره‌ها و کوه‌های زیرآبی «هیارات»^۱ و تپه‌های شنی را شناخته و تجربیات و دانستنی‌های خود را سینه به سینه به نسل‌های بعد منتقل می‌کردند. ناورانان خلیج فارس نه تنها در شناخت کرانه‌ها و گذرگاههای آبی تخصص داشتند، بلکه با آگاهی از حرکات ستارگان و زمان آغاز و پایان بادهای موسمی، در این فنون ورشته‌ها نیز سرآمد همه ملت‌های هم عصر خود شدند. از دوران پیدایش خط و کتابت که آنرا هم به تمدن ساحل نشینان خلیج فارس نسبت می‌دهند،^۲ بتدریج فنون و علوم دریائی ضبط

۱- هیاره و هیارات، جزایری هستند که هنگام جزر دریا از زیرآب خارج شده و هنگام «مد» بزیرآب فرومیروند. شناخت اینگونه جزایر نامرئی و خطرناک بزرگترین هنر و فن ناورانان ایرانی خلیج فارس در روزگاران کهن است.

۲- مهندس احمد حامی در رساله «خط فارسی» مینویسد: «... الفبای فینیقی - فینیقیها که یهودیان آنها را کنعانی نامیده‌اند، مردمی‌سامی نژاد بودند که بگفته خودشان در هزاره سهیم پیش از میلاد، از خلیج فارس به کناره دریای روم رفته بودند. فینیقیها درماندگانه تازه خود مردمی بازرگان و دریا نورد شدند. برای گسترش بازرگانی خود، الفبایی با حرفهای خموش اختراع کردند که پس از هزاره یکم پیش از میلاد، دیگران هم از آنها یاد گرفتند. با این تفاوت که، کناره‌نشین‌های دریای روم (یونانیها و رومیها) الفبای فینیقی را از چپ به راست نوشتند که اروپائیان، و پس از آنها امریکائیها آنرا یاد گرفتند و امروزه الفبای لاتینی نامیده میشود. اما ساکنان خاور دریای روم آنرا از راست به چپ نوشتند. این تفاوت امروز هم میان الفبای فارسی و الفبای لاتینی دیده میشود و گرنه باهمدیگر، هم اصل و هم ردیف‌اند...» (ص ۷)

و ثبت شد. تا جائیکه ادعا می‌شود که از دوران ساسانیان، ناورانان و دریانوردان ایران، دانستی‌ها و دانش‌های دریائی خود را ثبت و ضبط می‌کردند. در اینگونه دفاتر دریائی، راه‌های پرپیچ و خم زیرآبی، موقعیت طبیعی اعماق دریاها، پستی‌ها و برآمدگی‌ها و همچنین ستاره‌شناسی، جهات یابی، خصوصیات قومی و نژادی ساکنان کرانه‌ها و جزایر، نحوه عبور از تنگه‌ها و از همه مهمتر روش حرکت کشتی در دل شب‌های تاریک ثبت می‌شده است. در دفاتر، نام و عنوان انواع بادها، موادغذائی هر منطقه، تا محل تهیه آبشیرین و صیدماهی، طرز برافراشتن بادبان‌ها و نحوه درست پارو زدن به دقت یادداشت و ثبت شده بود. در دوران ساسانی، نام پهلوی این دفاتر «راهنامک» بود و بعدها به زبان فارسی آنها را «راهنامه» می‌گفتند.

اکنون قبل از آشنائی بادریانوردان معروف ایران قدیم، به بینیم، در فرهنگها و منابع مختلف «راهنامه» را چگونه معنی و معرفی کرده‌اند:

جدیدترین کتاب لغت‌ما «لغت‌نامه معین» در این باره چنین نوشته است: «راهنامه = رهنامه = راهنامج نقشه‌ای که مسافر و سیاح از حرکت و مسیر خود بر میدارد. نقشه‌ای از خشکی‌ها و دریاها که مسافران را بکار آید.»^۱

دهخدا در حرف (ر) کلمات راهنامج و راهنامه را بدین شکل تفسیر کرده است: «در راهنامج [م] (ا معرب) مأخوذ از راهنامه فارسی (ناظم‌الاطباء) کتابی که کشتی‌بانان بدان راه سپرند و بسوی لنگرگاه و جزآن پی‌برند، معرب راهنامه (منتهی‌الارب) از فارسی راهنامه، کتاب الطریق و آن کتابست که ملاحان دارند شناختن مراسل و بندرها را (از تاج العروس) و رجوع به راهنامه شود.»^۲

«راهنامه - [م یا م] (ا مرکب) راهنامج سفرنامه و نقشه‌ای که شخص مسافر و سیاح از حرکت و مسیر خود برمی‌دارد (ناظم‌الاطباء) راهنامج معرب آنست (منتهی‌الارب) کتاب ملاحان برای گم نکردن راه در دریا (یادداشت مؤلف) راهنامج. رهنامه کتاب ناخدایان در دریا، برای شناختن طرق بحری و بنادر و مانند آن (یادداشت مؤلف)»^۳.
ناظم‌الاطباء که یکی از معتبرترین کتب لغت فارسی است، مینویسد: «راهنامج مأخوذ از راهنامه فارسی، و «راهنامه (اسم پارسی) سفرنامه و نقشه‌ای که شخص مسافر و سیاح از حرکت و مسیر خود میدارد.»^۴ اما شوشتری میگوید:

«رهنامج: رهنامه. رهنامک (رهنامج) بکتابی گفته می‌شد که در آن شرح راه‌های دریائی و بندرها و لنگرگاهها نوشته شده بود و دریا نوردان از روی آن سفر دریائی رفتند. این واژه همانست که در مورد راه‌های دریائی بشکل واژه فارسی، در عربی رایج مانده است. اما در راه‌های خشکی به «المسالك» ترجمه گردیده.»^۵ قدیمیترین کتابی که از رهنامه نام میبرد «احسن‌التقاسیم فی معرفه‌الاقالیم» نوشته «شمس‌الدین

۱ - فرهنگ‌نامه معین، جلد دوم، ص ۱۶۳۱

۲ - لغت‌نامه دهخدا حرف (ر) ص ۱۹۳

۳ - ایضاً حرف ر - ص ۱۹۳

۴ - فرهنگ نفیسی جلد سوم - ص ۱۳۱۹ - ۱۳۲۰

۵ - فرهنگ واژه‌های فارسی در زبان عربی - ص ۲۹۸

ابوعبداله محمد بن احمد بن ابوبکر یغمای شامی مقدسی، معروف به «بشاری» است که در سال ۳۷۵ هـ ق (۹۸۵ م) کتابت آن را پایان رسانیده است. او مینویسد: «من با راهبانان و ناخدایان و بازرگانانی که در خلیج فارس زائیده و بزرگ شده بودند، و از لنگرگاه‌ها و بادها و... آن آگاهی داشتند هم نشین شدم و از آنها پرسش‌های بسیار کردم و نزد آنان دفاتری دیدم که همواره آنها را می‌خواندند و از آن‌چه در آنها بود آگاه می‌شدند و به آن عمل می‌کردند...»^۱

دکتر حسن سمسار که نوشته مقدسی را نقل کرده معتقد است: «آنچه را که مقدسی بنام «دفاتر» میخواند همان راهنامه است. با توجه باینکه وی در کتاب خود می‌نویسد که بیشتر کشتی‌سازان و دریانوردان خلیج فارس ایرانی هستند و اینکه نام‌دفاتر رانمی‌دانستند و تنها از دیدن آنها یاد می‌کند، نه خواندن آنها، همگی نشانه‌هایی است براینکه درزمان او هنوز «راهنامه»ها بعبری برگردانده نشده بود...»^۲ همین نویسنده بدون اینکه ماخذی برای گفته خود ذکر کند «راهنامه» را کتابی از دوران ساسانیان دانسته و مینویسد: «راهنامه نام کتابی بوده است حاوی دانستنی‌هایی پیرامون راهها (چه راههای دریائی و چه خشکی). این کتاب بزرگ‌ار شاهنشاهی ساسانیان که کار دریانوردی و بازرگانی ایرانیان باوج توانائی و گسترش خود رسیده بود نوشته شده است. نام پهلوی کتاب «راهنامک» و نام فارسی آن «راهنامه» بوده و درزبان تازی بصورت «راهنامج» درآمده است.»

در قرون اخیر عرب‌ها کلمه «راهنامه» و «راهنامج» را بصورت «رحمانی» نوشته و آنرا در نوشته‌های خود بکار برده‌اند. استعمال این کلمه در زبان فارسی نیز رایج شده، تا جائیکه محمد علی سدید (سدیه السلطنه) می‌نویسد: «... رحمانی کتابی است که عرض و طول بلدان در آن بعبری نگارش داده‌اند و ناخدایان کشتی‌ها تاکنون بیشتر بآن کتاب اعتماد دارند. خاصه در خلیج فارس و عربستان و در کتاب مزبور اسم بندرلنگه را آنجا نگاشته است...»^۳

یکی از قدیمیترین مأخذی که کلمه «رهنامه» را عیناً آورده است، اسکندرنامه نظامی است. نظامی گنجوی در این اثر منظوم که سال ۵۸۷ هـ ق (۱۱۹۱ م) سروده شده، چنین می‌گوید:

رفتن اسکندر بهندوچین و دریا

بدریای مطلق درافکند بار
جهان میدواندش زهی‌دست زور
پدید آمد آن میل‌دریا شتاب
به بازآمدن بازگشتن نبود

سوی ژرف آمد زدریاکنار
جهانورجهان راند در آب شور
جویکچند کشتی روان‌شد، بر آب
که سوی محبط آب جنبش نمود

۱ - احسن‌التقاسیم، ص ۱۰ - ۸

۲ - مجله بررسی‌های تاریخی - شماره ۱ سال ۴ ص ۱۸

۳ - صید مروارید، ص ۲۴

هراسنده گشتند از آن ژرف جای
سوی باز پس گشتن آمد نیاز
درفشده مانند یکپاره نور
زمیل محیطی همه ترس کار
چنین گفت باشاه بسیاران
به ره نامه‌ها درپسین منزل است
بسوی محیط است جنبش نمای
از آن سوی منزل دگر نگذیریم
کزین جایگه پیش نتوان گذشت
اشارت کنان دستش افراختن
از آن سوی دریاکس آگاه نیست

نواحی شناسان آب آزمای
زره نامه چون راه جستند باز
جزیره یکی گشت پیدا ز دور
گرفتند لختی در آنجا قرار
زپیران کشتی یکی کاردان
که این مرحله منزلی مشکل است
دلیری مکن کاب این ژرفجای
اگر منزلی رختزان سویریم
سکندر جوزین حال آگاه گشت
طلسمی بفرمود پرداختن
کزین بیشتر خلق را راه نیست

پرفسور هادی حسن محققى که بیش از بسیاری ایرانیان که از «ایران زمین» بهره‌ور شده و یا میشوند، به «ایران و ایرانی» عشق میورزیده، برای اثبات نظریه‌ای که فوقاً ذکر شد به جمع‌آوری دلائلی بیشتر پرداخته مینویسد:

... بعد از اسکندرنامه نظامی (۵۸۷ هـ - ۱۱۹۱ م) که از رهنامه نام برده است. «تاریخ المستبصر» و «کتاب الفوائد فی اصول العلم البحری والفوائد» که هر دو بعد از آن آمده‌اند و به ترتیب مدت چهل و سه سال قمری و سیصد و هشت سال قمری از آن فاصله دارند، نام رهنامه را ذکر می‌کنند. اکنون تصور می‌رود که این رهنامه توسط کسانی منجمه لیث بن کهلان (که نوادش نسخه‌ای از آن را در سال ۵۸۰ هجری استنساخ کرد) نوشته شده باشد. اگر برای هر نسل مدت زمانی معادل سی سال منظور کنیم (زیرا بلوغ در شرق زودرس‌تر از غرب است) به این نتیجه می‌رسیم که لیث بن کهلان باید کتاب رهنامه را در حدود سال ۵۲۰ هجری نوشته باشد. و چون این امر غیر ممکن است که یک رساله ناوبری که برای نخستین بار در حدود سال ۵۲۰ هجری نوشته شده مقارن سال ۵۸۷ هجری چنان آشنا و مانوس و عادی شده باشد که مردی از ساکنان خشکی و دور از دریا، چون نظامی شاعر، در قطعه شعر کوچکی دوبار به آن اشاره نماید! لذا باید قبول کنیم که کتاب مذکور مدت‌ها پیش از آن تاریخی که تصور می‌رود تالیف شده - وجود داشته و معروفیت یافته است. یا به عبارت دیگر همانطور که مسیوفران مستقلاً نتیجه گرفته است، رهنامه لیث بن کهلان اثری اصلی نبوده، بلکه ترجمه عربی یک اثر پهلوی از دست رفته بنام رهنامه بوده است. و این رهنامه (که شامل اطلاعاتی درباره پرنندگان ساحلی، و بنادر، و جریانات اقیانوس بوده، برحسب عنوان خودش، دریا را به عنوان یک سد تلقی نمی‌کرده، بلکه آن را یک شاهراه بازرگانی میدانسته است) میبایست سند معتبر نهائی و منبع موثق‌غائی دیگری درباره ناوبری در دریای جنوبی وجود داشته باشد، زیرا (گذشته از اینکه چنین منبعی مورد عطف متون ناوبری اعراب قرار گرفته، در کتب آنان به آن استناد و اشاره شده است)، در غیر اینصورت اصولاً دلیلی نداشت که به زبان

عربی ترجمه شود...^۱

گابریل فران فرانسوی نیز که درباره کتب دریانوردی ایرانیان و اعراب و همچنین لغات دریائی مطالعاتی عمیق و اصولی دارد معتقد است که رهنامه و رهنامج عربها - که از اصل ریشه زبان پهلوی و فارسیست - مستقلاً عربی نبوده ، بلکه ترجمه‌ای از رهنامه فارسی ایرانیان است . گابریل فران میگوید :

رهنامج عنوان مجموعه‌ای از دستورات ناوبری به زبان عربی متعلق به قرن دوازدهم بوده و این اطلاع صریحاً در قرن سیزدهم توسط نقل قولی در تاریخ المستبصر - ابن‌المجاور تأیید شده است . احتمال نمیرود که مصادر در کشتیرانی عرب چنین نامی به کتب عربی‌الاصل بدهند - مقصودم کتابهایی است که به زبان عربی و توسط اعراب ، دور از نفوذ فارسی نوشته‌شده باشد . ملاحان قرن دوازدهم ، مانند ملاحان عربستان جنوبی ، صرفاً به خاطر این افتخار که همگان ندانند آنها فارسی بلدند ، دست به انتشار چنین کتب دوزبانه‌ای نمیزدند . در کتبی از این نوع ، مؤلف باید مطالب را روشن و ساده فراخورفهم ناخدای ساده‌ای که آموزشی متوسط دارد بنویسد . نمی‌توان باور کرد که مثلاً کتابی را برای راهنمایی کشتی‌های مافرانسویان بنویسند و رویش اسم انگلیسی بگذارند ، یا عبارت «راهنمای کشتیرانی» را که عنوان کتاب است به زبان انگلیسی چاپ کنند و آنوقت متن کتاب را به زبان فرانسه ... - فقط به این دلیل که به خوانندگان بفهمانند که ما انگلیسی بلدیم . پس توضیح غیر قابل اجتناب مطلب باید چنین باشد : کشتیرانان قدیم ایرانی خلیج فارس از دستورات عمل‌هایی به نام رهنامه استفاده می‌کردند در همان زمان دستورات مذکور برای استفاده ملاحان عرب از زبان فارسی به زبان عربی ترجمه شده و نام اصلی این دستورات به شکلی قلب و تحریف شده حفظ شده است . به عبارت دیگر ، دستورات ناوبری عربی قرن دوازدهم بر اساس متون ناوبری فارسی استوار است .^۲

بخشهای رهنامه قبلاً گفتیم که «لیث بن کهلان» نوه «ابن کهلان» در سال ۵۸۰ هـ . ق - (۱۱۸۴ م) نسخه‌ای از رهنامه نیای خود را استنساخ کرده و در دست داشته است . همچنین گفتیم : اگر فاصله مابین سنین «نوه» و «جد» را شصت سال فرض کنیم ، می‌بایستی قبول کنیم که لیث بن کهلان در حدود ۵۲۰ هـ . ق - (۱۱۲۶ م) اصل متن «رهنامه» اجدادش را در دست داشته است . بنابراین این باید چنین پنداشت که این ماجداز رهنامه‌های ناورانان و رهنامه نویسان ایرانی استفاده کامل کرده است ، اما برای اینکه دیگران باونگویند که این نوشته‌را «رونویس» کرده و تالیف خود او نیست ، متون رهنامه‌ها را به شعر عربی درآورده است . چنانکه گفتیم او چندین بار کلمات فارسی را معرب کرده و در موارد ضروری مجبور شده اصل آنها را عیناً بکار ببرد . اشاره‌ها و یادداشتهائی که این ماجد در اشعارش بکار برده با آنچه

۱ - کشتیرانی ایرانیان ، ص ۱۳۰

۲ - دایرةالمعارف اسلامی ، نسخه انگلیسی ص ۳۶۷

را که پیشینیان او خوانده و شنیده و ثبت کرده‌اند شباهت دارد. با توجه به مجموعه مأخذ و منابع می‌توان گفت که در رهنامه‌های ایرانیان این مسائل ضبط شده بود:

- ۱ - ۲۸ برج نجومی ماه
- ۲ - ستارگانی که منطبق با ۳۲ خانه قطب‌نما بوده‌اند.
- ۳ - راههای بحری اقیانوس هند.
- ۴ - معرفی بنادر اقیانوس و دریای چین با توجه به عرض جغرافیائی.
- ۵ - علائم دریائی و راهنمائی کشتیرانی.
- ۶ - معرفی بنادر از روی مسیر پرواز پرندگان ساحلی.
- ۷ - طرح شناسائی سواحل.
- ۸ - محل‌های دیدخشکی و ورود به سواحل کرانه‌های غربی هندوستان.
- ۹ - معرفی ده‌جزیره بزرگ و سواحل معروف: کمر، ما داگاسگار، سوماترا، جاوه، الفوریا، فرموز، سیلان، زنگبار، بحرین، گاوآن در خلیج فارس و سوکوتورا.
- ۱۰ - شناسائی بادهای موسمی مساعد برای سفرهای دریائی با تاریخ وزش هر باد موسمی با تقویم فارسی.
- ۱۱ - رساله بحراحرر شامل لنگراندازها، آبهای کم عمق، کرانه‌ها، صخره‌ها و تپه‌های دریائی این منطقه.
- ۱۲ - خاصیت غریبه‌های مغناطیسی و نحوه استفاده از آن.
- ۱۳ - افسانه‌های کشتیرانی و ناورانان.
- ... - وسایر مسائل دریائی و دریانوردی.

با همه تلاشی که نویسندگان و پژوهندگان خارجی
 برای شناسائی نویسنده و یا نویسندگان نخستین دره نامه،
 بعمل آورده‌اند، تاکنون هیچکدام موفق نشده‌اند در این
 زمینه ما را راهنمائی کنند. آنچه مسلم است، اینکه دره نامه‌ای که ابتدا نوشته شده،
 به زبان پهلوی بوده و در قرون بعد که بدست اعراب افتاده، آن را ترجمه کرده‌اند و یا
 «ابن ماجد» همانرا به نظم آورده است. درمتون پراکنده و در تحقیقاتی که طی سال‌های
 اخیر صورت گرفته متوجه می‌شویم که رهنامه در دست سه ایرانی دیده شده است. نویسنده
 دایرةالمعارف اسلامی پس از ذکر مقدمه‌ای، زندگی این سه ایرانی را مربوط به دوران
 عباسیان (۱۳۲ هـ. - ۷۵۰ م) دانسته و مینویسد «دراین زمان (دوران خلافت عباسیان)
 سه مرد معروف بسر میبردند: محمدبن شاذان، سهل بن ابان و لیث بن کهلان (نه ابن
 کیلان) ... من این را در اثری که «اسماعیل بن حسن بن سهل بن ابان»، نو «سهل»،
 در یک رهمانی (یارهمانک، پهلوی: راهنامک - کتابراه) مورخ ۵۸۰ هجری (۱۱۸۵ -
 ۱۱۸۴ م) نوشته، دیده‌ام. آنها همه مساعی خود را در تصنیف این رهمانی که با این
 جملات شروع می‌شود «مامفصلا تفسیر کرده‌ایم برای تو که...» بکار برده‌اند. ابن

ماجد که خود صاحب رهنامه منظومه است ، بامباهات خود و با انتقاد برهنامه‌های پیش می‌نگرد : «هیچ قسمتی از آن منظوم نیست و مطالبی که مورد بحث قرار گرفته‌اند به یکدیگر ارتباط ندارند و این گسیختگی مغایر اثری است که خوب تصنیف و تدوین شده باشد . کتاب آنان نه قاطع است و نه مستند . میتوان مطالبی بر آن افزود ، یا قسمت‌هایی از آن را حذف کرد . بدین ترتیب میتوان نتیجه گرفت که این مردان مؤلفین اصلی نبوده ، بلکه گردآورنده بوده‌اند . آنها فقط دربحراحر از سیراف تا کرانه مکران کشتی رانده بودند (صفحه ۴) . آنها از سیراف تا مکران هفت روزه می‌رفتند و از مکران تا خراسان یک ماهه . آنها راه را کوتاه ساختند زیرا قبل از زمان آنان ، سفر از بغداد سه ماه طول می‌کشید . آنها در هر کرانه‌ای به استفسار از مردم این کرانه‌ها پرداختند و شرحی (از مسافرتشان) برجای گذاشتند .

در زمان آنان بین «معلم» های مشهور ، ابن عبدالعزیز بن احمدالمغربی ، موسی القندرانی ، میمون بن خلیل ، و مدتها قبل از آنان ، احمد بن تبرویا (که کتب بحریه نوشته بود) وجود داشتند و آنها از آثار شخص اخیر (مقصود از احمد بن تبرویا میباشد) اقتباس کردند و از آثار معلم ، خواشیر بن یوسف بن صلاح الافریکی که در سال ۴۰۰ (۱۰۱۰-۱۰۰۹) و سنوات مجاور این تاریخ مسافرت دریائی کرده و شرحی نوشته است ، از مشاهداتی که در سفر بر کشتی دبوکره هندی داشته . از جمله ناخدایان معروف زمان آنان احمد بن محمد بن عبدالرحمن بن ابوالفضل بن المغیری (یا مغایری) بودند . دانش عمده آنان بر توصیف کرانه‌های نزدیکشان و حدود دامنه آنها قرار داشت . اکثریت کشورهای توصیف شده توسط آنان قسمتی از اراضی واقع در تخت‌باد (یعنی اراضی شرق دماغه کومورین) و در کرانه چین را تشکیل میدهد . اکنون این بنادر و شهرها (که آنان توصیف کرده بودند) ناپدید شده‌اند . حتی نامشان نیز دیگر وجود ندارد . مشخصاتی که توسط آنان داده شده دیگر هیچ فایده‌ای برای زمان ما (قرن پانزدهم) دربر نخواهد داشت . زیرا اساس استوار دانش و تجربه جدید ما و کشفیات ما را - که در این کتاب ضبط شده - فاقد است . چون این کتابی است ، که در آن هر چیزی با تجربه بررسی و محقق شده و هیچ چیز از تجربه برتر نیست . اصلی که توسط اسلاف رسیده باید چیزی باشد که اخلافشان از آن آغاز کنند و اینجا ما بطرزی معتنا به برداش و آثار آنان فزونی می‌بخشیم . ما از آثار آنان تجلیل بعمل آورده‌ایم . با اذعان به اینکه «من چهارمین هستم ، پس از آن سه نفر» . در اثری که ما تهیه کرده‌ایم و در آنچه مربوط به دریاست ، گاهی یک صفحه وجود دارد که به تنهایی از «جمع» آنچه آنان تصنیف کرده‌اند ، بمراتب دارای تکامل دقت ، فایده ، و توصیه‌های گرانبهای بیشتر است .»

ابن ماجد اضافه می‌کند : «این سه نفر ، نکات خوب اثرشان را و مهارتشان را از افراد فوق‌الذکر و همچنین از سایرین اقتباس کرده‌اند . آنان از هر کدام دانشی را که آن فرد از کرانه‌ها و دریاهای آشنای خود داشته اخذ کرده و از آن داستانی فراهم ساخته‌اند ، چون آنان نویسندگانی نیستند که تجارب خودشان را ثبت کرده باشند ، بلکه گردآورنده و خوشه‌چین حاصل دیگران هستند ...»^۱

گابریل فران نویسنده مقاله ابن‌ماجد سپس دنباله نوشته‌های حماسی او را که خود را «چهارمین شیر» دریاهای می‌داند - نقل می‌کند: «... و من چهارمینی نمیشناسم (که بتوان در شمار آنان نام برد) به استثنای خودم. من آنان را مفتخر می‌سازم وقتی که می‌گویم: «من چهارمین هستم» (پس از این سه مولف شهیر). «من آنان را مفتخر ساختم با به حساب آوردن این امر که آنها در سنوات هجری پیش از من هستند.»^۱

ابن‌ماجد که گفتیم رهنامه زبان پهلوی را به شعر عربی درآورده است، برای این که اهمیت و اعتبار کار خود را بیشتر و بهتر جلوه دهد، نه تنها فقط به نقل یک سطر از نوشته‌های ساسانی اکتفا می‌کند، بلکه خود را از سه دریانورد دیگری نیز که با او چندان فاصله زمانی نداشتند، بمراتب برتر دانسته و تنها منتی که بر سر آیندگان مینهد اینست که:

«... یقیناً پس از مرگ من دیگری خواهد آمد و (خواهند بود) مردانی که هر یک از ما را در جای خودمان قرار دهند. هنگامیکه من کار پیشینیانم را مطالعه کردم و آنها را ضعیف و عاری از واقعیت و یقین، و بری از نظم و ترتیب یافتم، آنچه را ارزش نگاهداری داشت، اتخاذ کردم و کشفیاتی را که بعمل آورده بودم، هم‌چنین تصحیحاتم را و نتایج تجربیاتم را سال به سال در ادبیات اشعار (بحریه) و در این کتاب که در سال ۸۸۰ هجری = ۱۴۷۶-۱۴۷۵ (پایان یافته یا منتشر شده) ثبت کردم^۲... مردانی که در علم بحریه تجربیاتی دارند، اثر مرا تصویب نموده، آن را مورد استفاده قرار دادند و آنرا منبای حل اشکالاتی که برایشان پیش آمد می‌کنند، قرار میدهند و از اطلاعات مندرج در آن، از قبیل وضع کوه‌ها، ملاحظات نجومی، اسامی و دانش ستارگان و روش کشتی‌رانی با هدایت آنها، بهره‌برداری میکنند... مردم زمان من اطلاعاتشان در این مورد، از آنچه نیاکان برای آنان گذاشته بودند، چندان بیشتر نبود، مثلاً راه‌های بحری مناسب، «تبرفات»، (شاخص تعیین طول راهی که باید تایلک دماغه معین پیموده شود برای بدست آوردن همان مسافت به عرض جغرافیائی در راه شمال) و «رحوبات» درباره مسافتی که آنها نمی‌دانستند، ما قبلاً در این باره در تفسیر شعر بحری تحت عنوان «الذهبیه» صحبت کرده‌ایم و باز به آن عطف خواهیم کرد.»^۳

«در حقیقت، مردم قرون اولیه شهادت فراوان در قلوب خود داشتند، ولی آنها فقط با کمک ملاحان ساحلی که دارای نیروئی فوق‌العاده بودند، دریانوردی می‌کردند، در حالیکه سایرین از دریا بیم داشتند و از آن بیزار بودند. ملاحان کشتی‌هایشان را بطرزی عالی مجهز می‌ساختند. آنها هرگز اجازه نمیدادند «دوران مساعد» بادهای موسمی سپری شود، آنها کشتی‌هایشان را بیش از مقدار معین بار نمی‌زدند. معهداً ما بیش از آنها میدانیم و نسبت به آنان تجربه بیشتری داشته‌ایم. هر وسیله پیشرفتی در مورد سفرهای دریائی

۱ - دایرة المعارف اسلامی - ص ۳۶۹

۲ - گابریل فران تاریخی را که در ابن‌ماجد نوشته ندانسته و آن را ۸۹۵ هجری می‌داند.

۳ ۱ گابریل فران در حاشیه مقاله‌اش در دایرة المعارف اسلامی می‌نویسد: «این تفسیر بما

نرسیده است» (ص ۳۶۸ نسخه انگلیسی)

مخترعی داشته است...^۱

پروفسور هادی حسن درباره ابن ماجدوسه ایرانی ناوران مینویسد :
«ابن ماجد از سه دریانورد پیش کسوت در چندین مورد ، با ذکر اینکه خود
«چهارمی پس از آن سه تن» است و یا «چهارمین شیرها»ست تجلیل بعمل می آورد ، ولی
از این نکته نیز غافل نمی ماند که علیه خطاها و اشتباهات آثار آنان به ملاحظان اخطار نماید
و آنان را در این مورد هوشیار و آگاه سازد ، زیرا آن نکات را با «دستورالعملهای ناوبری
بسیار مستند خود مفاير میداند...»^۲

گابریل فران ، پس از شرح مطالب ابن ماجد ب بررسی عقاید او پرداخته ، چنین
می نویسد :

«... برحسب متن ابن ماجد ، آن سه تن ، محمد بن شاذان ، سهل بن ابان ولیث
بن کهلان نه «معلم» بودند نه صاحبان کشتیرانی ، نه ملاح و دریانورد ، بلکه فقط مؤلفین
دانشمند کتابهای «راه» و دستورالعملهای ناوبری بوده اند که برای تدوین آثارشان ،
داستان سفرهای دریائی را بکار برده اند . مطلب مورد بحث در «کتاب اطلاع مفید»
بدینصورت تأیید شده است : آن سه تن یا لاقبل سهل بن ابان در نخستین نیمه قرن دوازدهم
هجری میزیسته اند و ثبت سفرهای دریائی فوق الذکر مخصوصاً بیشتر شامل توصیف کشور-
های زیرباد (شرق دماغه کومورین و چین) بوده است . می توان تصور کرد که آثار آن
سه تن ، براساس ثبت سفرهای هند ، هندماوراء رودسند ، اندونزی و چین پی ریزی شده
و به کتاب سلیمان تاجر که در سال ۸۵۱ منتشر شد و بعداً در حدود سال ۹۱۶ توسط ابوزید
حسن^۳ مورد تجدید نظر قرار گرفت و تکمیل شد ، شباهت دارد . ابوزید حسن که دوستدار
علم جغرافیا بود در بغداد میزیست و در آنجا همه اطلاعاتی را که میتوانست در نسخ
خطی بیابد و یا از ملوانان زمان خودش جمع آوری کند گردمی آورد ، و بنظر میرسد
که آن سه تن نیز همین کار را کرده باشند ، زیرا ابن ماجد صریحاً خاطر نشان می کند
که مطالب سفرهای دریائی وی براساس تجارب شخصی طولانی خودش پی ریزی شده و از
این لحاظ بر سایرین برتری دارد .

برحسب نوشته ابن ماجد ، در آثار آن سه نفر از شهرها و بنا داری نام برده
شده که در قرن پانزدهم ناپدید گشته اند . این اسامی مربوط به اماکن باستانی است که
بخاطر احراز هویت اسامی جغرافیائی که در متن چینی و در فهرست های بطلمیوس ثبت
شده ، مورد کمال استفاده قرار می گرفت ، ولی اکنون ما این منبع اطلاع را از دست

۱ - دایرة المعارف اسلامی - انگلیسی - ص ۳۹۶

۲ - دریانوردی ایرانیان - قسمت اسلامی

۳ - «رابطه سفرهای اعراب و ایرانیان در قرن نهم مسیحی در هندوستان و چین» - متن
عربی به اهتمام «لانگلس» - ترجمه و یادداشتها توسط «رنو» ۱۸۴۵ - گابریل فران در حاشیه
مقاله «ابن ماجد» در دایرة المعارف اسلامی ضمن اشاره باین کتاب نوشته است : «من ترجمه ای جدید
نحت عنوان «سفر سلیمان تاجر عرب در هندوستان و در چین» که در سال ۸۵۱ نگاشته شده و در
حدود سال ۹۱۶ ابوزید حسن بر آن حاشیه نوشته است در سال ۱۹۲۲ در پاریس منتشر ساخته ام»
(ص ۳۶۸ نسخه انگلیسی)

داده‌ایم . معهدنا مهم است بدانیم که زمانی چنین مأخذی وجود داشته است و ممکن است بازهم وجود داشته باشد ، چون در شرق هر چیزی ممکن است ، حتی شانس اینکه نسخه‌ای خطی از «آن سه تن» واز «احمد بن تبرویا» یااز «خوایش بن یوسف بن صلاح الافریکی» کشف شود . همین امر که کتابخانه ملی به «ام اس ۲۲۹۲» و «ام اس ۲۵۵۹» دست یافته است ، موجب کمال خرسندی است که امید می‌رود نظایرش نیز تکرار شود ...»^۱

اکنون به بینیم «سیدی علی» سردار ترك که در سفر دریائی خود ، چند رهنامه دریائی دیده و درباره آنها مطالعه کرده است چه می‌گوید ... او در کتاب «تعالیم» دریائی که نام آن را «المحیط» گذارده مینویسد :

«طی اقامت پنج ماهه‌ای که در بصره کردم (سال ۱۵۵۴) و تا آغاز وزش بادهای موسمی طول کشید ، وطی سفر دریائی سه ماهه ام از بصره به هندوستان ، از آغاز ماه شعبان تا پایان ماه شوال (۲ ژوئیه تا ۲۷ سپتامبر ۱۵۵۴) ، در این هشتماء هرگز فرصت را برای گفتگوهای شبانه روز ، درباره مطالب بحریه با راهنمایان کرانه و ملاحان (این-خطه) که در کشتی من بودند ، از دست ندادم . بدین ترتیب دریافتم که چگونه راهنمایان قدیمی هرمز و هندوستان : لیث بن کهلان ، محمد بن شاذان و سهل بن ابان در اقبانوس هند کشتیرانی می‌کردند . همچنین کتابهایی را که توسط (راهنمایان) جدید ، مانند احمد بن ماجد جلفاری از ایالت عمان و سلیمان بن احمد ، اهل شهری موسوم به شهر در خاک جزر (عربستان جنوبی) نوشته شده بود ، و همین طور کتبی تحت عنوان : فوائد حاویه (اثر ابن ماجد) تحفه الفحول ، منهاج ، قلده الشموس (اثر سلیمان المهری) را جمع آوروی و هر یک را بدقت مطالعه کردم . زیرا حقیقت امر اینست که پیمودن اقبانوس هند بدون این آثار بینهایت مشکل بود . کاپتین‌ها فرماندهان و ملاحان (خارجی) نمی‌دانند که چگونه در اینجا کشتیرانی کنند و همیشه اصل داشتن يك راهنما ، برای آنها لازم الاجرا و واجب الرعايت است ، زیرا آنها دانش لازم را ندارند . بنابراین من فکر کردم لااقل موظف هستم ، همه مطالب زبده این کتب را یاد داشت کنم و آن را به ترکی ترجمه‌نمایم و بعد کتابی خوب بنویسم ، تا آنانکه این کتاب را مورد مشورت قرار می‌دهند ، بتوانند بدون نیاز به راهنما به مقصد خود برسند و ناگزیر به استمداد جستن از راهنماها نباشند . ترجمه من از این اسناد عربی بعون اله تعالی در مدتی کوتاه انجام پذیرفت . چون کتب من همه چیزهای خارق‌العاده را درباره کشتیرانی در بردارد ، آن را «المحیط» (آنچه کرانه‌های ما را احاطه کرده - همه آنچه را که خود کتاب در بردارد) نامیدم ...»^۲

«سیدی علی» سپس در صفحه ۵۱ کتابش از ابن ماجد نام می‌برد و به تمجیدوی می‌پردازد . سردار ترك او را از «موثق‌ترین ملاحان ، معلم دریای هند ، قابل اعتمادترین نویسنده جدید دستورالعملهای کشتیرانی» می‌خواند . گابریل فران پس از نقل نوشته «سیدی علی» چنین اظهار نظر میکند :

«... تا اینجا بطوریکه از خلاصه مطالب منتشر شده می‌توان دریافت ، «محیط»

۱ - دایرة المعارف اسلامی - متن انگلیسی

۲ - محیط ، شرح اوضاع جغرافیائی دریا های هندوستان ترجمه آلمانی توسط بیترنا مقدمه

و ۳۰ نقشه توسط توماسک ، چاپ ۱۸۹۷ - وین صفحه ۵۳

سیدی علی فقط ترجمه قسمتی است از کتاب راهنما و دستورالعملهای ناوبری «ابن ماجه» و «سلبان المهری» که باشیوه‌ای غالباً متوسط، به زبان ترکی برگردانده شده. نه «ماکسیمیلیان بیتز» و نلسفوی «فون هامر» هیچکدام درصدد آن برنیامده‌اند که ردمتون عربی را بگیرند، در صورتیکه عناوین این متون توسط دریاسالار ترك و مؤلفین مورد استناد او به اختصار آمده است...»^۱

اکنون که از سرنوشت «رهنامه» و «رهنامه‌نویسان» آگاه شدیم، در برابر این سؤال قرار می‌گیریم که چرا این آثار اکنون در دسترس ما نیست؟ برآستی برسر رهنامه‌ها و آثار دیگر ناورانان ایرانی چه آمده و اصولاً رهنامه‌نویسان ایرانی چه کسانی بوده‌اند؟ اما قبل از پاسخ دادن باین پرسشها، توضیحی مختصر و ارائشواهدی که بروشن شدن موضوع کمک میکند، ضروری بنظر میرسد.

چگونه رهنامه‌ها مفقود شد

بگواهی تاریخ، اعراب در دوران جاهلیت و صدر اسلام، حتی در برخی از مناطق شبه جزیره عربستان، در توحش کامل بسر میبردند و همانطور که شاعر نامدار طوس سروده است، جز شیر شتر و سوسمار، چیزی برای آشامیدن و خوردن نداشتند. البته این موضوع تنها متکی باشعار شاهنامه، یا دیگر آثار پارسی نیست، توحش ساکنان عربستان در بخشهای وسیعی از این شبه جزیره، مستند باسناد و مأخذ بیاری است که تاکنون انتشار یافته و در دسترس ماست، و نیازی به نقل آنها نمی‌بینیم ناگفته نماند که وقوف بر توحش اعراب بدوی و مردمی که زنده بگور کردن دختران نوزاد، تنها گوشه بسیار کوچکی از زندگی آنها را نمایان می‌سازد، بیش از پیش عظمت کار بزرگ پیغمبر اسلام (ص) را نشان می‌دهد. فلسفه طهارت در میان قومی بدوی و بمعنای واقعی کلمه (کثیف) خود معجزه بزرگی است، که آداب و رسوم جدید در میان مردمی کوته‌فکر و بدوی آن چنان نفوذ کند که هر روز چندبار بخاطر انجام فریضه مذهبی دست و روی خود را بشویند و بدین ترتیب همراه با پاکیزگی روح، با نظافت و پاکیزگی جسمی نیز آشنا شوند. پیشوای بزرگ اسلام، برای اینکه اعراب را از چنان زندگی حیوانی- در دوران جاهلیت نجات دهد، در قرآن کریم، دستورات آسمانی و دینی، برای شستشوی بدن و دست و روی و لزوم طهارت و پاکیزگی و انواع «غسل»ها بارها و بارها تاکید نموده است. اکثریت مردم عربستان حتی خود حضرت پیغمبر سواد خواندن و نوشتن نداشتند و این خود یکی از عللی بود که اعراب را از تمدن آن روز جهان، بیخبر می‌گذاشت. پس از ظهور اسلام و هنگامیکه پای اعراب بکشورهای دیگر باز شد، چون بعلت بیسوادی، نمی‌توانستند دریابند که کتب و رسالات و الواح و سنگ نبشته‌ها حاوی چه مطالبی است، هر جا کتاب و کتابخانه‌ای می‌دیدند، دستور سوزانیدن و ویران کردن آنها را می‌دادند. و این امر تنها ناشی از تعصب مذهبی و قومی نبود، بلکه بیشتر، از کینه‌توزی و عقده بی‌سوادی و بی‌دانشی ریشه می‌گرفت. البته مغول‌ها و اقوام مهاجم دیگر نیز - مخصوصاً در ایران - چنین شیوه‌ای داشتند، ولی بگواهی تاریخ، اعراب

در این امر پیشقدم و مقدم بردیگرانند .

اعراب مهاجم نه تنها کتابخانه اسکندریه را آتش زدند ، بلکه در ایران نیز ، هرجا به کتاب و کتابخانه‌ای دست یافتند ، سوختند و منهدم کردند، قرن‌ها دانش و تاریخ ایران و ایرانی را بجاکستر تبدیل ساختند . برای اینکه انهدام کتابخانه‌ها و کتب ایرانی را بدست اعراب مهاجم بیان کنیم سه شاهد از سه مورخ که یکی از آنها ابن‌خلدون مورخ مشهور عرب است ، می‌آوریم : ابن‌خلدون^۱ نویسنده عرب در کتاب معروف خود در فصل معنون به «العلوم العقلیه واضامها» می‌گوید «... و بدانکه ما بین‌اممی که اخبار و تاریخ احوال ایشان بما رسیده است ، اقوامی که از همه بیشتر بعلوم عقلیه توجه نموده‌اند همانا دوقوم بزرگ قبل از اسلام یعنی ایرانیان و یونانیان بوده‌اند ... اما ایرانیان اهمیت این علوم عقلیه نزد ایشان بقایت عظیم بوده است و دامنه آن بقایت وسیع ، بمناسبت عظمت و فخامت دولت ایشان و طول مدت سلطنت آنان و گویند که این علوم بیونانیان از جانب ایرانیان منتقل شده است . وقتی که اسکندر دارا را بکشت و سلطنت کیانیان را منقرض نمود و بر کتب و علوم ایرانیان که از حد و حصر بیرون بود استیلا یافت و وقتی که مملکت ایران (بدست اعراب) مفتوح گردید ، کتب بسیاری در آن سرزمین بدست ایشان افتاده سعدبن ابی‌وقاص (سردار لشکر عرب) بعمر بن الخطاب در خصوص آن کتب نامه نوشت و در ترجمه نمودن آن کتب برای مسلمانان رخصت طلبید عمر باو نوشت که آن کتب را در آب افکنید، چه اگر آنچه در آنهاست رهنمائی است ، خداوند ما را رهنماتر از آن رهنمائی کرده است، و اگر گمراهی است، خداوند ما را از شر آن محفوظ داشته است ، لهذا آن کتب را در آب یا آتش افکندند و علوم ایرانیان که در آن کتب مدون بود از میان رفت و بدست ما نرسید .»

مورخ دیگر دولتشاه سمرقندی در تذکرة الشعرا مینویسد :

«... حکایت کنند که امیر عبدالله بن طاهر که بروزگار خلفای عباسی امیر خراسان بود، روزی در نیشابور نشسته بود شخصی کتابی آورد و به تحفه پیش او نهاد . پرسید که این چه کتاب است ؟ گفت این قصه و امق و عذراست و خوب حکایتی است که حکما بنام نوشیروان جمع کرده‌اند . امیر فرمود که ما مردم قرآن میخوانیم ، بغیر از قرآن و حدیث پیغمبر (ص) چیزی نمی‌خواهیم . ما را از این نوع کتاب درکار نیست و این کتاب تألیف مغانست و پیش ما مردود است . فرمود تا آن کتاب را در آب انداختند و حکم کرد که در قلمرو من هرجا که از تصانیف عجم و مغان کتابی باشد جمله را بسوزانند ...»^۲

۱ - ابن‌خلدون ابوزید عبدالرحمن بن محمد از بزرگان حکما و مورخان (از اهالی تونس) نولد ۷۳۲ وفات ۸۰۶ یا ۸۰۸ هـ . ق) وی چون شهرت علمی یافت بدعوت ابوعنان حاکم فارس بآن دیار شتافت و سپس بسعادت حاسدان بزندان افتاد و پس از رهایی بشاعری گرائید . سفری بقسطنطنیه و عزناطه و قشاله کرد و عاقبت در قلمه بنی‌سلامه (از سرزمین بنی‌توجین) گوشه عزلت اختیار کرد و بنوشتن تاریخ معروف خود مشغول شد سپس به تونس بازگشت و بتدریس پرداخت و بعد در جامع از هرتدریس کرد . در مصر قاضی القضاات شد و سپس استمفا داد و بتدریس در قاهره اشتغال ورزید . کتاب تاریخ او موسوم به «کتاب العبد و دیوان المبدأ و الخیر فی ایام العرب و العجم و البربر» معروف است .

۲ - یشت‌ها ، گزارش پورداود انتشارات زبان و فرهنگ ایران نشریه شماره ۵۱ - ص ۲۲

ابوریحان بیرونی نیز که در سوم ذی‌الحجه ۳۶۲ (م. ۹۷۲) در خوارزم تولد یافت و در دوم رجب ۴۴۰ هجری (م. ۱۰۴۸) درگذشت در خصوص وطنش خوارزم که یکی از ایالت‌های ایران قدیم بوده در آثار الباقیه که آنرا بزبان عربی نگاشته است، چنین مینویسد :

... و چون قتیبه بن مسلم ثانیاً خوارزم را پس از مرتد شدن اهالی آن فتح نمود اسکجموک را برایشان والی گردانید ... و قتیبه هر کسی را که خط خوارزمی میدانست و از اخبار و اوضاع ایشان آگاه بود و از علوم ایشان مطلع ، بکلی فانی و معدوم‌الآثر نمود و ایشان را در انظار ارض متفرق ساخت و لهذا اخبار و اوضاع ایشان بدرجه مخفی و مستور مانده است که بهیچ وجه وسیله‌ای برای شناختن حقایق امور در آن مملکت بعد از ظهور اسلام بدست نیست ...»

باز ابوریحان در صفحه ۴۸ از همان کتاب گوید : «... و چون قتیبه بن مسلم نویسندگان ایشان (نویسندگان اهل خوارزم) را هلاک و هربدان (پیشوایان دینی) ایشان را بکشت و کتب و نوشت‌های ایشان را بسوخت اهل خوارزم وامی‌ماندند و در اموری که محتاج‌الیه ایشان بود فقط بمحفوظات خود اتکا نمودند و چون مدت متمادی گردید و روزگار دراز برایشان بگذشت امور جزئیة مختلفیه را فراموش کردند و فقط مطالب کلیه متفق علیه در حفظ ایشان باقی ماند ...»

برای اینکه بدانیم چرا عمر بن خطاب چنین رفتاری داشته نظریه‌ای را که یکی از نویسندگان معاصر ابراز داشته نقل میکنیم :

«... پس از آن که عربها به شاهنشاهی ایران تاختند و مدنیت و شهری‌گری و هنر و ادب و دانش ایرانیان آنان را خیره و مبهوت ساخت ... (تا آنجا که) با هنر و فرهنگ ایرانی بدشمنی برخاستند ... متأسفانه روح قوم پرستی و عقاید و افکار دوره جاهلیت ، در عمر خلیفه اسلامی نفوذ داشت و او را بر آن داشت که برخلاف فلسفه واقعی و جهانی مذهب اسلام برای حفظ برتری قومی عرب دست به یک عمل حاد بزند و آن محو آثار فرهنگی و هنری و دانشی ایرانیان بود ...»

او دستور داد که کتابخانه‌های^۱ ایران را بسوزانند و یا کتب را در رودخانه‌ها غرق سازند^۲. کتابهای ایرانیان رازندقه و ضاله خواند و خواندن آنرا گناهی نابخشودنی

۱ - در دوران ساسانیان در ایران کتابخانه‌های بسیاری وجود داشته است که مهیورترین آنها را باید کتابخانه‌های گندی‌شاپور و بغداد (بغ‌دات - مهندس احمد حامی می‌نویسد : بغداد : رایك ایرانی بنام بغ‌دات پسر بغ‌کرد بنیان گذاشت. سال ۱۴۵ هـ . ق منصور خلیفه عباسی ، آن را به پایتختی برگزید . واژه بغداد از دو جزء ، بغ ، بمعنی «ایزد» و «داد» از ریشه «دادن» ساخته شده است. خط فارسی ص ۳) و تیسفون و سمرقند و همچنین کتابخانه‌های همجوار آتشگاه‌های بزرگ چون آتشکده آذرگنب ، آتشکده کركوی ، آتشکده فیروزآباد و مانند آن دانست .

۲ - بطوریکه ، میدانیم از دوران صفویه تا پایان قاجاریه ، ایرانیان «متعصب» و «مخالف اعراب» بنام تشییع و دشمنی با خلفای راشدین و به‌خصوص عمر بن خطاب جشن «عمرسوزانی» داشتند و در روز وفات این پیشوای اسلام، مجسمه پارچه‌ای که او را «مظهر عمر» میدانستند ، به آتش می‌کشیدند. شاید این اقدام متعصبین آن روزی ، بتلافی دستور عمر مبنی بر سوزاندن کتب ایرانی و انهدام کتابخانه‌های دوران باستانی و عصر ساسانی بوده، که بنام تشییع و طرفداری از خاندان حضرت علی علیه‌السلام جلوه‌گر می‌شده است .

شمرد، زیرا بیم آن داشت که بانشر افکار عالیه دانشمندان و فرهنگ درخشان ایران، اعراب نتوانند برتری خود را نسبت به ملتی که مقهور گردیده است حفظ کنند. . . . بهر حال «عمر» خلیفه اسلامی برای حفظ برتری قومی و از میان برداشتن مدارک و اسناد دانش و فرهنگ درخشان ایران کتابخانه‌های ایرانیان را بباد فنا داد...^۱

عمر چندین هزار کتاب کتابخانه‌های ایران را به آتش کشید و تنها بطوریکه این‌ندیم در «الفهرست» ذکر کرده، فقط هفتاد کتاب بزبان پهلوی باقی ماند که بعدها بعربی برگردانیده شدند. . .

در بخش (دریانوردی اسلامی) دیدیم که عمر چگونه از دریا وحشت داشت و دریانوردی لشکریان اسلامی را منع کرد. هرچند فرمانده لشکر او درباره پیشرفت علوم دریائی و دریانوردی و اختراع سکان و بادبان برای او مطالبی نوشت و دلایل متعددی در ارزش و اهمیت آنها ارائه داد، عمر همچنان از دریا می‌ترسید و لشکریان خود را از سوار شدن بر کشتی منع میکرد، و بهمین دلایل بود که رهنامه‌ها و دستورات ناورانی ایرانیان نیز همراه با سایر کتب به آتش کشیده شد.

اگر کتب دیگر بخاطر بیسوادی اعراب صدر اسلام و تعصب و جاهلیت آنان با آتش کشیده شد، رهنامه‌ها گذشته از این موارد، باچند نسخه کتابی که باقیمانده بود، بعدها بوسیله مترجمین عربی، ترجمه شده و بنام «دانش و علوم عربی» زینت بخش کتابخانه‌های عربی شد! وبدین ترتیب باید پنداشت و بیا قبول کرد که رهنامه‌های دریانوردان ایرانی از بین رفته و جزو کتبی که در صدر اسلام آتش زده شد، این رهنامه‌ها نیز نابود شده‌است و اینک تنها نشانه‌ای که از آنها داریم، همین اشاراتی است که در کتب سفرنامه‌ها، رسالات و تواریخ بدان‌ها اشاره شده‌است.

ابن ماجد کیست؟ شهاب‌الدین احمد بن ماجد جلفقاری، مؤلف دستورالعملهای کشتیرانی برای اقیانوس هند، بحر احمر، خلیج فارس، دریای چین غربی و آبهای مجمع‌الجزایر مالایا - در قرن پانزدهم - است. بموجب مطالبی که خود او نوشته، اجدادش: «محمد بن عمرو بن فضل بن بوبک بن یوسف بن حسن بن ابی معلق السعدی بن ابی الرکائب النجدی» بوده‌اند^۳. وی به خود لقت «شاعر دو قبیله» یعنی مکه و اورشلیم - که هر دو این اماکن مقدسه را زیارت کرده است، میدهد. چهاربار نیز در کتابش از خود با لقب «خلف مشیرها» یاد کرده و پس از سه رهنامه نویس و ناوران ایرانی (شاذان - آبان - کهلان) خودش را «شیر چهارم» میدانند^۴. در جای دیگر این کتاب باز بخود لقب «شیر دریای ژیان» داده

- ۱ - تاریخچه کتابخانه‌های ایران و کتابخانه‌های عمومی - نوشته رکن‌الدین همایونفرخ - از نشریات کتابخانه‌های عمومی شهرداری - ص ۱۷
- ۲ - الفهرست این‌ندیم - ترجمه رضا تحدد - ص ۱۴۵
- ۳ - مجموعه کتب عربی کتابخانه پارس - ام . اس . ۲۲۹۲ - ص ۲
- ۴ - ایضاً صفحات ۶۵ ، ۱۳۷ ، ۱۴۵ ، ۱۴۷

و سپس با عنوان معلم به توصیف خود پرداخته است: «من، احمد بن ماجد، معلم عرب هستم»^۱.

بر حسب نوشته کتاب فوق که متعلق به گنجینه کتب شرقی کتابخانه پاریس است: پدر و پدر بزرگ او «معلم» و مؤلف رسالات کشتیرانی و دریاداری بودند و پسر و نوه‌شان نیز کار آنها را دنبال کردند. ماجد میگوید: «آنکس که در جنوب دریای سرخ کشتیرانی کند، در راه زیارت به مکه کشتی میراند. پدر بزرگ من جزئیات این سفر را دقیقاً می‌دانست، وی در این باره تسلیم نظر هیچکس نمی‌شد. پدرم نتایج تجربیات شخصی مرور شده و مورد تجدیدنظر قرار گرفته خودش را بر آن (تجربیات پدر بزرگ) افزود. دانش وی از دانش پدرش فزونی گرفت. هنگامیکه زمان مافراسید، مانیز به نوبه خود برای قریب چهل سال به این تجربیات پرداختیم، زمانیکه ما اثر علمی این دو مرد استثنائی را تصحیح کردیم و آنگاه که ما نتایج تجربه و ملاحظات کتبی خودمان را به رشته نگارش درآوریم، شاهد ظهور حقایق و اصولی شدیم که هیچکس در زمان ما آن را ترکیب نموده بود و فقط بطور پراکنده از طریق نویسندگان مختلف بچشم می‌خورد...»^۲

«... پدرم به ما می‌گوید که وی از طرف دریانوردان «دریانورد دو کرانه» بحر احمر لقب گرفته بود. وی عرجوزه معروف موسوم به «الحجازیه» را شامل بیش از یک هزار بیت فراهم ساخت و ما اغلاطی را که در آن یافتیم تصحیح کردیم و آن را بطرزی اصولی تکمیل نمودیم»^۳.

درباره تپه‌ی دریائی در کرانه شرقی بحر احمر، مجاور جزیره ترما که در جنوب ۲۰ درجه عرض جغرافیائی واقع است، ابن ماجد می‌گوید که اکثر مردم آن را «صخره ماجد» می‌خوانند زیرا کشتی پدرش در آنجا لنگر انداخته بود و این شاهد بارز شهرت اوست در میان مردمی که در زمان وی، دست‌اندرکار سفرهای دریائی بودند:

در چندین مورد ابن ماجد به اظهاراتی مفایر بارویه معمول دریانوردان قرن پانزدهم از طرف پدرش بیان می‌شود، اعتماد کامل نشان می‌دهد. وی می‌گوید: «من سلامت خودم را بیشتر به اطلاعاتی که توسط پدرم به من داده شده مدیون هستم تا مطالبی که دریانوردان دیگر در اختیارم قرار میدهند» وی در جریان يك واقعه عملاً نشان می‌دهد که این اعتماد به دانش پدر بسیار بجا بوده است^۴ ماجد اضافه میکند: «... هنگامیکه سال ۸۹۰ هجری [۱۴۸۵ - م] در آنجا لنگر انداخته بودیم (بین آسما و مسند و جزیره در کرانه عربی بحر احمر در جنوب ۱۷ درجه عرض جغرافیائی) ناخدا و ملوان راهنما توافق داشتند که از میان جزائر آسما و مسند عبور کنیم، ولی من با عقیده آنان موافقت نکردم، زیرا در شعری که توسط پدرم سروده شده بود، خوانده بودم که «معبری در

۱ - کتاب خطی عربی کتابخانه ملی پاریس ام. اس ۲۲۹۲ ص ۱۱۷

۲ - ایضاً ص ۷۸

۳ - ایضاً ص ۸۷

۴ - ایضاً ص ۸۴

۵ - ایضاً ص ۸۴

مجاورت این جزائر نیست. بنابراین (پدرم توصیه کرده بود) برحذر باشید و از این جزایر اجتناب کنید، آنجا فقط صخره‌ها و تپه‌های دریائی است و فقط يك معبر به عمق دو قلاج^۱ وجود دارد^۲. ابن ماجد توضیح میدهد که پس از آنکه این امر را از کتاب پدرش نقل کرده، بایکدیگر درباره این مسئله به بحث میپردازند و او به آنان میگوید: «بهترین کاری که به عقیده من باید کرد، اینست که يك «سنبوق» را به فاصله يك روز جلوتر از خودمان روانه کنیم»^۳.

بطوریکه جداگانه توضیح داده خواهد شد، کلمه «سنبوک» از ریشه «سنبک» به معنی نوك تیز گرفته شده است. برهان قاطع مینویسد: «سنبک - بضم اول و ثالث و سکون ثانی و کاف، کشتی کوچک را گویند»^۴ بنظر امام شوشتری این کلمه: «شکل فارسی لغت «سنبوق» است. در بندرهای جنوب ایران نوعی کشتی را که از بلم قدری بزرگتر است «سنبوک» مینامند»^۵ ابن ماجد نیز از راهنمایان زبان پهلوی و فارسی استفاده کرده، در نوشتن شرح افتخارات پدرش کلمه «سنبوق» فارسی را بکار میبرد. اوسپس اضافه می‌کند:

«... سنبوق با سرب عمق پیمائی عازم شد و عمق آب را دو قلاج یافت. سنبوق آنچه را که من گفته بودم تأیید کرد و از میان مسند و ساسوه عبور کرد و مراجعت نمود. معبر ریافت و در پایان روز نزد ما بازگشت. و توصیه‌ای که در شعر پدرم شده بود باثبات رسید و دانستم که در این محل، بهترین سهمیه میراث من وجود دارد.»^۶ با اینکه گابریل فران فرانسوی و گراکوفسکی دانشمند شوروی کتابهای ابن ماجد را مطالعه کرده و آنها را به چاپ رسانیده‌اند، ولی هیچکدام موفق نشده‌اند سال تولد و مرگ و دوران زندگی او را مشخص کرده، شرح دهند. گابریل فران در مقاله دایرةالمعارف اسلامی می‌گوید: «اگر وی در سال ۱۴۶۲ (۸۶۶ هـ) حاویه رانوشته باشد، باید در سن سال ۲۵ یا ۳۰ سالگی بوده باشد، لذا هنگامیکه «کتاب مفید» را نوشته است بایستی ۵۲ یا ۵۷ سال داشته باشد. و زمانی که کتاب شعرش را در سال ۹۵ - ۱۴۹۴ - (۹۰۰ - ۸۹۹ هـ) بپایان رسانیده، قاعدتاً باید بین ۵۳ تا ۶۳ داشته و با احتمال قویتر ۵۸ ساله باشد. چنانچه سه چهار سال بعد در آوریل ۱۴۹۸ (۹۰۳ هـ) که واسکودوگاما به مالیندی رسید ابن ماجد در آنجا به عنوان ملاح راهنمایی او بر کشتی نشست... تاریخ مرگ او نیز چون تاریخ تولدش تاکنون روشن نشده است. مطابق نوشته جمیز پرینسپ، خاطره ابن ماجد در هندوستان و جزایر مالادیو در نخستین نیمه قرن نوزدهم هنوز زنده بوده است.

پرینسپ می‌گوید: «... من سعی کردم يك قطب‌نمای عربی تهیه کنم و لسی در

۱ - قلاج واحد درازا برای عمق‌پیمائی است معادل يك متر و ۸۳۹ هزارم متر

۲ و ۳ - کتاب خطی کتابخانه ملی پاریس - ص ۸۴

۴ - جلد دوم برهان قاطع - دکتر محمد معین، ص ۱۱۷۰

۵ - واژه های فارسی در زبان عربی - ص ۳۷۳

۶ - نسخه عربی کتابخانه ملی پاریس ام. اس ۲۲۹۲

همه‌گشتی‌ها حتی يك قطب‌نما نیز پیدا نشد. سرانجام رفیقم سیدحسین سیدی تصویر آن رادریکی از آثار عملی درباره کشتیرانی - موسوم به «ماجد کتاب» پیدا کرد. این رفیق که اهل «مالدیو» بود، کتاب ماجد را به شوخی «کتاب جان هامیلتون عربها» خواند. کتاب مال يك «ناخدا» بود و او نیز بدون رودرپایستی تصویر قطب‌نما را از کتاب پاره کرده و به من نشان داد. چون کاپیتن میترسید کتاب را از خود جدا کند، زیرا در سفر بازگشت بدون آن به خطر میافتاد^۱. کتابی که از آن در اینجا بدان اشاره شده مسلماً يك اثر کشتیرانی نظیر دو کتاب خطی ابن‌ماجد موجود در کتابخانه ملی پاریس بوده است^۲ باضمیمه‌ای از تصاویر نمودار آلات و ادواتی که در کشتیرانی بکار میرفته و شاید نقشه‌ها - شاید هم حتی رونوشتی از (ام‌اس ۲۲۹۲) بوده است که اسم «ماجد کتاب» را روی آن گذاشته بودند.

«آر. اف. برتن» در کتاب خود موسوم به «نخستین گامها در افریقای شرقی یا کشف هرار»^۳ نوشته است: «روز یکشنبه ۲۹ اکتبر ۱۸۵۴ اعلام شد که کمبودها و لوازم متعدد سفر ما تأمین شده است. رفیق من «اس.» دم‌پائی برکت راپشت سرم‌پرتاب کرد^۴، و در حدود چهار بعد از ظهر در بندر ماله (قسمت بندر عدن که اختصاص بگشتی‌های بومی دارد) سوار کشتی شده، «موسلین» هایمان را تکان دادیم (مقصود اینست که دستمال‌های - ململ و ممش - مان را به علامت خدا حافظی تکان دادیم) و از بندر آتشین حرکت کردیم. هنگام عبور از برابر قایق نگهبان، جوازمان را ارائه دادیم و قبل از آنکه به میان دریا برسیم، برای آمرزش روح شیخ ماجد - مخترع قطب‌نمای دریانوردان «فاتحه» خواندیم، و آفتاب غروب، شاهد رقص کشتی ما برفراز امواج روشن و درخشان شد... «برتن» در یادداشتی می‌افزاید: «شگفت‌انگیز می‌بود، اگر شرقیان از ساختن داستان‌های اغراق‌آمیز درباره اصل و منشاء اختراعی چون دایره یا قطب‌نما دست برمی‌داشتند، کما اینکه می‌گویند شیخ ماجد از اولیاءاله و مقدسین سوریه بوده است که خداوند به او قدرت داده تا زمین را چون گوئی که در دستش باشد، بنگرد. اکثر مسلمین درباره انتساب چنین اصل و منشائی به «دایره» توافق دارند و هنوز هم به افتخار این مرد مقدس، دریانوردان متقی برای آمرزش روح او «فاتحه» می‌خوانند.» همه دلایل نشان می‌دهد که شیخ ماجد از اولیاء و مقدسین سوریه نبوده بلکه فقط «معلم ابن‌ماجد» بوده که بخاطر خدمات برجسته‌ای که از قرن چهاردهم نسبت به دریانوردان انجام داده بین مسلمین مقام شامخی یافته است. این امر مسلم است و نظایر بسیاری دارد. در سال ۱۹۱۳ همکار و دوست فقید من «پلاتاوی» که قریب ۱۵ سال در زنگبار و مسقط بسربرده در این مراکز سفرهای دریائی برای بدست آوردن متنهای دریائی ابن‌ماجد و سلیمان‌المهری به جستجو پرداخت، ولی حتی همین اسامی این دو «معلم»

۱ - یادداشت درباره آلات و ادوات کشتیرانی اعراب - سال ۱۸۳۶ - ص ۷۸۸

۲ - نسخه عربی کتابخانه ملی پاریس - ام. اس ۲۲۹۲ - وام. اس ۲۵۵۹

۳ - چاپ لندن - ۱۸۵۶ - ص ۴۳

۴ - چیزی شبیه پرتاب کردن و شکستن کوزه پشت سر مسافر - از رسوم کهن شهرستانهای

نیز برای ملاحان عرب آنجا ناشناس بود^۱.

چگونه پرتقالیها به هند رسیدند؟
 اکنون که ابن ماجد را از روی نوشته‌ای که از خودش باقیمانده و یا با کمک تحقیقات (فران - پرینسپ - برتن) سه محقق اروپائی شناختیم، لازم است که از بزرگترین حادثه «ماجراجویانه» که در زندگی پرماجرای این ملاح روی داده پرده برداریم و این ماجرا با هدایت و راهنمایی استعمارگران پرتغالی به شرق و تصرف هندوستان ارتباط دارد. یعنی همانطور که «گاناگادین» خائن معروف هندی قلعه بمبئی را بر روی انگلیسها گشود و پای مهاجمین دریائی انگلیسی را به شبه قاره هند باز کرد، ابن ماجد نیز با هدایت کشتی های پرتغالیها، آنانرا بسلامت بساحل هند رسانید و تا همین چند سال قبل که نهر و رهبر فقید ملت هند «گوا» آخرین مستعمره پرتغالیها را از تصرف آنان خارج کرد، هنوز استعمارگران پرتغالی در هند مشغول چپاول هندیها بودند. اینک می‌پردازیم بشرح چگونگی ورود پرتغالیها به هند و اقدامی که ابن ماجد کرد:

پس از اینکه کشتیهای واسکودوگاما به کرانه غربی افریقا رسیدند، امیرالبحر پرتغالی همیشه در این فکر بود که چگونه به دریای هندوستان غربی راه یابد. قبل از اینکه کاروان کشتیهای پرتغالی به آقیانوس هند برسد او و همراهانش چندین بار با کوشش ناموفقی مواجه شده بودند. اما سرانجام در سال ۱۴۹۸ - (۹۰۳ هـ) واسکودوگاما به مالیندی - در کرانه شرقی افریقا - رسید و در همین جا بود که با شهاب‌الدین ابن ماجد برخورد کرد. این ملاح مسلمان که لقب «شیردریا» و «چهارمین شیر» - پس از سه ناوران و رهنامه نویسان ایران را بخود داده بود، خود را در اختیار مهاجم اروپائی گذاشت و وی را از «مالیندی» به «کالیکوت» که بندری در جنوب هندوستان و مغرب مدرس واقع در کرانه مالابار است، هدایت کرد. شرح این واقعه را یکی از دریانوردانی که در این سفر شرکت داشته نوشته است^۲. مشاهدات این ملاح که در آغاز مختصر بود، در قرن شانزدهم به وسیله مورخان پرتغالی مخصوصاً «دامیانو دو گوئس»^۳ و پس از او «کاستانهدا»^۴ و سرانجام «بارس»^۵ تکمیل گردید و اطلاعات جدیدی بدان افزوده شد. دومورخ پرتغالی (کاستانهدا و گوئس) نام این دریانورد را «مالیموکانا کوا» و «بارس» در کتابش «مالموکانا» یعنی «معلم کاناکا» یا «استاد ناوبری از روی طالع‌بینی»^۶

۱- دایرة المعارف انگلیسی مقاله فران-ص ۳۶۸

۲- شرح سفر واسکودوگاما در سال ۱۴۹۷، چاپ دوم، به اهتمام آ. هرکولانا و کاستلودوپاویا،

۱۸۶۱، لیسبون ص ۴۹

۳- وقایع دوران سلطنت قانونل کوئمبرا - ۱۷۹۰ - فصل ۳۸ - ص ۸۷.

۴- تاریخ کشف و تسخیر هندوستان بدمت پرتغالیها - ۱۸۳۲ - پایان فصل ۱۲ و آغاز فصل

۱۳ - ص ۴۱

۵- از آسیا فصل ۶ - صفحات ۳۲۰ - ۳۱۹ چاپ کوچک سال ۱۷۷۸

۶- در نسخه انگلیسی دایرة المعارف آلامی بطور وضوح جمله «اسناد ناوبری از روی طالع بینی» قید شده است. هنگام ترجمه ابتدا در نظر داشتیم عبارت «اسناد ناوبری نجومی» را بجای



آورده‌اند. خلاصه‌ای از این سه کتاب پرتقالی را قطب‌الدین النهروالی در کتاب خود موسوم به «البرق الیمانی فی الفتح العثماني»^۱ آورده است و گابریل فران نیز آن را در دایرة‌المعارف اسلامی از عربی ترجمه و عیناً نقل کرده است: «قطب‌الدین نام این ملاح را ابن‌ماجد دانسته» و نوشته است:

«... پرتقالیها دائماً درباره این دریا (هندوستان غربی) جویای اطلاع بودند، تا اینکه ملاح ماهری موسوم به احمد بن‌ماجد خود را در اختیار آنان گذاشت با سرکرده فرنگی‌ها موسوم به آل‌میلاندی (= آل‌میرانته به زبان پرتقالی = دریادار) باوی از در دوستی درآمده و وی نیز شیفته دریادار پرتقالی شده بود. این ملاح مجذوب و ذوق‌زده در حالیکه به پرتقالیها میگفت: «به کرانه این قسمت [کرانه شرقی افریقا، شمال‌مالیندی] نزدیک نشوید، مستقیماً به وسط دریا برانید، آنوقت سلامت به کرانه [هندوستان] خواهید رسید و از امواج درامان خواهید ماند» راه را به دریادار نشان داد و هنگامیکه آنها از این راهنمایی پیروی کردند و در نتیجه این هدایت صحیح تعداد کثیری از کشتی‌های پرتقالی از خطر غرق و انهدام به سلامت جست و آنان با کشتی‌های بسیار به دریای هندوستان غربی رسیدند...»^۲

عملی که «ابن‌ماجد» برای رسیدن «واسکودو گاما» پرچمدار استعمار غرب به هندوستان انجام داد، بعدها سبب شد که نویسندگان عرب، برای پوشاندن این خیانت بزرگ یکی از هم‌نوعان و هم‌زبانان خود، موضوع را با افسانه‌هایی درآمیزند. یکی از آنها مدعی است که پرتقالیها به ابن‌ماجد شراب فراوان خوراندند و در حین مستی او را از: «مالیندی» به «کالیکوت» بردند و او ندانسته مرتکب این خیانت به مردم مشرق زمین شد.

گابریل فران در اینمورد، داستان شیفتگی و علاقه ابن‌ماجد و دریادار پرتقالی را که «قطب‌الدین» نقل کرده صحیح نمی‌داند و چنین می‌نویسد: تصور می‌شود داستان این شیفتگی کاملاً ساختگی باشد و ساختن این افسانه نیز ناشی از تقوی و تقدس مسلمین مکه است - (که قطب‌الدین در آنجا بسر میبرد) - و هدف آن پوزش از عملی است که لابد مسلمین آنرا خیانت تلقی می‌کردند. برعکس بیشتر احتمال می‌رود که آن «معلم» عرب موافقت کرده باشد که کشتی فرمانده اسکادران پرتقالی‌ها را به وعده پاداشی کلان که در برابر خدماتش می‌گیرد راهنمایی کند. شرحی که طبق گزارش پرتقالیها (که



عنوان «طالع‌بینی» برگزینیم ولی چون کلمه «طالع‌بینی» بوضوح نوشته شده بود. ضمناً برای اینکه جای شك و تردید باقی نمانده باشد، از دونفر انگلیسی‌دان صاحب‌نظر درین باره سؤال کردیم و چون آنها نیز «طالع‌بینی» را ترجمه صحیح نوشته «گابریل فران» دانستند، همین عنوان را در متن کتاب آوردیم.

۱ - نسخه‌های خطی شماره ام. اس. ۱۶۵۰ - ۱۶۴۴، شماره ام. اس. ۵۹۲۷ مجموعه عربی کتابخانه ملی پاریس و همچنین نسخه خطی تحت‌عنوان «قطب‌الدین النهروالی» به شماره ۱۵۸۲ - ۱۵۱۱ همین کتابخانه.

۲ - نسخه خطی ام. اس. ۱۶۴۴ - ص ۵

دلیلی ندارد حقیقت راکتمان کرده باشند) نقل شده، با این متن عربی کاملاً مغایرت دارد.

بارس مورخ معروف پرتغالی که مشروح‌ترین گزارش را از این واقعه بدست داده است، می‌گوید مادامیکه واسکودوگاما در مالیندی بود، چندتن از بازرگانان گیاهخوار هندی از شهر کامبی در ایالت گجرات به ملاقات دریادار آمدند.

این هندوها شمایل حضرت مریم را بجای يك الهه هندو گرفته در برابر آن به تعظیم و تکریم پرداختند، لذا دریادار نیز گمان کرد که آنها از پیروان یکی از فرقه‌های مسیحی - که در زمان حضرت توماس در هندوستان وجود داشت هستند - در معیت آنان يك نفر گجراتی مسلمان موسوم به «الموکانا» (معلم ناوبری) بود. این شخص هم از لحاظ لذتی که از مصاحبت افراد مابدست می‌آورد، و هم بخاطر خوشایند سلطان (مالیندی) که در جستجوی راهنما برای پرتغالیها بود، موافقت کرد که با آنها [برای اینکه راه هندوستان را به آنان نشان دهد] عزیمت کند. واسکودوگاما پس از گفتگو با وی از دانش دریائی او بسیار خرسند شد، مخصوصاً وقتیکه مرد مسلمان به او نقشه‌ای از سراسر هندوستان را نشان داد که مانند نقشه‌های مسلمین دارای مدارات و نصف‌النهارات (مدارج طول و عرض جغرافیائی) بسیار مشروح - بدون تعیین دوایر نصف‌النهار بادهای بود، چون مربعات (متشکل از تقاطع) این مدارات و نصف‌النهارات بسیار کوچک بود لذا «جهت» کرانه توسط دو دایره نصف‌النهار شمالی - جنوبی و شرقی - غربی بسیار دقیق دیده می‌شد، بدون آنکه نقشه مورد بحث با کمیت (علامات تعیین جهت) بادهای و عقربه، چنانکه در نقشه‌ها پرتغالیها دیده می‌شود و سایرین به مأخذ آن عمل می‌کنند، شلوع باشد.

واسکودوگاما استرلاب چوبی بزرگی را که با خود داشت وسایر استرلاب‌های فلزی را که ارتفاع خورشید با آنها اندازه‌گیری می‌شد، به مرد مسلمان نشان داد. مرد مسلمان از مشاهده چنین ابزارهائی ابراز تعجب نکرد. وی گفت راهنماهای (عرب) بحرا حمر اسبابهائی برنجی، مثلثی شکل و ربع‌کروی برای اندازه گرفتن ارتفاع خورشید و ستاره «قطبی» که غالباً در کشتیرانی‌شان مورد استفاده است بکار می‌برند. و افزود که، ولی او و ملاحان کامبی و سراسر هندوستان با «کمک» ستارگانی معین - هم جنوبی و هم شمالی - وسایر ستارگان معروفی که از شرق به غرب از وسط آسمان عبور می‌کنند، کشتی میرانند. آنها ارتفاع را با اسبابهائی مثل آنها (که واسکودوگاما به وی نشان داد) اندازه نمی‌گیرند، بلکه با اسباب دیگری که خود او نیز بکار می‌برد اندازه‌گیری به «مقدمه‌ای کلی بر جغرافیای شرقیان» در «جغرافیای ابوالفداء» به اهتمام «رنو» (به مقدمه‌ای «کلی بر جغرافیای شرقیان» در «جغرافیای ابوالفداء» به اهتمام «رنو») اسبابی بود که از سه صفحه درست شده بود. همانطور که ما در کتاب جغرافیای (جغرافیای جهانی - اثری که متأسفانه اکنون از بین رفته است) خودمان در فصلی که به اسباب‌های کشتیرانی اختصاص یافته درباره شکل و طرز بکار بردن این اسباب بحث می‌کنیم، کافی است در اینجا تذکر دهیم که اسباب مورد بحث را مسلمین برای انجام عملی در پرتقال اسباب موسوم به «آربالستریل ملاحان» را مابرای آن منظور بکار می‌بریم مورد

استفاده قرار می‌دهند (منظور وسیله‌ای است برای اندازه‌گیری ارتفاعات زیاد مانند اندازه‌گیری بلندی و ارتفاع ستارگان) که آن نیز همراه مخترعش در فصل بعدی همان کتاب «جغرافیای جهانی» مورد بحث قرار گرفته است. پس از این گفتگو و بحث‌های دیگری که آنها با این راهنما پیش کشیدند، واسکودوگاما احساس کرد که به گنج بزرگی دست یافته است. پس برای اینکه او را از دست ندهد، هرچه زودتر عزم دریا کرد و در ۲۴ آوریل ۱۴۹۸ روبرو هندوستان نهاد.^۱

برحسب شرحی کورئس و کاستانهدا دوتن دیگر از مورخان معروف پرتغالی نگاشته‌اند، راهنمای مورد بحث «یک راهنمای گجراتی» بود و بارس او را «یک مسلمان گجراتی» آورده است. هر دو مورخ مذکور وصف او را به زبان پرتغالی کرده‌اند. در زبان پرتغالی (مالمو) = (معلم زبان عربی)، درلسان بحریه «استادناوبری» و (کاناکوا) = (کاناکا)، شکل (تامول) کلمه سانسکریت گاناکاست که معادل کلمه «طالع‌بین» است.^۲ «... گابریل فران با قاطعیت می‌نویسد:

«... از طرف دیگر، این (مالموکاناکوا) بدون شك همان شخصی است که «البرق الیمانی» وی را به عنوان احمدبن ماجد آورده است، و مابوسیپ خودش می‌دانیم که او «معلم» شهر، عرب و از نسل عرب بوده و در جلفا متولد شده است. اشتباهی که توسط گوئس، کاستانهدا، و بارس یا آنکه توسط منابع آنها بعمل آمده، مسلم است. ولی من قادر به توضیح آن نیستم...»^۳

پیش از این از قول «ابن خلدون» نویسنده عرب گفتیم که
کتاب و رساله‌های
ابن ماجد
 اعراب و یونانیان کتب ایرانیان را ترجمه کرده و آنچه را نیز که باقیمانده بود به آتش کشیدند. مولانا ابوالکلام آزاد دانشمند فقید هندی نیز چنین عقیده‌ای دارد: «پس از آن که عربها آنچه از کتب پارسی قدیم یافتند، دست به ترجمه آن زدند... و حتی «کتاب اوستائی را هم که در عصر ساسانی تألیف شده بود ترجمه کردند»... ابن ماجد جلفاری هم - جلفار در راس الخصبه

۱ - کتاب «از آسیا» چاپ ۱۷۷۸ - ص ۳۱۸ - ۳۲۱
 ۲ - کتاب دوراته باربوسا، ۱۹۲۱ - به اهتمام لانگورث‌المیس - ص ۶۱ و ۶۲ و یا تصحیح، رانگل چاپ ۱۹۲۵ شماره یک ص ۱۸.
 ۳ - دایرة المعارف انگلیسی - ص ۳۶۴

۴ - ابن ندیم (تولد ۲۹۷ درگذشت ۳۸۰) در الفهرست نام چند کتاب عربی که درباره دریا نوشته شده نقل می‌کند: در کتاب صخرالمغربی، مشتمل بر سی حدیث است که دهتای آن «عجائب زمین و دهتای آن درعجائب درخت، و دهتای دیگر درعجائب دریاست».

کتابهای دیگر: السیف بن ذی‌ترحم الحمیدی والمطوف بنت زید - شیخ بن شهاب (از فهرست ابن ندیم - ترجمه رضا تجدد - ص ۵۴۶)

این کتب که سه قرن ونیم بعد از ظهور دین اسلام نوشته شده و ابن ندیم آنها را نقل کرده با توجه به وحشی که عمر و اعراب از دریا و دریانوردی داشتند، تصور می‌رود از آلسنه دیگری به عربی برگردانیده شده باشد.

۵ - ذوالقرنین یا کورش کبیر، نوشته ابوالکلام آزاد وزیر فرهنگ هندوستان - ترجمه باستانی پاریزی - ص ۸۲

واقعت - با اینکه در آن ایام رأس الخیمه جزء متصرفات ایران بود ولی چون کتب خود را بزبان عربی نوشته ، محققین اروپائی او را عرب دانسته و شاید هم صحیح باشد . در حالیکه بیشتر کسانیکه بنام مورخین عربی نام برده می‌شوند ، ایرانی بوده‌اند و چون کتب آن‌ها بزبان عربی نوشته شده ، در عرف‌عام بمورخین عرب و مورخین اسلامی معروف شده‌اند ...^۱

بهر حال از ابن‌ماجد ۳۲ کتاب و رساله باقیمانده که در لنینگراد و پاریس نگهداری می‌شود . دانشمندان شوروی تاکنون دوبار دست بجای و انتشار این مجموعه آثار زده‌اند : بار اول در سال ۱۳۱۷ ش (۱۹۳۷ . م) توسط کراکوفسکی^۲ دانشمند شرق‌شناس و استاد دانشگاه لنینگراد انتشار یافت ، و بار دوم نیز بنا باظهار دکتر عثمان‌اف ، شرق‌شناس انستیتوی خاورشناسی - وابسته باکادمی علوم شوروی - در سالهای اخیر مجدداً در لنینگراد چاپ شده‌است . اما متأسفانه باتمام کوششی که برای تهیه این کتب بکار بردیم ، بعلت عدم همکاری مؤسسات فرهنگی آنکشور با محققین و علاقمندان ایرانی دسترسی بکتب مورد بحث امکان پذیر نشد . خوشبختانه سالها قبل مجموعه آثار « ابن ماجد » که در کتابخانه ملی پاریس نگهداری می‌شد ، توسط « گابریل‌فران » مستشرق و مورخ نامدار فرانسه ترجمه و در دایرة‌المعارف اسلامی چاپ و منتشر شده و بدینترتیب نتیجه بررسیها و تحقیقات ابن‌ماجد در اختیار ما قرار گرفته است .

« گابریل‌فران » طی مقاله‌ای که در دایرة‌المعارف اسلامی نگاشته است ، چنین مینویسد : « کتب و رسالات « راهنما » و قراردادها و دستورالعملهای ناوبری ، نوزده جزو آن توسط يك کاتب ، رونویسی شده است . این کاتب که ظاهراً پای‌بند و معتقد برعایت « رونوشت برداری کلمه به کلمه » رساله‌ها - با توجه به تاریخ تحریر مطالب و یا سیر تاریخی منظم وقایع - نبوده ، بدون توجه به نظم زمانی رویدادها و یادداشتها ، به‌ثبت مطالب پرداخته است . از این جزوات ، در هیچیک از کتب تاریخی ، نامی بمیان نیامده ، اما در کاتولوگ نسخ عربی کتابخانه ملی (پاریس) ، همه این آثار با شماره‌های « ام - اس ۲۲۹۲ » و « ام - اس - ۲۵۵۹ » ثبت و نگهداری شده‌اند . مجموعه اول در سال ۱۸۶۰ باین کتابخانه رسید و مجموعه دوم - باستناد یادداشتی که از « ژوزف آسکاری » کنش سوریه بجای مانده ، در سال ۱۷۳۲ در کلکسیون کتب و اسناد عربی کتابخانه وجود داشته است . این دو نسخه خطی و گرانبها شامل همه آثاری است که توسط « سیدی‌علی » - دریا دارترک - مورد استفاده قرار گرفته است و همچنین متون دیگری که بنظر نمی‌رسد ، وی از آنها اطلاعی داشته باشد ، در این مجموعه بچشم می‌خورد ...^۳

تا آنجا که از ظواهر امر و اشارات و نقل قولهای مورخین هویدا است ، مجموعه کتب ، جزوات و رساله‌های مؤسسه شرق شناسی شوروی کاملتر از هر دو این مجموعه - هاست ، ولی همانطور که اشاره شده ، چون دسترسی به تشریحات این موسسه (لااقل برای

۱ - نوالقرنین یا کورش کبیر - ص ۳۱

۲ - Nachr Krackovsky

۳ - دایرة‌المعارف اسلامی - نسخه انگلیسی - ص ۳۶۴

ما) امکان پذیر نشد، لذا در بررسی آثار و معرفی «ابن ماجد» و نوشته های دریاء نوردی او، به تحقیقاتی که فرانسویها - مخصوصاً «گابریل فران» - انجام داده اکتفا می کنیم و در اینجا با استناد به تحقیقات و نوشته های او فهرست ۲۲ رساله و اثر او را باختصار منعکس میکنیم:

۱ - «کتاب الفوائد فی اصول العلم البحر والقواعد» صفحات ۱ تا ۸۸ (این همان متنی است که سیدی علی آن را «فوائد» خوانده است) کتاب به نثر نگاشته شده و در دوازده فصل تدوین شده است و تاریخ آن ۸۹۵ میلادی (۱۴۹۰ - ۱۴۸۹ هـ) است.^۱ دوسلان در کاتولوك تنظيمی - (ص ۴۰۱) - می گوید:

«سبک این اثر بسیار کسل کننده و همراه با اطناب کلام است ... پر از اصطلاحات فنی است که مفهومش را فقط کسانی که در اقیانوس هند کشتیرانی کرده باشند، درک میکنند» تنها بعضی از این مطالب صحیح است. متن های «ام - اس - ۲۲۹۲ ز» و «ام - اس - ۲۵۵۹» یقیناً توسط ملاحان و فقط برای آنان تهیه شده است. اصطلاحات فنی، همانطور که لازمه چنین آثاری است در آن فراوان است، و مجموعه لغات کشتیرانی که من از آن بدست آورده ام، ضمیمه مهمی است برای افزودن به دایرة المعارف های عربی.^۲

۲ - «حاویه المختصر فی اصول العلم البحار» (متنی که سیدی علی تحت عنوان «حاویه» از آن نام برده است). که صفحات ۸۸ تا ۱۱۷ را شامل می شود این متن که به نظم و در بحر «رجز» سروده شده به ۱۱ قسمت (فصل) تقسیم شده است. پس از بیست سطر مقدمه به نثر، نخستین بخش کتاب آغاز می شود، این بخش بعلائم و خصوصیات زمینهای ساحلی که دریانوردان باید مختصات آنها بدانند اختصاص دارد و بقیه بخشها بدین شرح است: دومین بخش: شرح برجهای نجومی ماه (تقویم قمری) و خانه های قطب نما ... بخش سوم: بررسی سنوات است، به چهار گونه: عربی، قبطی، بینزانتین و ایرانی ... چهارمین بخش: علم «باشی» - یا تصحیح وضع بعضی از ستاره ها، بادهای موسمی «باشی» ماههایی که ستارگان خاصی در آنها پدیدار میشوند، ماهیت ثابت عرض جغرافیائی این ستارگان و زمان ناپدید شدنشان، تواریخی که از روی تقاویم فارسی ارائه شده ... بخش پنجم: راههای بحری سواحل عربی، حجاز، سیام (البته منظور ابن ماجد، کرانه غربی شبه جزیره ماله است که در آن ایام به سیام تعلق داشت) تا حدود و ثغور کرانه سیاه (سرزمین سیاه بوستان) ... بخش ششم: راههای بحری کرانه هندوستان غربی، تا پائین به سمت کشورهای واقع شده در پائین

۱ - دائرة المعارف اسلامی متن انگلیسی - ۳۶۴

۲ - گابریل فران در حاشیه مقاله اش این توضیح را اضافه میکند:

«يك نسخه ثانوی از «ام اس ۲۲۹۲» تصادفاً در دمشق كشف شده و در «فرهنگستان عربی» جا گرفته است: مجله فرهنگستان عرب، مورخ فوریه ۱۹۲۱ چاپ دمشق، صفحات ۳۳ تا ۳۵ ... علاوه بر این نسخه ای دیگر ولی ناقص - «ام اس ۲۵۵۹» در جده یافت شده که در آنجا همکاران «احمد زکی پاشا» از طرف من در باره آن تحقیق و بررسی کرده است. دائرة المعارف اسلامی - ص ۳۶۸ - متن انگلیسی

باد (از نظر ابن ماجد ، شرق دماغه کومورین) مانند جزیره بلیون در ساحل شرقی سوماترا ، سرزمین مهاراجه‌ها ، چین و فرمز ... هفتمین بخش : راه‌های بحری امتداد کرانه جزایر شرقی سوماترا ، فال یالاکادین ، ماداگاسکار ، یمن ، حبشه سرزمین سومالی ، الاطواح - در عربستان جنوبی - و مکران ... بخش هشتم : فاصله بنادر بحری کرانه‌های عربی از بنادر هندوستان عربی ... بخش نهم : عرض جغرافیائی بنادر دریای محاط (بحرال محیط ، که با ژرفای زیاد به سوی شمال ادامه دارد) یعنی دریای هندوستان غربی ... بخش دهم : ناوبری در مفهوم صریح کلمه ، آگاهی برچگونگی جریانهای دریائی عمیق و دریای محاط (که تا مناطق دور دست بین کرانه‌های سرزمین سیاهپوستان ، هندوستان و چین امتداد دارد یعنی اقیانوس هند در نقشه‌های ما) ... یازدهمین بخش : نجوم بحری و ناوبری از طریق آشنائی با وضع ستارگان . «حاویه» که کرارا «در رساله پیشین بدان اشاره شده و در صفحه ۱۱۶ چنین تاریخگذاری شده است :» با این شعر به پایان رسید ، در ماه زیارت جلفار (جنوب غربی خلیج فارس) ، سرزمین ملی شیر دریا (لقب ابن ماجد) ، بین کشورها در روز گودال (یوم‌الفدیر) ، بهترین ایامی که مخصوصاً «بکارهای نیک اختصاص یافته ، در سال ۸۶۶ هجری» ، یعنی ۱۸ ذی‌الحجه ۸۶۶ (۱۳ سپتامبر ۱۴۶۲ م.) صفحات ۱۱۷ تا ۱۲۳ یعنی هفت صفحه کتاب سفید مانده است .

۳ - يك «ارجوزه»^۲ درباره کشتیرانی در خلیج بربرا (خلیج عدن نقشه‌های ما) از صفحات ۱۲۳ تا ۱۲۷ ، مورخ ۸۹۰ (۱۴۸۵ م) .

۴ - رساله‌ای منظوم که دارای مقدمه‌ای است منشور ، در ۳۳ سطر ، به‌عنوان «کتاب قبله اسلام برای سراسر جهان» مؤلف درباره این نظم می‌گوید «مخصوصاً برای شهرهایی که نزدیک دریا هستند و برای شهرهایی که مسافران دریائی به آن رفت و آمد میکنند» تهیه شده است . تاریخ آن ۸۹۳ (۱۴۸۸ م) است و صفحات ۱۲۸ تا ۱۳۷ را شامل میشود .

۵ - يك «ارجوزه» دیگر درباره کشتیرانی در امتداد کرانه عربی خلیج فارس

۱ - یوم‌الفدیر : عید غدیر خم - روزی که بعقیده شیعیان ، حضرت محمد (ص) پیامبر اسلام ، در کنار برکه غدیر (گودال) علی‌بن‌ابیطالب (ع) را به‌جانشینی خود برگزید . گابریل‌فران در اعتقاد مذهبی ابن‌ماجد ، یکی از این دو شنبه اساسی دین اسلام شك کرده و نوشته است : «بکار بردن این اصطلاح (یوم‌الفدیر) بجای کلمه معمول عربی ، این تصور را پیش می‌آورد که مؤلف خود شیعه بوده و یا لااقل نسبت ، علی‌بن‌ابیطالب (ع) تمایل و علاقه داشته است» - دایرة‌المعارف اسلامی - متن انگلیسی - ص ۳۶۴

۲ - دکتر معین مینویسد: «ارجوزه - ORJUZAL = [ع . ارجوزه] قصیده گونه‌ای بوزن رجز ، قصیده بوزن رجز ، بیت کوتاه ، شعر کوتاه . جمع آن اراجیز «ارجوزه خواندن» شعر خواندن در معرکه و جنگ ، خودستائی کردن ، رجز خواندن» (فرهنگ معین ، جلد اول ، ص ۱۹۵-۱۹۶) بنابراین گفته استاد محمد محیط طباطبائی «ارجوزه» نام آوازی است که شتربانان می‌خوانند و دارای طنین خاصی است . ضمناً بحر «جز» نام یکی از بحور شعر فارسی است با افاعیل برطنین که «رجزخوانی» در میادین جنگ نیز از آن ریشه گرفته است .

صفحات ۱۳۷ تا ۱۳۹ .

۶ - و باز يك «ارجوزه» دیگر درباره «بنات‌النمش» (دب اکبر واصغر^۱ در صفحات ۱۳۹ تا ۱۴۵ مورخ ۹۰۰ (۱۴۹۴م - م)

۷ - يك ارجوزه با عنوان «گنجینه معلم» یا اساتید کشتیرانی و گنجینه‌های علم درباره مسائل ناشناخته دریائی ، کواکب ، سیارات ، اسامی واقطاب آنها ... تاریخ آن قید نشده ولی از قرائن استنباط می‌شود که قبل از ۱۴۸۹ بوده است - از صفحه ۱۴۵ تا ۱۴۷ .

۸ - يك ارجوزه مختص محل‌های دید خشکی و هدایت سفینه برای ورود به خشکی^۲ در کرانه غربی هندوستان و کرانه غربی از ۲۵ درجه شمالی تا ۶۰ درجه شمالی - صفحات ۱۴۷ تا ۱۵۴ .

۹ - ارجوزه‌ای باقافیه «میم» درباره ستارگان مشخص شمالی - صفحات ۱۵۴ تا ۱۵۶ .

۱۰ - ارجوزه مخمس درباره ستارگان مشخص شمالی - صفحات ۱۵۶ تا ۱۵۷ .

۱۱ - قطعه شعری ۱۳ بیتی باقافیه «ن» درباره ماه‌های بیزانتین ، (قبل از ۱۴۸۹)
۱۲ - ارجوزه‌ای باعنوان ضریب‌الضرائب (الزام الزامات) درباره استفاده از نحوه قرار گرفتن ستارگان مشخص برای کشتیرانی - صفحات ۱۵۸ تا ۱۶۳ .

۱۳ - ارجوزه‌ای تحت عنوان «ارجوزه منسوب به مولای متقیان علی‌بن ابیطالب (ع)» درباره وقوف بر برج‌های نجومی ماه ، موقعیت صحیح ستارگان در آسمان ، شکل آنها ، تعداد آنها و يك توصیف کامل ، پیش از ۱۴۸۹ - صفحات ۱۶۳ تا ۱۶۵ .

۱۴ - قطعه شعری باقافیه «ر» و باعنوان «شعر ملی» درباره راه‌های بحری ، از جدّه تا دماغه فرتك (عربستان جنوبی) ، کالیکوت ، دابول ، کنکن ، گجرات (هندوستان غربی) تا الاطواح و هرمز - صفحات ۱۶۴ تا ۱۶۹ .

۱۵ - ارجوزه‌ای باقافیه «ر» و عنوان نادره الابدال یا الوقع ، ذوبان والعیوق - صفحات ۱۶۹ تا ۱۷۱ (قبل از ۱۴۸۹) .

۱۶ - شعری با قافیه «ب» و باعنوان «شعر طلائی» - صفحات ۱۷۱ تا ۱۷۶ قبل از ۱۴۸۹ درباره «بررسی صخره‌ها و تپه‌های دریائی ، ژرفناها و اعمالی که باید در این مناطق انجام داد ، محل‌های کم عمق و علامات دال بر نزدیک شدن به خشکی - مانند نوع پرندگان و جهت باده‌ها - محل‌های دید خشکی و ورود به خشکی در دماغه‌ها ، هنگام وزش

۱- دو صورت فلکی دب اکبر و دب اصغر از دیرباز مورد توجه انسان بوده و مخصوصاً در کار دریانوردی مورد استفاده قرار می‌گرفته است مخصوصاً با توجه باینکه دب اصغر با ستاره جدی ختم می‌شود ، که همواره جهت شمال را مشخص می‌سازد .

۲- گابریل فران در توضیح این جمله می‌نویسد :

«محل‌های دید خشکی و ورود به خشکی» رادر این‌جا باید به معنای ویژه شناسائی دماغه‌ها یا خشکی‌های خاص تلقی کرد که ملاحان برای اطمینان به درستی مسیر ناچار از شناختن آنها می‌بودند . محل‌های دید مناطقی که ملاحان با شناختن آنها ، از کرانه‌های عمیق‌تر - بدون خطر نشستن شن در ساحل لنگر می‌انداختند .

بدموسمی جنوب غربی ، محل‌های دید خشکی و ورود به خشکی دربادغربی». تاریخ آن دوران سلطنت مملوک سلطان اشرف سیف‌الدین غیث بی - ۹۰۱ - ۸۷۳ (۱۴۹۵ - ۱۴۶۸ م) .

۱۷ - ارجوزه‌ای درباره مشاهده و موقعیت‌الذفده (قورباغه) - «آلفای» حوت جنوبی یا «بتای» نهنک ، برحسب اینکه اولین یادومین قورباغه باشد . این شعر باقافیه «ن» سروده شده و موسوم است به الفائکه - صفحات ۱۷۶ تا ۱۷۸ را شامل می‌شود و قبل از ۱۴۸۹ نوشته شده .

۱۸ - ارجوزه‌ای باقافیه «ع» موسوم به البلیغه (سخن پرداز) درباره مشاهده و موقعیت ستارگان سهیل و قطبی (جدی) - صفحات ۱۷۸ و ۱۷۹ را در برگرفته است . ۱۹ - ۹ قسمت (فصل) مختصر منشور - بدون تاریخ - درباره نقاط کم عمق در قسمت‌های مختلف اقیانوس هند - صفحات ۱۷۹ تا ۱۸۱ و آخرین صفحه کتاب .

دومین نسخه خطی در مجموعه عربی کتابخانه ملی به شماره «ام-اس-۲۵۵۹» یک کتاب کوچک ۱۵۰ x ۲۱۵ سانتیمتری است در ۱۸۷ صفحه که هر صفحه آن دارای ۱۵ سطر است . این کتاب شامل رسالات ذیل اثر ابن ماجد است :

۲۰ - ارجوزه‌ی تحت عنوان : السبعیه (هفت بخشی) زیرا مربوط است به هفت شاخه علم دریائی - صفحات ۹۳ تا ۱۰۳ - مورخ ۸۸۸ (۱۴۸۳ - م) . در پایان به عنوان «ارجوزه بزرگ» بآن اطلاق شده است . «شعر طلائی» (شماره ۱۶ - که در بالا اشاره شد) در صفحات ۱۰۳ تا ۱۰۹ آن نقل شده است .

۲۱ - قصیده‌ای باقافیه «ق» درباره نجوم - صفحات ۱۰۹ تا ۱۱۱ - پیش از ۱۴۸۹ - م .

۲۲ - قصیده‌ای تحت عنوان «ستارگانی که راهنمای دید خشکی‌ها و ورود به سواحل هستند و توصیف محل دیدستارگان مذکور و کراندهای مربوطه ، از «دین» تا «دابول» - صفحات ۱۱۱ تا ۱۱۶ - عنوان شایسته این شعر بحری در صفحه ۱۱۶ در یک بیت آورده شده که ترجمه آن چنین است : من این را قصیده «روش نیک معلم خوانده‌ام ، زیرا (این طریقه) بی نقص است». و در پایان می‌گوید : پایان قصیده موسوم به الهادیه (که راه درست را رهنمون میشود) - قبل از ۱۴۸۹ .

نخستین رساله بحری منشور ، علاوه بر مطالب بالا ، شامل نقل ابیاتی مأخوذ از ده رساله دیگر ابن ماجد است که بدست مانرسیده است (۲۳ تا ۳۲) .

چنانکه گفتیم کاتب بدون توجه به نظم منطقی سیر زمانی مطالب به ثبت آنها پرداخته است ولی از لحاظ ترتیب زمان تاریخی ، می‌توان این ۳۲ رساله را بدین شرح طبقه بندی کرد :

(الف) ۱۴۶۲ - حاویه (رساله دوم)

(ب) ۱۴۸۳ - السبعیه (رساله بیستم)

(ج) ۱۴۸۵ - شعر خلیج عدن (رساله سوم)

(د) ۱۴۸۸ - شعر قبله اسلام (رساله چهارم)

(ه) ۱۴۹۰ - ۱۴۸۹ کتاب اطلاع مفید (اولین رساله)

(و) ۱۵۹۵ - ۱۴۹۴^۱ ارجوزه (رساله ششم)

متن رساله‌های : ۶ ، ۱۱ ، ۱۳ ، ۱۷ ، ۲۱ تا ۳۰ دربخشهای (ه) و (الف) آمده که طبعاً آنها را در دورانی بعد از ۱۴۶۲ قرار می‌دهد - رساله ۱۵ از ۱۶ و ۱۴ که به آن عطف شده ، جلوتر است و باز رساله ۹ از ۱۵ و ۱۶ پیش است و ۱۲ نیز بر ۱۴ مقدم می‌باشد رسالات ۸ ، ۱۰ ، ۱۸ ، ۱۹ شامل هیچ اشاره‌ای که طبق آن حتی به تقریب بتوان تاریخشان را برآورد کرد نیستند.

تاریخی که ابن ماجد طی آن ۳۰ رساله دریائی خود را منتشر ساخته است بین زمانهای نامعینی قبل از ۱۴۶۲ و ۹۰ - ۱۴۸۹ قرار دارد . مهمترین اثر این «معلم» شهر، هم از نظر کمیت و هم از نظر کیفیت بدون شك «کتاب اطلاع مفید» است . این کتاب شامل ۱۷۸ صفحه ۱۹ سطری است که بالغ بر ۳۳۸۲ سطر میشود و باید یادداشتهای یک سطری تا چند سطری حواشی را نیز که در جوار ۲۷ صفحه کتاب آمده است ، باین سطور افزود . بنظر میرسد این کتاب که در ۹۰ - ۱۴۸۹ خاتمه یافته ، چه از نظر تئوری و چه عملاً زبده مطالب دانش دریائی و اطلاعات مورد نیاز کشتیرانان را در برداشته باشد . بنابراین از نتیجه تجربیات و زحمات شخصی یک نفر بر مراتب برتر و ارزنده‌تر است و ما باید آن را به عنوان نوعی ترکیب علم بحریه و تجربیات دریانوردی آخرین سنوات قرون وسطی تلقی کنیم . ابن ماجد در عین حال نخستین فرد از نویسندگان جدید راهنماهای دریائی است ، بطور کلی این اثر وی قابل تحسین است . مثلاً توصیف بحرا حمر را (صرف نظر از اشتباهات غیر قابل اجتناب در عرض جغرافیائی) که وی شرح داده ، هیچیک از نویسندگانی که به نگارش راهنمای بحریه بمنظور کشتیرانی مبادرت جسته‌اند ، نه تنها بهتر از او ، بلکه هم‌طراز اثر او نیز نتوانسته‌اند انجام دهند . اطلاعاتی که رساله او درباره بادهای موسمی ، بادهای محلی ، راهها و عرضهای جغرافیائی برای عبور از سراسر اقیانوس هند بدست میدهد همه دقایق و جزئیاتی را که در آن دوران مورد نیاز مبرم بوده در نهایت صحت و دقت دربردارد .

بامطالعه رساله درمی‌یابیم که اندونزی نزد وی همچون قاره و جزایر اقیانوس هند مشخص نبوده است ، لذا در اثر اشتباهی غیرموجه جهت جاوه را معکوس قرار داده و شمال آن را جنوب انگاشته است . همچنین اشتباه در متن‌های بحریه سلیمان المهری (ام - اس - ۲۵۵۹) که در نخستین نیمه قرن شانزدهم میزیست نیز مشهود است ، که از آن هم به ترجمه ترکی سیدی علی منتقل شده . این تنها اصلاح مهم و لازمی است که باید در این رساله بعمل آید .

ماخذ ابن ماجد :

گابریل فران در پایان مقاله خود - دایرةالمعارف اسلامی - در ذیل کلمه «شهاب‌الدین ابن ماجد» مأخذی را که از آن برای نوشتن شرح حال وی استفاده کرده

۱ - رقم ۱۵۹۵ که در مقاله گابریل فران در دایرةالمعارف اسلامی آمده، مسلماً درست نیست و شاید ، اشتباه چاپی باشد چون «۱۰۱ سال» مسلماً درست نیست و احتمالاً رقم صحیح ۱۴۹۵ بوده است .

معرفی می‌کند :

- ۱ - «مستخرجاتی از محیط، یعنی اقیانوس، یک اثر ترکی درباره کشتیرانی در دریای هند، به اهتمام دو. هامر، چاپ ۱۸۳۴ صفحات ۵۵۳ - ۵۴۵، چاپ ۱۸۳۶ صفحات ۴۶۸ - ۴۴۱، چاپ ۱۸۳۷ صفحات ۸۱۲ - ۸۰۵، چاپ ۱۸۳۸ صفحات ۷۸۰ - ۷۶۷، چاپ ۱۸۳۹ صفحات ۸۳۰ - ۸۲۳.
- ۲ - «مستخرجاتی از تاریخ تسخیر یمن توسط عثمانیان، به اهتمام د. د. لوپس، شرح وقایعی که توسط انجمن جغرافیائی به دهمین اجلاسبه کنگره بین‌المللی مستشرقین اهداء شده، چاپ لیسبون، ۱۸۹۲.
- ۳ - «محیط یا توصیف دریای هند، از دریا دارترک سیدی‌علی، چاپ ۱۸۹۴ به اهتمام دال بورنلی، صفحات ۷۷۷ - ۷۵۱.
- ۴ - «ایضاً محیط یا توصیف دریای هند، چاپ ۱۸۹۵ - صفحات ۳۶ تا ۵۱ - به اهتمام د. رال. بونلی. «اقیانوس هند اثر سیدعلی، به اهتمام د. ام. بیتنز.
- ۵ - «منابع عربی محیط‌ترکی، چاپ ۱۹۱۲ به اهتمام د. ام. گودفروا - دمومبین، صفحات ۵۴۷ تا ۵۵۰.
- ۶ - «روابط مسافرت‌ها و متنهای جغرافیائی اعراب، ایرانیان و ترکها درباره خاور دور قرون سیزدهم تا هیجدهم، چاپ ۱۹۱۴ پاریس، به اهتمام «گابریل فران، صفحات ۴۸۴ تا ۵۴۱.
- ۷ - «ملوان عرب‌راهنمای واسکودوگاما و دستورالعملهای بحری اعراب در قرن پانزدهم در «سالنامه‌های جغرافیائی» چاپ ۱۹۲۲ پاریس به اهتمام «گابریل فران» صفحات ۲۹۰ تا ۳۰۷.
- ۸ - «دستورالعملهای بحری و راه‌های اعراب و پرتقالیهای قرون پانزدهم و شانزدهم، (ملوان دریاهای هند چین، و اندونزی توسط شهاب‌الدین احمد بن ماجد)، متن عربی، چاپ پاریس ۱۹۳۳ (همچنین متن سلیمان‌المهری و مجلدات ترجمه) به اهتمام د. گ. فران.
- ۹ - «عنصر فارسی در متون بحری اعراب قرون پانزدهم تا شانزدهم، چاپ ۱۹۲۴ پاریس به اهتمام «گابریل فران» صفحات ۲۵۷ - ۱۹۳.



رهبانان و دریانوردان ایرانی

در بخش لغات و اصطلاحات دریائی با کلمات راهنامه ، رهمانج ، و رهمانی که هر سه تغییر شکلی از کلمه باستانی رهنامه است آشنا شدیم . رهنامه‌ها یکی از ارزنده‌ترین اسناد و مدارک دریائی ماست و با نامهای درخشانی در فهرست اسامی رهنامه نویسان روبرو می‌شویم که یادگارهایی گران قدر درباره تاریخ دریانوردی ، در زمان‌های گوناگون بدست می‌دهد .

... نام محمد پورشادان . سهل پورایان . محمد پسر بابشاد بنام دریانوردان و رهنامه نویسان زبردستی بجای مانده است .

گذشته از رهنامه‌های ابن‌ماجد ، رهنامه‌هایی بنام تحفه‌الاصول والمهده‌المهریه و المهاج الفاخر و شرح تحفه‌الاصول و (قلاده‌الشموس) تألیف رهبان سلیمان مهری امروز در دست که از دقت نظر و مهارت دریانوردان پر تجربه دنیای قدیم حکایت میکند ...»^۱

پیش از این گفتیم در سده‌های گذشته از دوران باستان تا آغاز گسترش اسلام و از سده‌های نخستین اسلامی به بعد ، رهبانان ، ناخدایان و دریانوردان ایرانی از مدیترانه تا دریای سرخ و عمان ، از خلیج تا اقیانوس هند و دریای چین در سفر بودند . با اینکه تفوق دریائی ایرانی از دوران اسلام به بعد چشمگیر بوده و رهبانان ایرانی راهنما و پیشقدم سفرهای دریائی بودند ، با این حال دگرگونی‌های اجتماعی ، فرهنگی و مذهبی بخصوص نحوه نوشتن و سخن گفتن - سبب شد تا ناخدایان و ناورانان ایرانی و رهنامه نویسان در کتب عربی زبان‌گم شوند . بدین لحاظ از رهنامه نویسان ایرانی که کتب دریائی خود را بزبانهای باستانی نوشته بودند . فقط سه نفر را می‌شناسیم که حتی جرج حورانی با همه تعصب ضد ایرانی خود نیز نمی‌تواند آنها را نادیده بگیرد و هنگامی که می‌خواهد ابن‌ماجد جلفاری و کتب راهنامه او را معرفی کند ، اعتراف می‌کند :

«... احمد بن‌ماجد ، در پایان سده پانزدهم در نوشته خود از يك رهنامه کهن که ناخدایان بنام ، محمدپورشادان ، سهل‌پورابان ، ولیث پور کهلان نوشته بودند ، سخن می‌گوید . منبع ابن‌ماجد رهنامه‌ای بوده که نوه سهل‌پورابان نوشته بود و تاریخ آن ۵۸۰ سال پیش (۳۱۵ هجری یا ۹۲۷ - ۹۲۸ میلادی) بود . پس زمان این سه «شیر» (با کنایه بعنوان «لیث» این سه تن بدان نام خوانده می‌شدند) قسمت آخر سده نهم بوده است . ابن‌ماجد کتاب آنها را داوری می‌کند که پرورده نیست ، بلکه فقط گردآوری است، و پایه آن بر تجربه‌ای است که از خلیج فارس چندان فراتر نمی‌رود ...»^۲

۱ - خلیج فارس - احمد اقتداری - سال ۱۳۴۵ - ص ۷۷

۲ - دریانوردی عرب - ص ۱۴۹

جرج حورانی در عین خوشحالی و ابراز رضایت از اینکه «ابن ماجد» نوشته سه رهنامه نویس ایرانی را بی‌اثر میدانند، به نقل از کتاب ماجد می‌گوید: «... دانش عمده آنها وصف کرانه‌ها و دامنه آنها بود، بیشتر «زیرباد» [شرق سیلان] و کرانه های چین. ولی آن بندرها و شهرها ناپدید شده‌اند، یا نام آنها تغییر کرده است. پس دیگر آنها برای زمان ما سودمند نیستند، چون زمان ما از دانش و آزمایش ما و آنچه کشف کرده‌ایم، چنانکه در این دفتر نموده شده، حقیقت را بدست آورده است...»^۱

با اینکه حورانی با نقل این جملات می‌خواهد بی‌اثر بودن رهنامه های رهبانان و ناورانان باستانی و قبل از اسلام و بعد از آنرا بی‌اثر جلوه دهد، ولی نوشته ابن ماجد این حقیقت را بر ما آشکار می‌کند که تاریخ و زمان نگارش رهنامه، رهنوردان ایرانی خیلی پیش از ظهور حضرت محمد (ص) و گسترش اسلام بوده است. زیرا بنا باعتراف «ابن ماجد» بسیاری از نقاط و بنا داری که رهنامه نویسان ایرانی مشاهدات دریائی و علوم دریانوردی خود را با ذکر آنها نوشته بودند، از بین رفته و بعبارت ساده «بنادر گمشده» ای که رهنامه نویسان ایرانی از آنها یاد کرده‌اند، متعلق بدوران باستان بوده است. با این توضیح می‌توانیم ادعای «کهن بودن» رهنامه‌های ناخدایان و دریانوردان ایرانی را با قاطعیت بیشتری بیان کنیم.

اکنون که از کهن بودن رهنامه‌ها اطمینان یافتیم، باید در جستجوی پاسخ این پرسش باشیم که ناورانان اولیه و پیشقدمان دریانوردی ایرانیان چه کسانی بوده‌اند؟ همانطور که قبلاً گفته شد، چون امثال «ابن ماجد» کتب غیر عربی و بخصوص زبانهای پهلوی و فارسی را بعباری برگردانیده و بنام خود ثبت کرده‌اند. بنابراین سیمای پیشگامان دریانوردی ایران بسختی قابل شناسائی است، لذا برای معرفی رهبانان و ناورانان ایرانی بچند اثر مستند و باقی مانده متوسل می‌شویم، که از آن جمله عجائب هند اثر بزرگ شهریار رامهرمزی است. در این کتاب نفیس که طی قرون اخیر مورد استناد و اشاره شرق شناسان و محققان دیگر قرار گرفته ما با نام عده‌ای از دریانوردان و بازرگانان و مسافران دریا که از سواحل خلیج فارس تا کانتون در چین و جزایر و قوایق (ژاپن) و دریای سرخ رفته‌اند آشنا می‌شویم که از جمله آنها: خاندان بابشاد - (محمد بن بابشاد غلام بابشاد - ابو عبدالله بابشاد) ابوالحسن محمد بن احمد عمر سیرافی - ابوالحسن علی بن شادان سیرافی - ابوزهر برختی - عبهر کرمانی - مردانشاه و چند تن از بازرگان و سیاح دیگر را می‌توان نامبرد.

متأسفانه بزرگ شهریار رامهرمزی را که خود از رهبانان معروف بوده است، نمی‌شناسیم و ذکری هم از او در کتب اسلامی یا آثار شرق شناسان نمی‌بینیم حتی آقای محمد ملک‌زاده هم که برای نخستین بار کتاب «عجائب هند» او را از فرانسه و عربی بفارسی برگردانیده، شرح احوالی از او بدست نمی‌دهد، فقط وی باستناد نوشته خود شهریار بزرگ رامهرمزی عقیده دارد که او: «... در نیمه اول قرن چهارم هجری میزیسته است...»^۲ این عقیده از نوشته شهریار بزرگ از داستان بیست و نهم گرفته

۱ - دریانوردی عرب - ص ۱۴۹

۲ - عجائب هند - ص ۱۲۰

شده است که میگوید: «... این داستان را که در سال ۳۳۹ - [۹۵۰ م] شنیده بودم، پرسیدم...»^۱

کتاب عجائب هند در اصل فارسی بوده، ولی نسخه آن بدست نیامده و معلوم هم نیست در چه زمانی به عربی ترجمه شده است. اما چگونگی انتشار نسخه عربی و ترجمه فرانسه آنرا محمد ملکزاده در مقدمه ترجمه «عجائب هند» چنین توصیف میکند:

«... نسخه خطی عربی آن در اسلامبول بدست دانشمند فرانسوی (وان درلیت) افتاده است که او آنرا در سالهای ۱۸۸۶ - ۱۸۸۳ میلادی با نسخه خطی دیگری که متعلق بدانشمند دیگر فرانسه مسیوشفر **Chefer** بوده مقابله کرده باکمک و دستکاری جمعی از فضلا و مستشرقین اروپائی و تصحیح و بوسیله مارسل دویک **Marcel Devik** بزبان فرانسه ترجمه شده بانضمام یک مقدمه مفصل و فهرست های مختلف و چند تفسیر بقام برخی از دانشمندان با متن عربی آن توأمآً بچاپ رسیده است.

با اینکه بعضی از داستانهای این کتاب افسانه مانند و خیالی عجیب بنظر می-رسد ولی مجموعه آن از نظر اینکه دارای اطلاعات بسیار مفید و ذقیقه‌تی از احوال طبیعی دریاها و اوضاع و احوال محلی و جغرافیائی بنادر و جزایر ممالک مختلف مشرق زمین و عادات و آداب و رسوم مردم آن می‌باشد بحدی مورد توجه و علاقه شدید هیئت های علمی اروپا و مستشرقین قرن نوزدهم میلادی قرار گرفته که با زحمات و تحقیقات و تتبعات بسیار و با سالها صرف اوقات و تطبیق اسامی جغرافیائی مصطاح زمان با نقشه کامل سواحل شرقی افریقا و جنوب و مشرق آسیا که مخصوص این کتاب ترسیم گشته است، در ششمین کنگره جامعه شرق شناسان فرانسه مطرح و بچاپ و نشر آن مبادرت شده است.

(واندر لیث) دانشمند فرانسوی در مقدمه‌ای که نوشته است می‌گوید «چنانکه میدانیم در زبان کهنه و غنی عرب تألیفات گوناگونی در جغرافیای عالم وجود دارد که برخی از آنها دارای اهمیت بسیار می‌باشد. مخصوصاً تألیفاتی که کما بیش جغرافیای تمام عالم یا قسمتی از عالم را توصیف کرده‌اند...

با صرفنظر کردن از بعضی خطاها و مبالغه‌گوئیهای آشکار، باین تألیفات الهام بخش باید اعتماد داشت... عالم فرهنگ از دانشمندانی که این گنجینه‌ها را چه بوسیله نشر متن عربی و چه بطریق ترجمه و انتشار آن - بما شناسانده‌اند سپاسگزار است...

باید دانست که اکثر این مؤلفان ایرانیانی بوده‌اند که بنا باقتضای زمان خود تألیفات خویش را بزبان عربی انتشار میداده‌اند...^۲

با اینکه در سدهای اخیر نوشته بزرگ شهریار رامهرمزی مورد استناد همه محققان و صاحب‌نظران بوده است، با اینحال «حورانی» با تعصب شدید عربی که دارد سعی می‌کند این اثر را هم بی‌ارزش جلوه دهد. او حتی از بردن نام کامل نویسنده

۱ - عجائب هند - ص ۳۹

۲ - همان مأخذ - ص ۱۴

در نوشته‌هایش خودداری می‌کند و تنها کلمه «بزرگ» را که اول نام اوست می‌برد. کلمات «شهریار» و «رامهرمزی» را که نشان دهنده ملیت ایرانی نویسنده است، ذکر نمی‌کند. حورانی درباره کتاب مذکور مینویسد:

«... کتاب عجائب‌الهند (شگفتی‌های هند). که بیشتر آن پس از میانه سده دهم نوشته شده و سپس بآن چیزهائی افزوده‌اند، اهمیت بیمانندی دارد نوشتن آنرا چنانکه گفته‌اند بیک پارسی، «بزرگ پسر شهریار رامهرمزی»، نسبت داده‌اند و برای آسانی در اینجا بنام «بزرگ» ذکر می‌کنیم. نام حقیقی او هر چه باشد، نویسنده خودش ناخدا بوده، و از ناخدایان و بازرگانان سیراف، بصره و عمان داستانهای خود گردآورده است: داستانهای هند، شرق دور، و افریقای شرقی، از همه بالاتر داستانهای دریا، در میان شگفتی و داستانهای پرگرافه، جزئیات واقعی آنها درست و با اصل به نظر می‌رسند. و این کتاب چشم انداز نزدیکی از زندگانی دریائی آنزمان به ما میدهد...»^۱

جرج حورانی که حاضر نیست حتی یک کتاب را از ناخدایان ایرانی بداند برای اینکه از ارزش کتاب عجائب هند، بزرگ شهریار رامهرمزی بکاهد می‌نویسد: «نویسنده آن هنر داستان گوئی دارد و کتابش پیشرو شایسته‌ای برای داستانهای سند باد و الف لیل بشمار میرود...»^۲

ولی با همه اینها نمی‌تواند از نوشته‌های کتاب چشم‌پوشد و در پایان کتاب خود سه داستانرا که بزرگ شهریار نوشته است نقل می‌کند.

اکنون پیش از آنکه با مراجعه بکتاب عجائب‌الهند بزرگ شهریار رامهرمزی و همچنین نوشته‌های گابریل فران فرانسوی، به معرفی این دریانورد کهن و نقل آثار او بپردازیم، قسمتی از نوشته احمد اقتداری را که مؤید گفته مادر مورد قدمت رهنامه- هاست و بار دیگر نظر غرض آلود و آمیخته با تعصب حورانی را در مورد ریشه اصلی لغات و اصطلاحات دریائی مورد بحث رد می‌کند و همچنین شامل داستانهای کوتاهی از رهنامه نویسان دیگر است، نقل میکنیم:

«... بزرگ بن شهریار ناوخدای رامهرمزی نیز که هزار سال پیش میزیست و کتاب شگفتی‌های هندی را نوشته است از دریا نوردان پرکار و هوشمند روزگار خود اسم برده است.

کار این دریانوردان با خطرهای گوناگون همراه بوده و داستانهای شگفت در کتابها و رهنامه‌ها از آنها نقل گردیده است که بد نیست به بعضی از آنها اشاره‌ای شود. ابواسحق ابراهیم اصطخری در کتاب مسالك الممالك در ذکر دریای پارس آورده است. موج دریا آشوب گیرد. در نزدیک جنبه و بصره که آنرا هورجنابه خوانند، گردابی عظیم است که اگر کشتی در آن گرداب افتاد، خلاصی از آن ممکن نیست و کشتی از آنجا کم سلامت گذرد.

وی حکایت کرده است که زمانی یک کشتی بزرگ در این گرداب افتاد. هر روز ماهی آدمخواری بگرد کشتی می‌آمد و خود را بکشتی میزد و یک تن از سر نشینان

۱ - دریانوردی عرب - ص ۹۲

۲ - ایضاً - ص ۹۲

را میربود و بقمر گرداب فرو می‌رفت وحشت برمسافرین مستولی گشت . پس از چند روز مرددانی که در میان سرنشینان بود گفت : اگر کسی پیدا شود که آنچه من میگویم بکند ، من شما و کشتی را براهانم . یکی از سرنشینان از جان گذشته داوطلب شد . مرددانا دستور داد تا آنچه ابریشم در کشتی است جمع کنند و از آن ابریشم‌ها طناب ابریشمن استواری بسازند و آنرا بکمر آن مرد ببندند و سر دیگرش را در کشتی و دگلهای سخت محکم سازند . چون روز دیگر ماهی آدمخوار بیامد ، آن مرد را که رسن بر کمر داشت بدریا افکندند . ماهی بی‌دردنگ او را فرو خورد و بدرون گرداب شد . چون رسن از يك سربه دگلهای کشتی استوار شده بود و از سوی دیگر بدرون شکم ماهی رفته بود ، ماهی که میخواست از گرداب بدرود تکانی داد و کشتی از گرداب رهانیده شد. آنگاه رسن را بریدند و کشتی سلامت جست و راه خود را در پیش گرفت .^۱

نویسنده کتاب خلیج فارس ، سپس شرح کوتاهی از مشاهدات يك سیاه اسپانیایی را نقل میکند . که اگر چه مربوط به دریای سرخ است ، ولی چون اهمیت و دشواری کار دریانوردان باستانی ایران را که همه این دریاها و اقیانوسها ، بهنه فعالیت آنان بود - نشان می‌دهد ، مطالعه آن خالی از فایده نیست :

«... این جیب اسپانیایی هم که از اسپانیا به قصد زیارت خانه خدا بساحل دریای هند آمده و از دریای سرخ گذشته است و در سال ۱۱۸۳ میلادی از این راه به جده رفته است ، یاد داشت سفر خود را راجع باین دریا و خطرهای آن چنین پرداخته است : برای گذر کردن برجلبه سوار شدم . صبح سه شنبه بلطف خداوند بزرگ شکوهمند و نعمتیاری او که ما بس خواهان آنیم براه افتادیم .

سفر ما با نسیم ملایمی که می‌وزید ادامه می‌یافت ، ولی شب پنجشنبه دیرگام در حالی که از دیدار پرندگان که از حجاز برخاسته و بالای سرما در پرواز بودند شادی می‌کردیم از شرق برقی زده سپس طوفانی با باران آغاز شد که افق را تیره ساخت بزودی همه افق را پوشانید و ما نتوانستیم جهشی بدست آوریم و بادبان را به پائین دگل فرود آوریم و آن شب را در دریای بزرگ متلاطم گذرانیدیم . این دریا رشته صخره‌های مرجانی و آبهای پیچ‌پیچ دارد و ما توانستیم که هنر رهبانان و ملوانان را در میان آنها ببینیم . دیدن اینکه چگونه جلبه را از میان این آبهای باریک می - گذرانند شگفت‌آور است . همچون سواری هستند که براسبی که به افسار حساس ، و بلگام نرم باشد سوار باشد در این کار چنان مهارتی از خود نشان می‌دهند که وصف آن دشوار است . گاهی تنه کشتی به یکی از صخره‌های مرجانی برمی‌خورد و صدای دلخراش بگوش ما می‌رسید که نوید کننده بود و از زنده ماندن خود امیدبرمی‌گرفتیم . هر چند نوشته های این سیاح اسپانیایی وصف دریای سرخ است ، ولی برای درک دشواری کار رهبانان و دقت و جسارت دریانوردان آن روزگار مطالبی در آنها هست که شایسته مطالعه و پژوهش می‌باشد.

بسبب همین ورزیدگی و جسارت و سخت کوشی بود که می‌توان گفت در دریانوردی راه پارس به چین و هند ، ایرانیان بر اقوام دیگری که ساحل نشین این دریا

بودند برتری یافتند و چابکی و قدرت و آگاهی و مهارت آنها زباز زد گردید .
 مقدسی در کتاب احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم چنین نوشته است :
 « دو بندر عمده جهان عدن و سحر است . بیشتر مردم عدن وجده پارسیان اند...
 در سحر یکدیگر را بفارسی صدا می کنند و بفارسی سخن می گویند . سحر پایتخت
 عمان است . و آن دهلیز چین و خزانه شرق و عراق است و بیشتر مردم آن پارسیان اند... »
 همچنین : « جده شهری است بر دریا و مردم آن بازرگان اند . چون جده خزانه
 مکه و بارانداز یمن و مصر است . بیشتر مردم آن پارسیان اند و آنها را در آنجا کاخهای
 شگرف است . آنها که به هجر و عبادان سفر می کنند ، باید از دریای فارس و کرمان
 و نیز مکران بگذرند . و بیشتر مردم . این دریا را تا کرانه های یمن ، دریای فارس
 مینامند و بیشتر کشتی سازان و ملاحان آن پارسیان اند .

کلمات رهنامه ، رهبان ، رهمانج ، رهمانی ، و رهدار و راهدران و لنگرو
 بندر و دفتر و سکان و وزام و ناخدا و خن بادنمایا - خانه های بادنما - (خن به معنی
 طبقه و انبار کشتی) وزیر باد و امثال آنها که در قاموس کشتی رانی اقیانوس هند قرنها
 بکار رفته و امروز هم بکار میرود . فارسی و بازمانده روزگاری است که ایرانیان
 در دریای فارس پیشتاز و پرکار و شهره بوده اند . همچنین نام کشور چین که در
 دنیای قدیم چینستان خوانده می شده ، صورت پارسی دارد و چینیان ایران را پوسه و
 عربستان راناشه می نامیدند که صورت دیگری از کلمه های پارس و تازی بوده است .
 بیشک ایرانیان پیش از اسلام و در سده های نخستین بعد از اسلام رابط بین چین و مغرب
 بوده اند و داد و ستد بازرگانی عمده و دریانوردی منظم در دست آنها بوده است ... »^۱
 اینک با استفاده از کتاب «عجایب هند» اثر بزرگ شهریار رامهرمزی و همچنین
 کتاب «متون خاور دور» گابریل فران فرانسوی ، بشناسائی و معرفی رهبانان و دریانوردان
 و کسانی که در نوشتن کتب و سفرنامه های دریائی دست داشته اند ، می پردازیم :

خاندان بابشاد

یکی از خانواده های معروف سیرافی که اکثر افراد ذکور آن دریانوردان قابل
 و بنامی بوده اند ، خاندان بابشاد است . خاندان بابشاد آنقدر مقام و منزلت داشته اند که
 حتی پادشاهان نیز آنان را بزرگ و گرامی می داشتند . ناخدا بزرگ شهریار رامهرمزی
 می نویسد :

«... می گویند یکی از پادشاهان هند دستور داد تصویر محمد بن بابشاد را که
 ناخدائی مشهور بود و در میان دریانوردان شهرت و اعتبار بسزائی داشت نقش کنند ، زیرا
 چنین رسم بود که از میان هر صنف از مردم ، آن کسی که از حیث مقام و منزلت و ذکاوت
 منحصر بود صورت او را ترسیم میکردند ... »^۲

محمد بن بابشاد نخستین دریانورد معروف این خانواده است . ناخدا محمد تا
 سواحل ژاپن و چین سفر می کرده و از جزیره و قوای حکایتها تعریف می کند . و قوای

۱ - خلیج فارس - احمد اقتداری - ص ۸۹

۲ - عجایب هند - ص ۵۲ و ۷۷

به مجمع‌الجزایری می‌گفتند که بین چین و ژاپن واقع شده بود. بنا باظهار جعفر پسر راشد، مشهور به ابن‌لاکس - این دریانورد هم از خاندان باشد است - کشور طلا و مجمع‌الجزایر و قوقاق در مقابل کشور چین قرار داشته است هم‌چنین نقل کرده‌اند که جزایر و قوقاق از نزدیکی «دیجات گتج» شروع می‌شده است.

ساکنان جزایر و قوقاق مردمی دریانورد بوده‌اند تا آنجا که عدد کشتیهای آنها را تا هزار نقل کرده‌اند: «... ابن‌لاکس به من گفت که شاهد اعمال مدعش مردم و قوقاق بوده است. این مردم در سال ۳۳۴ [۹۴۵ م] باقریب یکهزار زورق به نبرد شدیدی با اهالی شهر قبله پرداختند، ولی بر آنها فائق نیامدند...»^۲

در جزایر و قوقاق جمعیت زیادی زندگی می‌کرده‌اند و مردم آن شباهت فراوانی به طایفه ترکان داشته‌اند. اینان «... در صنعت و هنر زیرک‌ترین مردم دنیا میباشند و اهتمام زیادی در تربیت صنعتگران بکار می‌برند. با این حال مردمی مکار و خیانتکار و بدذات و در هر کاری سخت‌گیر و شدیدالبأس میباشند...»^۳

نویسنده دریانورد حکایت می‌کند که در مجمع‌الجزایر و قوقاق عقرب‌هایی وجود دارند که مثل گنجشک پرواز می‌کند، اگر یکی از این عقرب‌ها انسانی را نیش بزند، بلافاصله بدنش ورم می‌کند، سپس پوست بدنش می‌ترکد و بعد می‌میرد.

محمدبن بابشاد که بارها شرق دور و تا آخرین بنادر مسکونی چین و ژاپن سفر دریائی کرده است و ناخدا بزرگ شهریار راه‌مهرزی، اغلب حکایات و شنیدنی‌های او را نقل می‌کند، از درختی در مجمع‌الجزایر و قوقاق، سخن می‌گوید که شنیدنش جالب است: «... در آن سرزمین درختی است بسیار عظیم دارای برگهای گرد و گاهی دراز میوه آن درخت شبیه است بکدو اما بزرگتر از آن بصورت انسانی ماند، هنگام وزش باد میوه‌ها بحرکت درآیند و از داخل آن صدائی برآید. این میوه همچون میوه عشر^۴ پرباد است همینکه از درخت چیده‌شود باد آن خارج شده و پوست آن همچون کلاغ

۱ - ملکزاده مترجم عجائب هند «دیجات» را چنین معنی می‌کند «... دیجات عبارت از مجمع‌الجزایری است که از جنوب هندوستان و جنوب شرقی آسیا تا جزایر و قوقاق (ژاپون) امتداد دارد. جزایر جنوب آسیا موسوم بوده است به دیجات دوم و جزایر جنوب هندوستان دیجات گتج نامیده می‌شد.» (ص ۱۶۲) ناخدا بزرگ شهریار را مهرمری درباره دیجات الدم مینویسد: «... در بعضی از قسمت‌های این کتاب حکایاتی از حوادث دیجات‌الدم آورده‌ام. این دیجات عبارت از جزیره‌هایی میباشند که از نزدیکی دیجات گتج شروع می‌شود تا جزایر و قوقاق امتداد دارد. می‌گویند تعداد این جزایر سی‌هزار می‌باشد و بقرار اظهار بازرگانان از این جزایر دوازده هزار جزیره آباد و مسکون است. طول هر یک از این جزایر از نیم فرسنگ و کمتر از یک فرسنگ تاده فرسنگ بوده و فاصله میان آنها یک فرسنگ میباشند و تمام این جزایر شزارند...» (ص ۱۳۱ - عجائب هند).

۲ - عجائب هند - ص ۱۴۱

۳ - ایضاً - ص ۱۴۱

۴ - محمد ملک‌زاده می‌نویسد: «عشر (به ضم اول و فتح مائی) النجمی گوید یک نوع درخت کوچکی است که در آسیای جنوبی و بلاد عرب و افریقای استوائی می‌روید و از آن صمغ می‌گیرند...» (ص ۵۶ عجائب هند)

مرددای در دستش باقی ماند ...»^۱

با اینکه مجمع‌الجزایر و قواق بموجب نوشته «ناخدا بزرگ شهریاری، و نقل قول ناخدایان ایرانی، سرزمینهای آباد، با هزاران هزار سکنه و دارای صنعت و هنر فراوان بوده‌اند، خرافات و اعتقاداتی نیز داشته‌اند که شاید، پایه نابودی و از بین رفتن آنها نیز همین خرافات و اعتقادات بوده باشد.

چنانچه یکی از دریانوردان که بازورقی کوچک از بندر «سریه»^۲ که در جنوب شرقی سوماترا بوده به چین میرفته در پنجاه «زامی»^۳ سریه با طوفان شدیدی برخورد می‌کند، چنانچه سرنشینان کشتی مجبور می‌شوند کالای و لوازم اضافی کشتی را بدریا بریزند. طوفان کشتی را بجزیره ناشناخته‌ای میبرد و ساعاتی بعد که طوفان به پایان میرسد، چندین نفر از اهالی جزیره ساحل می‌آیند و به کشتی نشینان میفهمانند که بزودی عده‌ای بکمک آنها خواهند شتافت. ولی تا روز چهارم خبری از کمک کنندگان نمی‌شود. روز پنجم سی نفر سرنشینان کشتی که آب آشامیدنی آنها تمام شده بود با سلاحهایی که داشتند، بامید یافتن آب بجزیره قدم گذاشتند. ساکنان جزیره که ناظر خروج کشتی نشینان بودند از ترس فرار را برقرار ترجیح دادند. یکی از چهل مرد ساکن جزیره که بنظر هوشیارتر میرسید بآنها نزدیک شده و علت هجوم ورودشان را بجزیره جویا شد. یکی از سرنشینان کشتی که با زبان ساکنان مجمع‌الجزایر و قواق آشنائی داشت، متقابلاً نام جزیره و علت فرار ساکنان آنرا پرسید؛ او در جواب گفت این محل جزیره و قواق است و جزایر دیگر نیز بهمین اسم، نامیده می‌شوند. و افزود در سیصد فرسنگی ساحل شهری وجود دارد ... و ساکنان جزیره چهل نفر هستند. آنگاه همین فرد بکشتی نشینان آب آشامیدنی و غذا داد.

خانواده باشد که بسوماترا نیز سفر میکرده‌اند درباره جانوران
جانورشناسی
 و جانورشناسی نیز مطالعاتی داشته و دیدنی‌ها و شنیدنی‌های
 خود را برای دیگران حکایت می‌کرده‌اند.

محمدبن بابشاد، در جریان سفرهای خود به «سوماترا» و بخصوص به «لامری» - ناحیه شمالی جزیره سوماترا - و «قاقله»، شهری در ناحیه مرکزی سوماترا - از میمونی ماده صحبت می‌کند، که از یکی از ملوانان باردار شده بود!

این حادثه در سال ۳۰۹ هـ (۹۲۱ - م) در يك کشتی تجاری که بقاقله^۱ می‌رفت رویداد. ناخدای کشتی پس از تخلیه قسمتی از کالا در قاقله باقی مانده را به بندر دیگری که تا آنجا هفت روز دریائی فاصله بود برد و کشتی در خلیج کوچکی که سه یا چهار

۱ - عجائب هند - ص ۵۳

۲ - محققین فرانسوی جزیره سریه را تحریف شده «سهنوار» که در جنوب سوماتراست می‌دانند ولی در نقشه کتاب عجائب هند این جزیره بنام «سریورا» ثبت شده است.

۳ - «در فهرست واژه‌های کند در متن فرانسه می‌نویسد: زام اندازه زمانی در اصطلاح کشتی‌رانان است که يك هشتم شبانه روز یعنی سه ساعت باشد. المنجد می‌نویسد: «الرابع من کل شیئی» (ص ۵۵ عجائب هند)

فرسنگ فاصله داشت، لنگر انداخت و سرنشینان، بقیه کالارا بساحل بردند. پس از اینکه همه ملوانان و بازرگانان از کشتی پیاده شدند و فقط یکنفر را در آن به پاسبانی گماردند، ناگهان عده‌ای میمون بکشتی حمله‌ور شده و قصد ورود بآن را نمودند. ملوان پاسبان با چوب و سنگ همه میمونها را فراری داد، غافل از اینکه يك ماده میمون بزرگ خود را در کشتی مخفی کرده است. ملوان پس از راندن مهاجمین بخوردن نان مشغول شد، که ناگاه میمون ماده را دید که بسوی او روی آورده است باردیگر میمون ماده با شاخه‌ای موز که بیست دانه موز بآن بود - به کشتی آمد و آن را به ملوان هدیه داد. از آن لحظه به بعد، میمون دیگر ملوان را ترك نکرد و هر روز که بجنگل می‌رفت برای او موز و خوردنی‌های دیگر می‌آورد. ملوان میگوید: «... شب‌ها در کشتی در کنار من می‌خوابید تا آنکه نفس من باو مایل شد و با او رفع شهوت می‌کردم. پس از سه ماه که بدینگونه گذشت او را دیدم بسنگینی راه می‌رود و شکم خود را که بزرگ شده بود به من نشان میداد و با اشاره می‌فهمانید که از من آبتن است...»^۱

ملوان نگهبان کشتی وقتی خود را با چنین حادثه‌ای روبرو دید، از ترس سرزنش همکاران و شرمساری نامش از این عمل زشت، مقداری البسه، آذوقه، و آب در قایقی - که معمولا برای نجات سرنشینان در هر کشتی موجود است - قرارداد و در غیاب میمون، کشتی را رها کرد و پس از طی بیست زام خود را به جزیره اندمان^۲ رسانید. از آنجا نیز پس از گرفتن مقداری آذوقه و موز بسوی مقصد نامعلومی براه افتاد، تا پس از طی هفتاد «زام» دیگر بجزیره «بدفار کله»^۳ و از آنجا به «کله»^۴ رسید. در این نقطه بود که ملوان بهمان کشتی که از آن فرار کرده بود رسید و صاحب کشتی داستان میمون ماده را برای او چنین حکایت کرد:

«... وقتی بساحل دریا مراجعت کردیم میمون ماده‌ای در کشتی دیدیم که در همانجا يك یا دو بچه زائیده بود، صورت بچه‌ها شبیه بصورت انسان بود. سینه‌شان بدون مو و دمشان کوتاهتر از دم سایر میمونها بود. اهل کشتی یکدسته گمان بردند این میمون از ملوان کشتی آبتن شده و ملوان بوسیله قایق فرار کرده‌است. زیرا هیچ چیز از اسباب کشتی مفقود نشده بود جز همان قایق و لوازم آن. بعضی دیگر عقیده داشتند که میمون ملوان را کشته و قایق را هم عابرین یا شکارچیان برده‌اند. خلاصه قضیه همچنان مشکوک ماند، میمون و بچه‌هایش را نیز از کشتی بیرون انداختند.

محمد بن بابشاد میگفت ملوانی که این داستان را برای او نقل کرده بود قوه بینائیش خیلی ضعیف بود علت را که سؤال کردم گفت: ضعف چشم من از زمانی شروع شد که با آن میمون آمیزش کردم و توقف زیاد در دریا نیز باعث شدت آن گردید...»^۵

۱ - عجائب هند - ص ۵۵

۲ - اندمان جزایرست در دریا بین سواحل شرقی هندوستان و سواحل غربی هندوستان و چین

۳ - جزیره‌ایست نزدیک سواحل غربی جزیره سوماترا

۴ - جزیره‌ایست نزدیک ساحل جزیره مالزی، در نیمه راه کشتی‌رانی بین سواحل ایران و عربستان و چین واقعه شده و توقفگاه کشتی‌ها بین شرق و غرب بوده است.

۵ - عجائب هند - ص ۵۶

نقل این نوشته ، از آن نظر جالب است، که حکایتگر مسافرت‌های متوالی دریانوردان و ناخدایان ایرانی بآب‌های دور دست اقیانوس هند ، دریای سرخ ، کشورهای چین و ژاپن و هزاران جزیره متفرق در این ناحیه از جهان وسواحل کشورهای هندوچین و مالزی است و این سفرها نشانه مهارت و قدرت رهبری کشتیها و شناسائی کامل دریا از طرف دریانوردان ایران ، بخصوص خاندان «بابشاد» است .

مارها و افعی‌ها

محمدبن بابشاد، برای ابوالحسن یکی دیگر از دریانوردان ایرانی حکایت کرده است که در سواحل خلیج سرندیب مارهای خطرناکی هستند که فقط افسونگران و یامرگ می‌تواند ، مارگزیده را از سم آنان برهاند. هر گاه افعی یا ماری، انسانی را بگزد بلافاصله افسونگر را خبر می‌کنند، تا او را شفا دهد. اگر کرامات جادوگر سبب نجاتش نشد ، او را روی يك تخت چوبی می‌گذارند و بجریان آب رودخانه‌ای که از کنار شهرها می‌گذرد می‌سپارند و چنانچه هیچک از آنان نتوانستند معالجه‌اش کنند و مارگزیده به آخرین شهر رودخانه رسید ، او را بدریا ویا نقطه‌ای عمیق از رودخانه میاندازند تا غرق شده از درد ورنج نجات یابد. اما چنانچه در این مدت بهبود یافت، پای پیاده شهری که در آن میزیست، باز می‌گردد .

محمدبن بابشاد حکایت می‌کند که در «سریره»^۱ نهنگ‌هایی زندگی می‌کنند که جادوگران آنها را افسون کرده‌اند . چون خانه‌های مردم در روی آب خلیج واقع شده ، نهنگ‌ها در کنار خانه‌ها زندگی می‌کنند و هیچ آزاری ب مردم نمی‌رسانند . اما همینکه از خلیج خارج شوند ، هر چه سر راه خود به بینند از بین می‌برند و می‌لغند . هم او برای ناخدا بزرگ شهریار رامهرمزی حکایت کرده است که نهرهای خلیج سرندیب در مدت بسیار کوتاهی خالی و پر می‌شود ، بطوریکه هنگام تهنشین شدن آب رودخانه وریختن آب بخلیج شنهای کف رود نمایان می‌شود . ناخدا محمدبن بابشاد گفته است :

«... روزی در کف رودخانه زنی را دیدم که چهار زانو روی ماسه‌های کف رودخانه نشسته و لباسهای خود را در دست دارد . از او پرسیدم بچه سبب چنین جائی نشسته‌ای ؟ جواب داد : من پیرزنی هستم سالخورده که مدت زیادی در دنیا زیسته و سهم خویش را از این دنیا گرفته‌ام ، حال میخواهم به نزد خدای خود بروم تا نجات خویش را از او بخواهم . گفتم اینجا چرا نشسته‌ای ؟ گفت : انتظار دارم آب بیاید و مرا ببرد . پیرزن آنقدر در آن مکان نشست تا هنگام مد رودخانه فرا رسد و طغیان آب او را در ربود و غرق شد ...»^۲

دریانوردان خانواده بابشاد بچند بندر و جزیره ناشناخته نیز که تا سده‌های سوم

۱ - بندری است در جنوب شرقی جزیره سوماترا

۲ - عجائب هند - ص ۹۸

هجری دریانوردان ایرانی آنجا را نمیشناختند، سفر کرده‌اند، که از جمله می‌توان نام این نقاط را برد :

۱ - جزیره «نیان» نزدیک سواحل شمال غربی جزیره سوماترا .
 ۲ - جزیره «براو» که دراقیانوس هند و نزدیک سواحل غربی جزیره سوماترا واقع شده است .

۳ - فنسوره جزیره ایست مجاور سواحل جزایر سوماترا .
 نه ناخدا بزرگ شهریار رامهرمزی ونه محققین فرانسوی هیچکدام محل آنرا تعیین نکرده‌اند. ولی بموجب عقیده محمد ملکزاده چون در داستان سی ونهم کتاب عجائب هند نام آن در ضمن داستان جزیره سوماترا برده شده می‌بایستی در همین حوالی باشد .
 ۴ - لولوبیلنگ - شهری است در کنار خلیج کوچکی در ساحل غربی جزیره سوماترا .

۵ - قاقله شهر است در ناحیه مرکزی جزیره سوماترا .
 محمدبن بابشاد ، از بعضی از این جزایر حکایاتی می‌کند که خواندن آن ، جالب است :

الف : در جزیره «نیان» قومی آدمخوارند که بعد از خوردن آدمیان، کله‌های آنها را جمع می‌کنند و هر کس جمجمه بیشتری داشته باشد افتخارش بیشتر است .
 ب - مردم «نیان» شمش‌های مس را بقیمت گزاف می‌خرند . همانطور که سایر مردم جهان طلا را گرانها می‌دانند و ذخیره می‌کنند ، آنان شمش‌های مس را نگاه می‌دارند .

ج - در همین جزیره ، کله‌های انسان را جمع و خشک کرده و خرید و فروش می‌کنند .

د - اهالی فنسوره، لامری ، کله ، قاقله و صنفین نیز آدمخوارند . اینان دشمنان خود را به قصد انتقام می‌خورند . گوشت انسان را خشک کرده و با آن انواع تنقلات می‌سازند و با شراب می‌خورند .

ه - محمدبن بابشاد در سریره - حیوانی دیده است بصورت بنی آدم ، سیاه پوست با دو پا و دو دست درازتر از انسان و دمی دراز . بدنش پر از مو بوده و با زنی که ویرا در خانه‌اش پناه داده بود زندگی می‌کرده است .

محمدبن بابشاد از آن زن درباره حیوان عجیب الخلقه می‌پرسد و او در جوابش می‌گوید از جنس میمون است، ولی خلقت او شبیه انسان ، منتها با صدائی ضعیف و نا مفهوم .

ناخدا بزرگ شهریار رامهرمزی از خاندان «بابشاد» اسامی چند نفر را ذکر میکند که آنان نیز در فن دریانوردی مهارت داشته و باقیانوسها سفر می‌کرده‌اند . مشهورترین آنها بعد از

ناخدایان دیگر
خانواده بابشاد

«محمدبن بابشاد» «راشد غلام» پسر بابشاد است . شهریار رامهرمزی به نقل مطالبی که از او شنیده است می‌گوید :

«... در ماه ذیقعدہ سال ۳۰۵ هـ [ژوئن ۹۱۷ - م] در يك زورق كوچك از سیراف به بصره مسافرت می‌کردم. در ناحیه رأس‌الکلام که دماغه‌ای در خلیج فارس - بین سیراف و بندر بصره^۱ - بود، دریا طوفانی شد، ناچار شدیم مقداری از بارهای زورق را به دریا ریختیم، امواج دریا بقدری بلند می‌شد که بر روی زورق سایه می‌افکند و آن را در زیر سایه خود می‌پوشانید و سپس در زیر زورق در هم می‌شکست هنگامی که موج‌ها سر بآسمان می‌کشیدند هر چه کوشش می‌کردم آسمان را به بینم ممکن نمی‌شد زیرا امواج بین ما و آسمان حائل بودند و روز را در نظر ما پنهان می‌ساختند...»^۲

ناخدا بزرگ از دریانورد دیگری از خانواده بابشاد بنام «ابوعبداله» نیز که پسر «محمدبن بابشاد» بوده است، نام میبرد. ابوعبداله از ناخدایان سیرافی بوده که با کشتی خود بکشور طلائع^۳ و سایر بنادر سفری کرده. او که از دریانوردان معروف و متهور بوده است در «اغباب»^۴ سرندیب - یکی از نواحی بزرگ «ابریر»^۵ بوده، بازارهایی بر خورد کرده که طول هر بازار نیم‌میل بوده است. انواع پارچه‌های نفیس و پر بها را که به «غیبیه»^۶ شهرت داشته دیده که مردی آنها را خرید و فروش می‌کرده‌اند در همین شهر ششصد بت وجود داشته که مورد پرستش عامه مردم بوده است. همین ناخدا برادر دیگری دارد که او نیز، نظیر برادرش دریانوردی قابل است. در یکی از سفرهای دریائی که برادر او از سیراف به بصره می‌رفته، کشتی وی دچار حادثه‌ای که ذکر نشده - گردیده و او با کالا و سرنشینان کشتی غرق شده‌اند. چندی بعد از فقدان کشتی و مسافرائش زنی از ساکنان سیراف چند ماهی خریداری می‌کند و هنگامیکه شکم یکی از ماهیان را پاره می‌کند تا آنرا برای پختن آماده سازد انگشتری از درون امعاء ماهی بدست می‌آید. زن خریدار ماهی، انگشتر را بدیگران نشان می‌دهد، هنگامی که محمد بابشاد، انگشتر را می‌بیند آنرا می‌شناسد و می‌داند، برادرش با کشتی و سرنشینان آن غرق شده و در گذشته‌اند.

مردانشاه

خانواده ایرانی دیگری که به دریانوردی علاقه خاصی داشته‌اند خاندان «مردانشاه» ناخداست. سفرهای دریائی این دریانورد بیشتر در سواحل قاره هند^۷ و بلاد «فلفل» ناحیه‌ای در ساحل جنوب غربی شبه‌قاره هند -

۱ - عجائب هند - ص ۱۲۹

۲ - ایضاً - ص ۱۳۰

۳ - ناحیه جنوبی هندوستان کنور طلائع نامیده می‌شده است. علاوه بر این در آن ایام جزایر جنوب جاوه و سوماترا نیز بدین نام معروف بوده‌اند.

۴ - اغباب جمع غب بمعنای خلیج است و این محل در مجاورت سواحل سیلان و سرندیب واقع شده است.

۵ - ابریر - ناحیه‌ایست در جنوب هندوستان و بنا بداستانیکه شهریار رامهرمزی در کتاب عجائب هند آورده. در سرزمین اغباب سرندیب قرار دارد.

۶ - عجائب هند - ص ۱۳

۷ - همان مأخذ - ص ۱۶۵

بوده است. او که از خانواده خالص ایرانی است و شاید هم زردشتی مذهب بود، تا هفتاد سالگی فرزندی نداشت. در این سن از وی پسری بدنیا آمد که نامش را «مرزبان» گذاشت. ناخدا مردانشاه به مرزبان و مادرش علاقه فراوانی داشت، تا جائیکه در اغلب سفرهای دریائی، آنانرا همراه خود می برد.

در جریان یکی از همین سفرها هنگامی که بدریای «بارنان»^۱ در سواحل هند و بمقصد «کولم»^۲ سفر می کرد، بادی شدید وزیدن گرفت. مردانشاه که بیش همه ناخدایان ایرانی بکشتی اش و ناخدائی عشق می ورزید، تنها فرزندش را که در آغوش داشت از یاد برده در یک لحظه او را بدریا افکند و به نجات کشتی، کالا و سرنشینان آن پرداخت. ناخدا بزرگ شهریار رامهرمزی در کتاب عجائب هند، عشق جنون آسای ناخدا مردانشاه را در این حادثه بیان کرده می نویسد:

«... یک روز که در دریای بارنان سیر می کرد و قصد کولم را داشت، طفل را از مادرش که در کابین بود طلب کرد. مادر طفل را در آغوش پدر گذارد و پدر تا غروب آفتاب او را در بغل داشت و با او بازی می کرد ناگاه باد شدیدی برخاست و دگل کشتی را واژگون ساخت. مردانشاه را وحشت فرا گرفت. همینکه طوفان شدت یافت اراده کرد طفل را بدامان مادر افکند، خود بچاره جوئی برخیزد. اما بدون اینکه متوجه شود کودک بدریا افتاد و او تا نماز صبح به تمشیت امور کشتی پرداخت.

چون سپیده صبح دمید و دریا آرام گرفت و نظم کشتی برقرار گشت با خاطری آسوده بجای خود نشست و بمادر طفل گفت مرزبان را بیاور. زن جواب داد مرزبان از اول شب نزد تو بود، مرد از این گفتار متوحش شد چنانکه ریش خود را می کند و سرش را بدر و تخته می کوفت، بدینگونه تمام اهل کشتی را مشوش و پریشان ساخت. در این زمان سکان بان کشتی گفت: از اول شب سکان کشتی در زیر دست من به سنگینی حرکت می کند آنجا را جستجو کنید. چون بدان مکان توجه کردند چیزی را دیدند که در آنجا بی حرکت قرار گرفته است. مردی را برای تجسس پائین فرستادند چون آن مرد برآمد طفل را سالم و بی عیب با خود داشت و او را بمادرش تسلیم کرد. مادر پستان در دهانش گذاشت، بخوبی شیر خورد، سن طفل در آن وقت پانزده ماه بیشتر نبود...»^۳

جالب این است که ناخدا شهریار، از قول «اسمعیلیویه» درباره مرزبان می نویسد: «... اسمعیلیویه بمن گفت: مرزبان را من دیدم موقعی که هفتاد سال از عمرش گذشته بود و در یک روز سیزده بار نزد قاضی عمان آمد و برای ربودن اموال مردم قسم خورد، اما قسم دروغ.

۱ - «نظر محققین فرانسوی بر این است که دریای بارنان همان دریای «راست در جهت غربی شبه قاره هند» (عجائب هند - ص ۱۶)

۲ - کولم بندریت در کرانه جنوب غربی هندوستان و ساحل دریای لار «عجائب هند هندص

(۱۶۶)

۳ - عجائب هند - ص ۷۵

بسیاری دیگر از مردم بمن می گفتند در میان ناخدایان کشتی ، ناخدائی ظالم تر از این مرزبان نیست و با بازرگانان کشتی خودش مانند پلیس رفتار می کند...^۱ و این تنها داستانیست که از یکی دیگر از ناخدایان ایرانی بجای مانده است

دریانوردان دیگر غیر از خاندان بابشاد ، دریانوردان دیگری نیز بوده اند که در سفر بدریاها مهارت داشته اند . اینان اکثر از دریانوردان سیرافی و از خانواده های کهن دریانورد بوده و در بعضی از تواریخ و نشریات دریائی نامشان آمده است برای شناخت اینعهه داستانهائی را که منسوب بآنهاست می آوریم :

۱ - ابوالحسن محمد بن احمد بن عمر سیرافی که در سال ۳۰۰ - هـ (۹۱۲ - م) در دریاهاى آسیا و افریقا سفر می کرده است . از قول او نقل می کنند که بدریای عمان جزر و مد دریا ماهی عظیمی بساحل انداخته که او هیچگاه ندیده و یا شنیده بود . او می گوید که يك سوار قادر بوده از فك او داخل شده و از طرف دیگر خارج شود.^۲ از همین دریانورد ، داستان دیگری نقل می کنند که خود از بعضی دریا - نوردان دیگر شنیده بوده است . ناخدا بزرگ شهریار رامهرمزی می نویسد :

«... زمانی کشتی ای از عدن به جده مسافرت می کرد ، مقابل زیلع - بندری در ساحل افریقا و کرانه جنوبی دریای احمر - ماهی ای چنان ضربتی با سر خود بکشتی زد که سرنشینان کشتی یقین کردند کشتی شکسته و سوراخ شده است .»

کاگران با عجله بسوی انبار آب کشتی روانه شدند تا به مرمت آن پردازند ، اما هر چه تجسس کردند سوراخی در آن نیافتند ، از این واقعه تمام متعجب شدند که با چنین ضربت شدیدی اندک اثری در کشتی پدیدار نگشت .

وقتی کشتی بجده رسید و آنرا برای تعمیر بخشکی بردند ، مشاهده کردند کله ماهی به بدنه کشتی فرورفته و سوراخی را که ایجاد کرده است مسدود ساخته و چون حیوان قادر به نجات خود نشده بود بدن او از گردن جدا شده کلشاش همچنان در سوراخ کشتی باقی مانده است .

همین شخص می گفت اغلب دیده است ماهیان بزرگی را که صید کرده و شکم آنها را باز کرده ماهیان کوچکتري در آن دیده اند ...»

۲ - ابوالحسن علی بن شادان سیرافی - دریانوردی بوده که شهریار رامهرمزی از او از حکایاتی نقل می کند ، ولی از چگونگی رفتن او بسفرهای دریائی ذکرى

۳ - ابوزهریرختی دریانوردی بوده که از بزرگان شهر سیراف نیز به شمار میرفته است . او که دیانت زرتشت را داشت ، ناخدائی امین و درستکار بود و در بین زرتشتیان هند بامانت مشهور بود . وی بعد از مدتی دیانت اسلام را قبول کرد و زیارت مکه رفت . در یکی از سفرهای دریائی که وی بجزیره - نساء می رفت با دختری از اهالی این جزیره ازدواج کرد . ابوزهر مدعی است که همه عمرش را در کشتی گذارنیده

۱ - عجائب هند - ص ۷۵

۲ - ایضاً - ص ۱۱

خود در این باره چنین میگوید: «... من در سنین کودکی با پدرم که تمام عمر خود را در کشتی گذارنیده سوار کشتی شده‌ام تا امروز که هشتاد سال از عمرم میگذرد...»^۱

ابوزهر در یکی از سفرهای دریائی که از قول یکی از مردانیکه با کشتی بزرگ او سفر می‌کرده حکایتی نقل می‌کند، که شنیدن آن خالی از لطف نیست: او می‌گوید: در سفر دریائی «ملاتو» که بسرزمین چین نزدیک می‌شدیم بطوفان سهمگینی که نظیر آن کمتر دیده و شنیده شده، برخوردیم. چون طوفان در نقطه‌ای حادث شده بود که ستاره سهیل بر بالای کشتی دیده می‌شد، دریانوردان و بازرگان و مسافران مرگ خود را حتمی دانستند. اتفاقاً وقتی غروب آفتاب فرارسید به جزیره‌ای نزدیک شدیم که شعله‌های آتش بارتفاع چندصد متر از آن بالا می‌رفت. سرنشینان کشتی بازاری والتماس از ناخدا خواستند تا کشتی را قبل از رسیدن بجزیره آتش غرق کند. ولی او در جواب آنها گفت هیچ ناخدائی در جهان چنین کاری نمی‌کند. مگر اینکه خود کشتی غرق شود و یا در هم شکسته شود. اما فریاد سرنشینان آن چنان بود که ناخدا قادر نبود، فرامینی که میداد بگوش ملوانان برساند.

در این حال مردی اسپانیائی اهل قادیسه که مخفیانه به کشتی وارد شده بود و از غذای باقیمانده مرغان دریائی که ملوانان بگوشه‌ای از کشتی می‌ریختند سدجوع می‌کرد، خود را ظاهر کرده پس از ساکت کردن مسافران درباره جزیره مذکور چنین گفت:

«... آنچه را که در مقابل خود می‌بینید، جزیره‌ایست که اطراف و سواحل آنرا کوهها احاطه کرده و امواج عظیم اقیانوس حین برخورد بکوههای جزیره متلاشی شده و بدریا برمی‌گردد و شب هنگام چنین بنظر می‌رسد که آتش هولناکی برافروخته‌اند و باعث ترس و وحشت مردم نادان می‌شود. هنگام روز و طلوع آفتاب منظره آتش از اسپانیا دیده می‌شود. من یک مرتبه از اینجا عبور کرده‌ام و این دومین دفعه است که بآنجا می‌آیم...»^۲

گفتار این مرد موجب آرامش سرنشینان کشتی و تنظیم فرامین ناخدا شد تا اینکه صبح روز بعد کشتی بساحل جزیره نزدیک شد. همه ساکنان کشتی در ساحل پیاده شدند و باستراحت پرداختند. ولی ناگهان:

«... جمعیت انبوهی از زنان که خدا میداند عده آنها چقدر بود. سر رسیدند و خود را بروی مردان کشتی انداختند بقسمی که هر یک مرد بدست متجاوز از هزار زن گرفتار شد. بدین قسم زنان جزیره تمام مردان را بطرف کوههای اطراف بردند و از آنان به جبر تمنای تمتع داشتند... تا کار بدان جا کشید که مردها بر اثر ضعف و ناتوانی یکی پس از دیگری بدرود حیات گفتند (ولی) باز هم زنان دست از آنان نکشیده و خود را بروی نعش آنها می‌افکندند، بدون اینکه از بوی تعفن لاشه‌ها متألم شوند...»^۳

۱ - عجائب هند - ص ۱۳

۲ - ایضا - ص ۲۰

۳ - ایضاً - ص ۲۱

این داستان را همان مرد اسپانیولی نقل کرده و مدعی شده بود که با يك زن بگوشه ای پناه برده و پس از ماهها با يك کشتی کوچک که (فلو) نامیده می‌شود و باد آنرا بسوی ساحل جزیره آورده بود می‌گریزد. او همسر خود را به «ابوزهر برختی» نشان داده و ناخدا بزرگ شهریار رامهرمزی علت ازدحام زنان در آن جزیره را از قول همسر مرد اسپانیائی توصیف کرده است :

«... ما زنان از اهالی کشور وسیعی هستیم که دارای شهرهای بزرگ میباشد و بان ، جزیره احاطه دارند. مسافت میان هر يك از شهرها تا جزیره سه شبانه روز راه است تمام مردم کشور ما از شاه تا گدا آتشی را که شب ها در جزیره مشاهده می‌شود ، می‌پرستند و آن جزیره را خانه خورشید می‌نامند ، زیرا می‌بینند که خورشید از سمت مشرق آن برآمده و بسمت مغرب فرومی‌رود . بدین جهت گمان می‌کنند که خورشید شب‌ها را در جزیره می‌خوابد ... زنان کشور ما در شکم اول يك پسر می‌زایند و در شکم دوم دو دختر و بهمین قسم تا آخر عمر ... بدین سبب است که در این کشور عده مردان کم و عده زنان زیاد است و همینکه تعداد زنها روفزونی می‌گذارد و میخواهند بر مردها غلبه کنند ، بلادرنگ کشتیهائی ساخته و هزاران زن را در کشتیها سوار می‌کنند و می‌برند بجزیره و بخدای خود خورشید می‌گویند : خدایا تو سزاوارتری که این زنان را که خود خلق کرده‌ای نگاه داری کنی زیرا ما طاقیت نگاهداری آنها را نداریم ...»^۱

ابوزهر برختی ، از سه هزار و یکصد و بیست نوع مارهای سرزمین هندوستان نیز داستان هائی نقل کرده است . در یکی از سفرهای دریائی خود از يك پزشک هندی اهل سرندیپ می‌شنود که در «تاکا»^۲ ماری وجود دارد که هرذی روحی را از بین میبرد :

«... در سرزمین تاکا ... هنگامی که باد از سوی سرزمین مارهای تاکا شروع به وزیدن می‌کند ، تمام حیوانات از پرنده و چرنده تا مسافت سه فرسنگ از اثر این باد مسموم و هلاک می‌شوند . بدین جهت اهالی تاکا در هر سال ، جز روزهای معینی ، در آن سرزمین باقی نمی‌مانند . هر زمان که باد از جانب دریا بوزد در اماکن خود می‌مانند وزمانیکه وزش باد از ناحیه مارها وزیدن گیرد ، با شتاب به کشتهای خود سوار شده بسوی جزایر میان دریا فرار می‌کنند و همینکه وزش باد به پایان رسید دوباره بخانمان خود برگشته بکارهای کشاورزی و استخراج معادن مشغول می‌شوند . زیرا تاکا سرزمینی است زر خیز و در آن کانهای زر و سیم فراوان است . در هر سال سیلهای عظیم از جانب مشرق بدین سرزمین سرازیر شده برای اهالی عطریات همراه می‌آورد ...»^۳

۴ - ابن‌اشرتوا - یکی دیگر از دریانوردان ایرانی و خالوی ناخدا «ابوزهر

۱ - عجائب هند - ص ۲۱

۲ - محمد ملک‌زاده در تفسیر اماکنی که در کتاب عجائب هند نامی از آن ها ، آمده می‌نویسد : «از مفهوم داستان چنین برمی‌آید که تاکا ، در سرزمین هندوستان واقع است ، ولی در شمال جنبه مرز سودان در افریقا نیز محلی بنام تاکا در نقشه ضمیمه ثبت شده است» (عجائب هند - ص ۱۶۰)

۳ - عجائب هند - ص ۳۳

برختی» است. قبل از شرح داستانی که از او نقل شده بدنیت معنی این نام را بدانیم. کلمه «انشرتوا» در زبان جزیره زنان پرنده و آب که داستان آنرا خواهیم دید باین معنی است که «چه کار می‌توانم بکنم...؟» و چون این آخرین جمله‌ای بوده است که مادر خانواده «انشرتوا» پس از عمری اسارت در لحظات آزادی بر زبان رانده فرزندان و افراد خانواده بهمین سبب بدین نام شهرت یافته‌اند^۱.

شرح چگونگی این نامگذاری و داستان «انشرتوا» گذشته از اینکه خود یکی از شیرین‌ترین ماجراهای دریائی است، در حقیقت تبلور افسانه دختران دریائی و ماجراهای مربوط به آنهاست که سینه به سینه و نسل به نسل باقی مانده و پایه قسمتی از فلکلور مردم ساحل نشین را تشکیل می‌دهد.

ابن ابونشرتوا با کشتی بزرگی که داشته، سفرهائی بخاور دور می‌کرده است. در یکی از سفرهای خود به جزیره فنصور - نزدیک جزیره سوماترا - بادهای دریائی، کشتی او را بخلیج کوچک و آرامی می‌راند که ناچار می‌شود بیست و سه روز در آنجا توقف نماید.

اما حرکت آرام آب دریا بنحوی بوده است که در این مدت جریان آب بتدریج کشتی را بمیان جزیره‌هائی در آن حدود می‌برد. داستانی که ابن ابونشرتوا برای ابوزهر نقل کرده است و می‌توان آنرا از جمله قدیمی‌ترین داستانهای مشرق زمین دانست در همین جزایر اتفاق می‌افتد. قبل از پرداختن باصل داستان یادآوری این نکته ضروری است که هم اکنون نیز در سواحل ایرانی خلیج فارس مادران داستانهای فراوانی از ننه ماهی برای کودکان خود می‌گویند و در دشت مرغاب در کاخ بارکورش کبیر نیز نقشی از (ا. آ) موجودی با نیم تنه انسان و ماهی در مدخل یکی از تالارهای کاخ تراشیده شده است و ارتباط این داستان با افسانه‌های مورد بحث و نقش دوران هخامنشی ما را بر آن میدارد تا نخست بشرح آنها بپردازیم:

«... درگاههای چهار در ورودی و خروجی سالن^۲ از سنگهای سیاه صیقلی شده منقوش باشکال مختلفه مزین بوده. حجاری درگاه شرقی از دو شکل یکی ا. آ (خدای آب دریا) که تنه و سر و پایش شکل انسان ولی يك شکل ماهی که از سر تا پای او کشیده شده در پشت دارد و مظهر دیگری که سم و پای آن مثل گاواست منقوش گردیده نقشهای این دو درگاه نقش منحصر بفردی است که ضمن حجاریهای هخامنشی دیده نشده، ولی متاسفانه شکسته و فقط قسمتهای زیرین دو نقش ضمن خاکبرداری پیدا شده است. نقشهای دو درگاه غربی طرحی دیگر و نمودار مظاهر ارباب و انواع می‌باشد ولی فقط پنجاهای پای آنها باقیمانده است...»^۳

بموجب ضبط علی سامی باستانشناس و تاریخدان ایرانی:

«... این رب النوع قبل از بابلیها مورد پرستش اقوام بوده و آنان علاوه بر اینکه در هر شهری رب النوع مخصوصی داشتند سه رب النوع از سایر ارباب و انواع ارجمندتر

۱ - عجائب هد - ۲۳

۲ - منظور کاخ بار کورش کبیر است.

۳ - گزارش‌های باستان‌شناسی - مجلد چهارم - ص ۶۱

که مورد پرستش همه بوده یکی‌اند (آقای آسمان) و دومی اِ آ (خدای دریا و آب) و سومی بل (خدای زمین) سایر الهه‌ها - سین ، نانا ، ایشتر ، شمش - بوده است ، در لوحه سنگی معروف حمورابی اِ آ رهبری پزشکان را عهده‌دار بوده دو خدای دیگر نینور تا وزش کولا در این کار نظارت می‌کردند...^۱

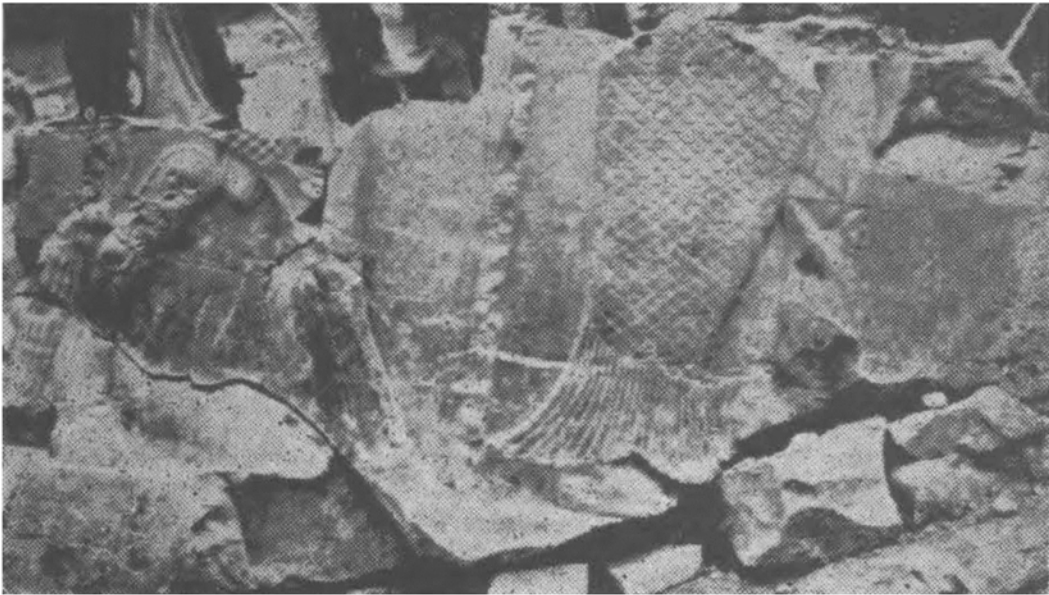
درباره خدای آب دریا «نوشته‌ها و داستانهای فراوانی تا با امروز نوشته شده است .» «پرسوس» کاهن بابلی که در دوران حیات اسکندر می‌زیسته و داستانهای قدیمی را جمع‌آوری کرده است راجع بدستان اِ آ (اانس Oannes) می‌گوید :

مردمان بابل در قدیم الایام از تمدن بی‌بهره بوده‌اند مخلوق عجیبی که نصف بدنش انسان و نصف دیگرش ماهی بوده بنام اانس از دریا بیرون آمده و نوشتن خط و آداب زندگانی و زراعت و علوم را ب مردم بابل آموخت . این مخلوق عجیب یا رب النوع زندگی شبها در آب بسر می‌برد و روزها در خشکی و نوشته‌اند که او و اخلافش ۶۹۱۳۰۰ سال مردم را ارشاد کردند و بعد از آن طوفان بزرگ نوح^۲ آن سلسله را از بین برد .

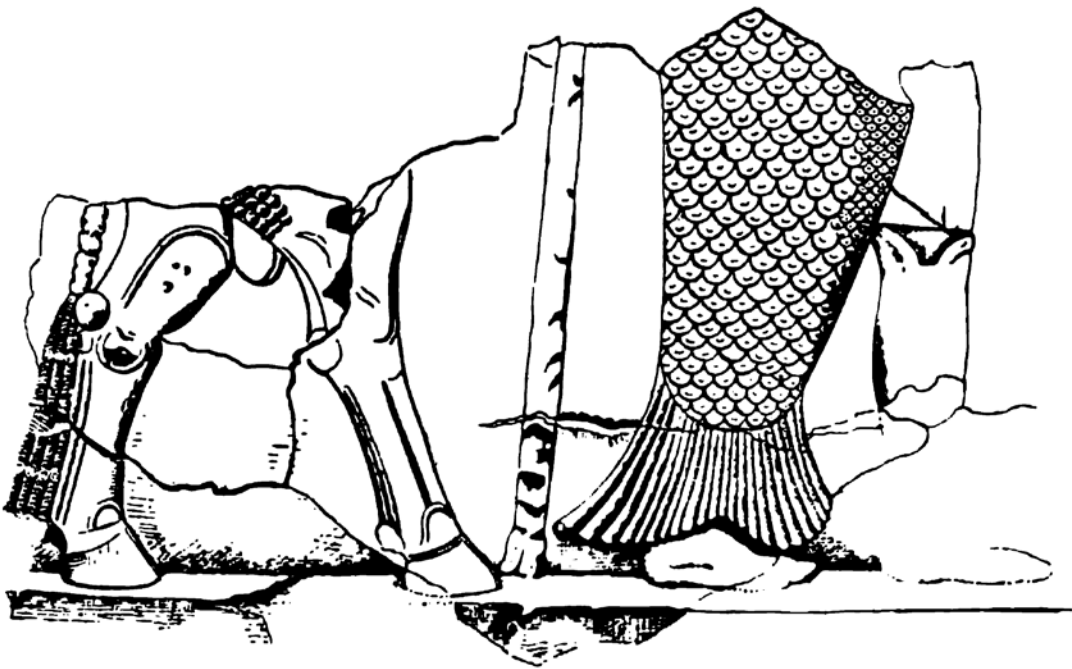
متأسفانه هیچ‌گونه اطلاع دقیق و مأخذ مستندی در دست نیست ، نا تاریخ نقر و حکاکی و زمان ایجاد نقوش مورد بحث را - حتی با يك تقریب احتمالی - برای ما بازگو کند . از نقش اصلی نیز جز «پا» های پیکره ، چیز دیگری بجای نمانده است ، تا بتواند ملاک قضاوت و اظهار نظر قاطع درباره تاریخ ایجاد آن باشد . در نتیجه ، تا این ایام که با خوانندگان صاحب نظر درباره نقش «آدم - ماهی» کاخ کورش کبیر سخن می‌گوئیم با وجود مطالعاتیکه در این زمینه انجام شده است ، هنوز هیچکس نمی‌داند که این نقوش آیا همزمان با ایجاد و بنای کاخ اصلی حجاری و نقش شده است ، یا بعد ها و در دوران بسط و توسعه امپراطوری هخامنشی؟! و بهمین ترتیب تاکنون هیچ محقق و صاحب نظری بدین پرسش پاسخ نگفته‌است که آیا «خدای آب و دریا» مورد پرستش ساحل نشینان و دریانوردان ایرانی بوده است ، یا اینکه وجود این عقیده و آثار و پیکره‌های ناشی از آن ، صرفاً تقلیدی است از کشورهای دیگر وره - آوردی از سرزمینهای دوردست ...؟! هم‌چنین در این باره که نقش مورد بحث ، چه ارتباطی با دریا و دریانوردی داشته است ؟ در حال حاضر سخنی نمی‌توان گفت ..

۱ - گزارش‌های باستان‌شناسی - مجلد چهارم - علی سامی ص ۶۲

۲ - طوفان بزرگ (طوفان نوح) که تاچندی پیش یعنی قبل از حفاریهای قرن اخیر جزو افسانه‌های تاریخی بود . پس از کاوشهای (اور) توسط لئوناردوولی (دوره العبید) و هم-چنین ضمن نوشته‌های کتابخانه آشور بانی-بال که توسط لیارد Layard دانشمند انگلیسی که بخرج (کن‌نینک) در کالاه (نمرود) یکی از پایتخت‌های آشور بین سالهای ۱۴۸۵ تا ۱۸۵۹ مشغول کاوش بود پیدا شد . کتیبه نامبرده که از شیرین‌ترین قسمت‌های ادبی دنیای قدیم است و بنام منظومه ادبی «گیل‌گامش» و «طوفان» معروف است ، در سال ۱۸۷۰ توسط ژرژ اسمیت ترجمه و منتشر گردیده انتشار این منظومه بقدری جالب بود ، که اداره روزنامه دیلی تلگراف هزار لیره به ژرژ اسمیت داد تا بقیه این نوشته را پیدا کند . نامبرده در کویونجیک Koundlik نزدیک خرابه‌های خرساباد مشغول کاوش گردید و بقیه آن منظومه باستانی و بسیاری از آثار دیگر آشور را بدست آورد .



نقش «آ» الهه دریا و آب، در تالار پذیرائی کاخ کورش کبیر - در دشت مرغاب - چنانکه در متن کتاب آمده است، افسانه درختران دریا، ننه ماهی و موجوداتی که نیم بدنشان انسان و نیم دیگر ماهی است، از دیرباز در مناطق ساحلی ایران رواج داشته و سینه به سینه تا با امروز باقی مانده است.



امید است که در آینده ، صاحب‌نظران بر این نکته حساس وقوف یابند و علاقمندان را نیز در جریان مطالعات خویش قرار دهند .

در اینجا ، قبل از نقل داستانی که مسیر بحث ما را باین مطالب کشانید و برای پایان دادن بداستان انسانهای دریائی ، و افسانه‌هایی که در میان دریانوردان و ساکنان سواحل دریاهای ایرانی رواج دارد ، نظر یکی از باستان‌شناسان و صاحب‌نظران معاصر (علی سامی) را منعکس می‌کنیم و عقاید ایشان را در این زمینه باز می‌گوئیم :

«... پیدایش قسمتی از نقش «اِ آ» در تالار پذیرائی و حجاریهای دو درگاه دیگر بشکل پنجه‌های خدایان آشور و بابل ممکن است این فکر را در ذهن ایجاد نماید . که نقش انسان بالدار نیز مظهر یکی از خدایان باشد ، ولی چون شکل و قیافه و طرز ریش و صباحت منظر تا حد زیادی به نقوش پادشاهان هخامنشی که در تخت جمشید منقوش گردیده ، شبیه است و بعلاوه ، حالت وقار و روحانیتی به نقش داده شده که کاملاً با حالات و خصائل و فضائل روحانی کورش وفق میدهد، عده‌ای را بر آن داشته که آنرا مربوط بکورش بدانند .

دو چیز که بشکل دو شاخ روی سر گذارده شده و در وسط آن سه شیئی دیگر شبیه بتاج نقش گردیده ، تقلیدی از نقوش خدایان مصری (هارپوکرات) میباشد .

«هارپوکرات» در ابتدا یکی از خدایان مصر بود که بعداً مورد پرستش یونانیان و رومیان قرار گرفت . کلمه یونانی هارپوکرات از کلمه مصری هارپا و خروتی یعنی هورس جوان اقتباس شده . این یکی از شکل‌های «هورس» یعنی رب‌النوع خورشید فرزند رب‌النوع «ازیریس» بود . او بعقبه پیروانش با نیروی ظلمت مجاهده می‌نمود، بنابراین هرودوت او را با رب‌النوع یونانی «آپولو» مطابق می‌داند .

هارپوکرات در مجسمه‌ها و نقوش با یک انگشت بزیر لب که علامت کوچکی و طفولیت است ، نشان داده می‌شود . یونانیان و رومیان این اشاره را درست نفهمیده ، او را خدای سکوت دانسته‌اند . چنانچه شاعر معروف رومی «اوید» می‌گوید : این رب‌النوع در میان فلاسفه حائز مقام ارجمندی گردید ...»^۱

«انشر توا» و ماجرای وجه تسمیه نام این خدایان ، ما را بر آن داشت تا اندکی از مسیر اصلی ماجرا و بیان داستانهای خواندنی و افسانه‌های مربوط به دریا و دریانوردان باستان منحرف شویم . اما خوانندگان صاحب‌نظر پس از مطالعه اصل داستان ، قبول می‌کنند که شرح این مقدمات ، ضرورت داشته است ... اکنون ، بدنباله ماجرا می‌پردازیم :

یکی از مشهورترین داستانهای دریائی که در آن - چنانکه گفته شد - از موجودات نیمه انسان و نیمه‌ماهی و از زنان و مردان آبزی و پرنده وار سخن بمیان می‌آید ، همین داستان انشرتواست ، که آنرا برای پسرش (دائی ناخدا ابوزهر برختی) حکایت می‌کند ، و ماجرا چنین است :

گفتم که کشتی روزها در دهانه خلیجی متوقف می‌ماند و حرکت آرام آب دریا ، اندک اندک آنرا بمنطقه جزایر میکشاند ..

«... در ساحل (یکی از جزایر) زنهائی را دیدیم که درون دریا مشغول شناوری و بازی بودند. در حال نزدیک شدن با آنها اشارات دوستانه‌ای می‌نمودیم، اما همینکه کشتی ما با آنها نزدیک شد تمام بداخل جزیره فرار کردند. پس از لحظه‌ای یک‌هده مرد و زن از سوی جزیره بطرف ما آمدند. این مردم به نظر خیلی زیرک و عاقل می‌نمودند، ولی ما زبان آنها را بهیچوجه نمی‌فهمیدیم، و مقصود خود را با اشاره با نان می‌فهمانیدیم. آنها هم با اشاره، بما جواب میدادند... از آنها خواهش کردیم اگر غذائی دارند، بما بفروشند... جواب دادند: داریم... آنگاه رفته و مقدار زیادی برنج و مرغ و گوسفند و عسل و روغن و انواع دیگر خوراکی و میوه برای ما آوردند. ما نیز در ازاء آن، آهن، مس، سورمه، اشیاء خرازی و پوشاک با آنها دادیم. باز با اشاره پرسیدیم: مال‌التجاره‌ای برای فروش بما دارند؟ جواب دادند: چیزی نداریم، جز بنده زر خرید... گفتیم: بسیار خوب آنها را بیاورید... وقتی آنها را آوردند، دیدیم بهتر و زیباتر از آنها در عمر خود ندیده‌ایم تمام با خودشان خنده و شوخی و مسخرگی می‌کردند و آواز می‌خواندند... بدن‌هاشان نرم و لطیف بود... بقدری سبک وزن و چست و چالاک بودند، که گمان میرفت هر لحظه به پرواز در می‌آیند... سرهاشان کوچک بود و در زیر کتفشان آلت‌شنا - شبیه به بال ماهی - دیده می‌شد، مانند آلت‌شنای سنگ پست آبی... از آنها پرسیدیم: این چیست...؟ بما خندیدند و گفتند: تعجب نکنید، تمام اهالی این جزیره بدینگونه آفریده شده‌اند... و به آسمان اشاره کردند، یعنی خدای تعالی ما را بدینگونه خلق کرده است.

دیگر ما در این باب حرفی نزدیم و با خود اندیشیدیم که خوب فرصتی بدست آمده و خوب غنیمتی یافته‌ایم... سپس هر يك از ما بمقدار متاعی که همراه داشتیم، از آن بندگان خریداری کردیم، و کشتی را از امتعه خود خالی ساخته بجای آن اسیر و آذوقه بار کردیم. هر چه می‌خریدیم باز می‌دیدیم بهتر از آن و زیباتر از آنرا عرضه می‌داشتند. خلاصه کشتی را از مخلوقی که چشم بهتر از آنرا ابدأ ندیده است مملو ساختیم. چنانکه هر گاه کار به مراد ما انجام می‌شد خودمان و اعقابمان توانگر و بی نیاز میشدیم... بالجمله، در اولین روز بادهای موافق به بادبانهای کشتی در افتاد. ما با کمال مسرت جزیره را ترك گفته، براه افتادیم. همینکه جزیره از نظر ناپدید شد، بعضی از اسیران بنای گریه و لابه را گذاردند، بطوریکه گریه آنها باعث کدورت خاطر و دل‌تنگی ما گردیده بود. ولی عده دیگری از آنها که ساکت بودند، به رفقای خود گفتند: چرا گریه میکنید...؟ برخیزید تا با هم برقصیم و بخوانیم و شادی کنیم... با این حرف تمام اسرا برخاستند و بنای رقصیدن و خندیدن و آوازخوانی را گذاردند. این رفتار آنها مسرت و انبساط خاطر ما را نیز فراهم ساخت و با آنها گفتیم: این رفتار شما خیلی بهتر از آن گریه و دل‌تنگی بود... آنگاه آنها را بحال خود گذاشته و هر يك از ما نیز بکارهای خود مشغول شدیم... همینکه اسرا، ما را نسبت بخودشان غافل و منصرف دیدند، فرصت را غنیمت شمرده و مانند ملخ‌های پران از کنار کشتی به درون دریا پریدند. کشتی همچنان بر روی امواج دریا به سرعت سیر می‌کرد. که ما بفراریان هیچ دسترسی نداشتیم، تا اینکه کشتی بقدر يك فرسنگ از آنها دور شد و ما هنوز

صدای خنده و آواز و کف زدن آنها را در دریا می‌شنیدیم و دانستیم که آنها در برابر آشوب و انقلاب دریا قادر به‌گونه مبارزه و مقاومت می‌باشند ... باری چون کشتی نمی‌توانست بعقب برگردد ، لذا از دسترسی بآنها و گرفتار ساختن آنان بکلی مأیوس شدیم .

پدرم میگفت : بدینگونه تمام اسیرها را از دست دادیم ، مگر دختر جوانی که او را در یکی از اطاقهای بزرگ کشتی حبس کرده بودیم ... پس از این واقعه همینکه داخل آن اطاق شدم دیدم دخترک در تقلائی آن است که کشتی را سوراخ کرده و خود را مانند رفقایش بدریا افکند ... فوراً او را گرفتم و به بند کشیدم ... بالاخره بسرزمین هند رسیدیم و متاعی را که باقی مانده بود فروختیم و قیمت آن را بین خود تقسیم کردیم . به هر نفری ده يك سرمایه‌اش عاید گردید . چون آوازه مراجعت ما در شهر پیچید و مردم از سرگذشت ما آگاه شدند ، پیرمردی از اهالی همان جزایر نزد ما آمد و گفت : «... مرا در کودکی از آن جزایر گرفته و بهند آوردند ، و در این دیار ماندم تا پیر شدم» سپس گفت : «جزایری که اتفاقات ، شما را بدانجا افکنده است ، به جزایر ماهی معروف است و من اهل آن دیار هستم ... در قدیم مردان دیار ما با جنس مادینه نوعی از حیوانات دریا و همچنین زنان ما با نرینه آنها آمیزش کرده و در نتیجه موجوداتی بطبیعت پدران و مادرانشان بوجود آمدند که دارای وجه مشترک هستند . این قضیه در زمانهای قدیم صورت گرفته است و ما بهمن اندازه که در خشکی بسر می‌بریم ، در دریا نیز مدت زیادی می‌مانیم و علت همین سر مشترکی بین انسان و حیوان وجود دارد» .

«نشرتوا» بیان کننده داستان ادامه میدهد که :

«اما آن دختری که در تصرف پدرم درآمده بود ، برای وی شش فرزند آورد ، که من ششمین آنها هستم ... آن دختر مدت هجده سال نزد پدرم زندگی کرد . در حالیکه همیشه در قید و بند بود . زیرا آن پیرمرد جزایری به پدرم گفته بود هیچ وقت او را آزاد نگذارد والا فوراً خود را بدریا افکنده و برای همیشه ناپدید خواهد شد ، چونکه ما در جدائی از آب شکبائی نداریم . پدرم هم نصیحت پیرمرد را بکار بسته ، مادرم را همیشه در بند می‌داشت ، تا اینکه ما بزرگ شدیم و پدرمان وفات یافت... ما که از قید و بند مادرمان - بدون اینکه از علت آن آگاه باشیم - متأثر بودیم ، پس از مرگ پدر ، از نظر محبت مادری و حس مروت و مشاهده بیچارگی او ، اولین کاری که کردیم بند از او برداشتم و آزادش ساختیم ، اما همینکه آزاد شد ، همچون اسبی سرکش در میدان مسابقه ، پا بفرار گذاشت ، ما نیز بدنبال او دوان شدیم ، ولی هرگز باو نرسیدیم ... کسانی که در حین فرار باو نزدیک بودند ، بوی گفتند ، چگونه می‌روی و پسران و دختران خود را ترك می‌گوئی ؟ او جواب داد : انشرتوا ... یعنی «چه کاری می‌توانم برای آنها بکنم ... این بگفت و خود را بدریا افکند و همچون ماهیان قوی ، در آب دریا شناور شد و ناپدیدگشت ...»^۱

۵ - احمد بن علی بن منیر ناخدای سیرافی - این دریانورد نام و شهرت فراوانی

داشته ، و بیشتر سفرهای او وداستانهاییکه از وی نقل شده است ، از دریای هند و بخصوص سواحل هندوستان است^۱ .

۶ - شهریاری - یکی دیگر از دریانوردان ایرانی است که در کتاب عجائب هند اشاره مختصری باو شده است . ناخدا بزرگ شهریار رامهرمزی او را یکی از دریانوردان دریای چین می‌داند : « او دریانوردی سیرافی بود ، که به چین سفر میکرد . » نویسنده کتاب داستانی از مسافرت ویرا به «صندل فولات»^۲ تاداهانه‌دریای «صنجی» نقل میکند که تفصیل یکی از سفرهای او در خلیج صنجی و چگونگی نجاتش در صفحات بعد خواهد آمد .

۸ - عبهره کرمانی - پس از توصیفی که در کتاب عجائب هند ، از مهارت و جسارت دریانوردان خاندان «بابشاد» سیرافی شده است ، عبهره کرمانی دریانورد دیگری است که در این کتاب از اطلاع ، مهارت و جسارت او در فن کشتیرانی داستان بسیار جالبی نقل شده است .

قبل از اینکه داستان را از زبان ناخدا بزرگ رامهرمزی بشنویم ، مختصر اطلاعی را که از زندگی دریائی او بدست آورده‌ایم نقل می‌کنیم :

«عبهره» از اهالی کرمان بوده و ابتدا در دهات اطراف آن بچرای گوسفند و شبانی اشتغال داشته است . اما بعد از مدتی بصیادی در خلیج فارس می‌پردازد و دریگ کشتی تجاری که بهند می‌رفته بشغل ملوانی مشغول شده است . شاید پس از مراجعت از همین سفر دریائی است ، که بیک کشتی چینی منتقل می‌شود و بعد از مدت کوتاهی مقام کشتیرانی و ناخدائی کشتی را پیدا می‌کند . او هفت بار به چین سفر کرده است ، در حالیکه قبل از او :

«... هیچکس به چین سفر نکرده بود مگر بعضی از حادثه جویان و مردمان متهور و جسور ، و شنیده نشده بود کسی این راه را بدون آسیب و خطر پیموده باشد . اگر کسی سالم بچین می‌رسید ، از عجائب بشمار می‌رفت و مسلماً در مراجعت سفر او بدون آسیب و حادثه نبود اما این دریانورد شجاع بارها پهنه این دریای پرخطر را می‌پیماید و در جریان یکی از سفرها چندین روز در دریا میماند ...»^۳

نویسنده کتاب عجائب هند ، سپس از قول ناخدا شهریار دریانورد پارسی که خود نیز در دریای چین سفر می‌کرده و عبهره را در میان اقیانوس یافته است ، شرح حادثه‌ای را که حاکی از جسارت و مهارت در کار دریانوردی است ، چنین نقل میکند :

«... از بندر سیراف بچین میرفتم ، چون در میان «صنف»^۴ و سواحل چین رسیدم و به «صندل فولات» که جزیره‌ای است در دهانه‌صنجی که دریای چین است نزدیک شدم باد ایستاد و دریا بیحرکت و آرام ماند ، لنگرهای کشتی را بآب افکنده ، دوشبانه‌روز

۱ - عجائب هند - ص ۱۱

۲ - صندل فولات جزیره‌ایست در جنوب شبه‌جزیره هندوچین و ویتنام جنوبی

۳ - عجائب هند - ص ۶۸

۴ - صنف شهر و تندرست در هندوچین و ساحل خلیجی به همین نام (عجائب هند - ص

در آن نقطه توقف کردیم . روز سوم از دور لکه سیاهی را در دریا مشاهده نمودیم فوراً قایقی را بآب انداخته و چهارنفر ملوان بقایش نشانده، دستور دادم بجانب آن سیاهی بروند و به بینند چیست ...؟ ملوانان رفتند و برگشتند . پرسیدم: چه بود ...؟ گفتند: ناخدا عبهره بود که با يك مشك آب در میان قایقش قرار داشت ... گفتیم: چرا او را با خودتان نیاوردید؟ گفتند: این تکلیف را باو کردیم، اما او گفت من به کشتی شما سوار نخواهم شد، مگر شرط کنید فرماندهی و کشتیرانی را بعهده من بگذارید. و در ازاء این کار هم معادل هزار دینار از مال التجاره سیراف را بمن بدهید ... این حرف ما را بخيال انداخت، فوراً خود من باتفاق عده‌ای از سرنشینان کشتی بسوی او روان شدیم، دیدیم قایق او بر روی امواج دریا گاهی بالا و زمانی فرود می‌آید، باو سلام دادیم و التماس کردیم که بکشتی ما درآید. گفت: اشتباه نکنید، که حال و روز شما بدتر از حال و روز من است و من به نجات و سلامت نزدیک‌ترم تا شماها اگر حاضر هستید که هزار دینار از مال التجاره سیراف بمن بدهید و اختیار راندن کشتی را هم بمن واگذار کنید، دعوت شما را قبول خواهم کرد.

ما حساب کردیم، دیدیم کالای زیاد و گران بهائی در کشتی داریم و مسافرین زیادی نیز در کشتی سوارند ضرری ندارد اگر هزار دینار از متاع کشتی را به عبهره داده و در ازاء آن از تجربیات و راهنماییهای او استفاده کنیم. بنابراین شرط او را قبول کردیم. همینکه عبهره بامشک آتش بکشتی سوار شد گفت: اول هزار دینار از کالا بمن تسلیم کنید ... و ما چنان کردیم وقتی که مطمئن شد و کالای خود را در مکان امنی گذاشت به کشتیران گفت: برو بکنار ... کشتیران از مکان خود دور شد و جای خو را باو وا گذاشت. سپس عبهره گفت: تا زود است و فرصتی باقی است باید در انجام کارها جدیت کنیم. گفتیم: چه باید کرد؟ گفت: تمام بارهای سنگین وزن را باید بریزید بناچار نصف بیشتر بارهای سنگین را بدریا ریختیم. باز گفت: دکل بزرگ کشتی را قطع کنید ... آنرا نیز قطع کرده بدریا انداختیم. چون صبح شد فرمان داد: لنگرهای کشتی را کشیده و آنرا برای حرکت آزاد بگذارید ... همچنان کردیم ... گفت بند لنگر بزرگ کشتی را هم قطع کنید ... آنرا نیز بریده و لنگر را بدریاها رها ساختیم باز گفت: فلان لنگر را قطع کنید ... بالاخره بفرمان او شش لنگر را از کشتی قطع کرده بدریا افکندیم.

چون روز سوم رسید ابرهای عظیمی مانند مناره نمایان شد و بر سطح دریا پراکنده گشت و طوفان مهیبی مارا فرا گرفت. هرآینه بارهای سنگین کشتی را بدریا نریخته بودیم و دکل کشتی را قطع نکرده بودیم، بدون شك در تصادف با اولین موج غرق شده بودیم.

سه روز و سه شب طوفان ادامه یافت و کشتی بی‌لنگر و بادبان ما بروی امواج کودپکر دریا بالا و پائین می‌رفت و نمی‌دانستیم کشتی ما را بکجا می‌برد. روز چهارم باد و طوفان تخفیف یافت و تا پایان روز دریا ساکت و آرام شد. صبح روز پنجم دریا کاملاً آرام بود و باد موافق وزید. ما باصلاح دکل کشتی و افراشتن بادبان پرداختیم و براه افتادیم و سلامت بچین رسیدیم و بخرید و فروش کالاهای خود مشغول شدیم.

پس از انجام معاملات و مرمت کشتی و نصب دکل تازه - بجای دکلی که قطع کرده بودیم - بادبانهای کشتی را برافراشته بجانب سیراف روانه شدیم. چون به نقطه‌ای رسیدیم که در آنجا عبهره دستور داد در آن مکان لنگر کشتی را انداختند، قایقی را باپانزده سرنشین بآب انداخت و بآنها گفت: بروید به فلان مکان نزدیک فلان کوه و فلان لنگر را که در آن جا می‌بینید باخود بیاورید، این دستور ما را بحیرت افکند اما برخلاف امر او چیزی نگفته رفتند و برگشتند و همان لنگر را که گفته بود با خود آوردند. باز گفت بروید نزدیک فلان کوه دیگر و فلان لنگر را که در آنجا می‌بینید با خود بیاورید. این دستور ما را بحیرت افکند اما برخلاف امر او چیزی نگفته رفتند و برگشتند و همان لنگر را که گفته بود باخود آوردند. باز گفت بروید نزدیک فلان کوه دیگر و فلان لنگر را بیاورید رفتند و آوردند. سپس فرمان داد بادبانها را برافراشتند و براه افتادیم. در ضمن راه حکایت لنگرها را از او سؤال کردیم گفت: هنگامی که شما را در آن مکان دیدم سی‌امین روز ماه قمری بود و موقع مد دریا بود و آب دریا می‌خواست بحالت جزر و فرونشستن درآید در آن حین کشتی شما در وسط این جزیره و کوهها قرار داشت این بود که دستور دادم قسمتی از بارهای کشتی را بدریا بریزند. سپس با خود اندیشیدم که باقی کالای موجود در کشتی از حیث وزن با لنگرها مساوی و از جهت قیمت چندبرابر آنست و چون اگریر به سبک کردن کشتی بودم لذا گفتم آن لنگرها را هم از کشتی دور سازید سدنای آنها بر روی جزیره و کوهها افکندم و ستهای دیگر را بقعر دریا رها ساختم. پرسیدم چگونه فرونشستن آب دریا و برخاستن طوفان را پیش‌بینی کردی؟ گفت: من و پیشینیان من در این دریا تجربه آموختیم و می‌دانیم که در روز سی‌ام هرماه آب بمقدار عظمی فرو می‌نشد بقسمی که این کوهها از آب بیرون آمده و نمایان میشوند و در همین هنگام طوفان عظیمی که منشاء آن در قعر دریاست برمی‌خیزد. کشتی من در بالای همین کوهها بسنگ خورد و متلاشی شد زیرا همان شبی که من از روی این سنگها می‌گذشتم فرونشستن آب دریا شروع شد و من باقایق خود را نجات دادم، هرگاه کشتی شما هم در آن نقطه‌ای که من مشاهده کردم میماند ساعتی نمی‌گذشت که بکوه می‌خورد و قبل از شروع طوفان غرق می‌شد زیرا کشتی درست روی جزیره و تخته سنگها قرار داشت و بمحض برخورد با کوه متلاشی می‌شد.



بازرگانان دریانورد

وجود بازرگانان دریائی - چه در دوران اسلامی چه در دوران باستان در سواحل خلیج فارس، سبب شده بود که عده زیادی از بازرگانان ایرانی یا بوسيله کشتیهای خود بسفرهای دریائی بپردازند، ویا انواع کالای موجود در بنادر ایران را بشرق دور، هندوستان تا دریای احمر و کشورهای ساحل افریقا بفرستند.

پس از آنکه تمدن ایرانی باتمدن اسلامی درآمیخت و مخصوصاً با قبول مذهب اسلام از طرف ایرانیان، چنانکه میدانیم، اصطلاحات دریائی فارسی، با عربی ترکیب شد. نام گذاریهای اسلامی بر روی ناخدایان، بازرگانان و ایرانیانی که عشق به سفر دریائی داشتند، اسامی این گروه از مردم سرزمین ما را در تواریخ و نوشتهها بانامهای اعراب و سایر مسلمانان درهم آمیخت. بطوریکه با گذشت زمان شناختن آنان و تفکیک ایرانی و عرب از یکدیگر، بصورت مسئلهای دشوار درآمد، که جا دارد - برای روشن شدن بخشی از تاریخ دریانوردی - مورد تحقیق و بررسی بیشتر قرار گیرد.

ابوزید حسن - سیرافی: برای آشنائی با ایندسته از ایرانیان، نخست از ابوزید حسن سیرافی که کتاب مشهور «سلسلهالتواریخ» از او بجا مانده است، یاد می کنیم، که «گابریل فران» کتابش را در سال ۱۹۲۲ در پاریس چاپ کرده، و یادداشت های سلیمان المصری، ضمیمه آنست، که هر دو یادداشت دقیق و قابل ملاحظه است. بموجب بررسیهای محقق معاصر دکتر زریاب خوئی: «مهر» یکی از شهرهای کشور یمن است، و بنابراین نمی توان سلیمان مهری را تاجر ایرانی و اهل سیراف دانست و حال آنکه محمدلوی عباسی در ترجمه «سلسلهالتواریخ» - که بنام شگفتی های جهان باستان ترجمه و منتشر کرده - ابوزید حسن و سلیمان، هر دو را سیرافی معرفی کرده است. این دوتن نیز مانند سایر نویسندگان دوران اسلامی، نوشتههای خود را بزبان عربی نگاشته و بیادگار نهاده اند. لذا با اینکه همه جا بدنبال نامشان عنوان «سیرافی» آمده است و از ملیت ایرانی آنان حکایت می کند، متأسفانه تعصبات تژادی و حوادث دیگر سبب شده است، که ارزش کار و اهمیت نوشتهها و یادداشت های آنان در ایران گمنام بماند.

اگرچه تاکنون کتب باقی مانده از این دونفر چندین بار بزبانهای عربی فرانسه و آلمانی و یکبار هم بفارسی برگردانده و چاپ شده است، ولی هنوز تحقیق ارزنده و جامعی درباره خود آنها و خالق این آثار صورت نگرفته و اختلاف نظرهایی در مورد زندگی و کارهای آنان وجود دارد. مثلاً با اینکه «رنودو» و «دگینی» نویسندگان فرانسوی در ترجمه کتاب نوشته اند که «ابوزید حسن سیرافی» به چین رفته و شرح سفر خود را نوشته است، ولی گابریل فران میگوید: «ابوزید برخلاف آنچه که «رنودو و دگینی» تصور کرده اند، هرگز بهند یا چین سفر نکرده است، و آنچه را که در یادداشت های خود ذکر می کند، از گفته های دیگران است. او باوضوح و روشنی تمام مطالب و مشاهدات دیگران را بیان می کند و اعتراف می کند که تنها هدف او تغییر و

تکمیل داستان سلیمان بازرگان و مجموعه مطالبی است که از خواننده‌ها گردآورده و با از دهان کسانی که بدریاهای شرقی سفر کرده بودند شنیده است...^۱
محمّدلوی عباسی درباره این نسخه نفیس که بگفته خود او: «از حیث قدمت و اعتبار عظیم‌النظیر و یکی از آثار گرانبهای نویسندگان قرون اولای ایران اسلامی است» در مقدمه ترجمه کتاب می‌نویسد:

«... اسم اصلی این کتاب سلسلة التواریخ^۲ است که از روی نسخه منحصر بفرد محفوظ در کتابخانه ملی پاریس - تحت شماره ۲۲۸۱ از نسخ عربی - مکرر بزبان فرانسه ترجمه و انتشار یافته است...»

مترجم شگفتی‌های جهان باستان اضافه میکند:

«... ماخذ ما در ترجمه فارسی بعلت عدم دسترسی بنسخه اصل . عربی ، ترجمه‌ایست که مستشرق شهیر فاضل گابریل فران در سال هزارونهد و بیست و دو میلادی درپاریس انتشار داده است. مؤلف قسمت عمده واصلی این کتاب نفیس سلیمان سیرافی است که از ایرانیان اصیل و بازرگانان شهیر بندر تجارتنی معروف سیراف بوده، اما دلیل اینکه مشارالیه ایرانی می‌باشد خیلی واضح است . نخست آنکه سیراف مثل کلیه بنادر و جزایر خلیج فارس یک شهر ایرانی و طی قرون متوالی متعلق بایرانیان و حتی مسکن زردشتیان بوده است. بطوریکه هنوز یک قرن بعداز سلیمان باز آئین مزدیسنا درآن ناحیه پایدار و یکی از مشاهیر نحویبون عرب سیرافی (۳۶۸ - ۲۹۱ هجری) فرزند یکی از بهدینان این شهر ، بهزاد^۳ نامی بوده است، و مثل دیگر ایرانیان، قرون اولای اسلامی کتاب خود را بزبان مصطلح و معروف عصر، یعنی عربی نگاشته است.

تاریخ تألیف سلسلة التواریخ چنانکه از متن آن برمیآید دویت و سی و هفت هجری (مطابق هشتصد و پنجاه و یک میلادی) است ، بهمین جهت در حدود یازده قرن و نیم از تألیف آن می‌گذرد، و از حیث قدمت و احتوای مطالب دقیق و علمی کاملاً بی‌نظیر است، و یکی از مفاخیر تاریخ ادبیات و علوم ایران بشمار میرود. و بمصداق الفضل للمتقدم، بر کتاب عجایب ابوالموید بلخی و ماللهند بیرونی برتری دارد و چنانکه گفتیم مکرر بزبان فرانسه ترجمه و در اروپا چندین بار حلیت انطباع یافته است . قسمت دوم آنرا ابوزید حسن سیرافی ، شصت و پنج سال بعد تکمیل کرده و پایان داده است^۴ .

بهر حال مجموعه‌هاییکه سلیمان تاجر مهری و ابوزید حسن سیرافی نوشته‌اند، دانستنی‌های ارزنده‌ای از دریاها و عجایب آن موجودات و راههای دریائی و همچنین مردم سرزمینهای مجاور دریاها بدست می‌دهد . بطور کلی می‌توان گفت آنچه که در

۱ - ارتباط سفرهای ایرانیان و اعراب به هندوچین در قرن نهم میلادی - متن عربی از لانگل Langles - با تحشیه و مقدمه، ازرنودو Reinaud - پاریس - ۱۸۴۵

۲ - گابریل فران، مستشرق فرانسوی می‌گوید اصل کتاب نام و عنوانی ندارد، ولی اینجانب در قسمت دائرةالمعارف جدیدالطبع المنجد باین عنوان برخوردم : «سلسلة التواریخ - کتاب فیه و وصف السیاحات البحریه التي قام بها العرب والعجم من مراسی البحر الفارسی الی بلاد الهند والصین. الفه سلیمان الطیر و ابوزید حسن . نقله الی الافرنسیه فران - ۱۹۲۲» ص ۲۵۸ ستون دوم (شگفتی‌های جهان باستان)

۳ - تاریخ ادبیات ایران - بروان - جلد اول - ص ۳۷۱

۴ - شگفتی‌های جهان باستان - ص ۳

۲۳۷ هجری (۸۵۱ - م) - یعنی سال نوشتن این نسخه منحصر بفرد - درباره دریا و دریانوردی وجود داشته یا شنیده می‌شده است، در این مجموعه نفیسی آمده و شامل مسائل زیر است :

کتاب نخست - عجایب و غرایب چین و هندوستان :

بخش اول : دریای یاجوج و ماجوج - ماهی‌ها و جانوران عجیب دریا - ورود به دریای چین - شهرهای باستانی خلیج فارس - جزایر خلیج فارس - شکار و دیگر نوادر دریای لار - بانوئیکه سلطان ۱۹۰۰ جزیره است - حضرت آدم و مروارید و مرجان در سراندیب - معادن کافور و طلا - میدان تعیش و تجارت در کشور برهنه تنان - آدمخوران - نوادر و عجایب دریای هر قند - مناسبات بازرگانی چین با کشور - های خاورمیانه و عرب - انتصاب یک مسلمان بوزارت دادگستری بوسیله فغفور چین - لنگرگاه سفاین اسلامی در چین - حقوق ترانزیت درمالایا - توصیف اندونزی یا هند غربی - موقعیت جغرافیائی بنادر چین - مقایسه جزرومد خلیج فارس و دریای چین - خصوصیات زندگی مردم چین - آئین چینیان با مذهب زردشت .

بخش دوم - اخبار و آداب هندوستان و چین و پادشاهان و سلاطین آنها : تعریف و توصیف سلاطین هندوستان - گاهشماری و تقویم در هندوستان - بالاهرا و سلاطین هندوستان - گجرای هند - زیبایی زنان کشور تاکان هند - پنجاه هزار فیل جنگی ارتش راهما - صدف بجای سکه - عجیب‌ترین جانور جهان - سرزمین الهه لاک‌شیمی - فلفل و مشک - پادشاهانی که خواهجه‌هستند - نوادر و عجایب چین - آغاز لاک‌شیمی - فلفل و مشک - پادشاهانی که خواهجه‌هستند - نوادر و عجایب چین - گمرک و تجارت و مالیات - آداب تدفین و غذائی که مردگان می‌خورند - بلوغ در چهل سالگی - مبارزه با گرانی - جای دارچین - زنجیر عدالت ستم‌دیدگان. گذرنامه و پاسپورت - امور مالی و رشکستگان - دستورات پزشکی - مالیات و بیمه عمر و تعلیمات مجانی و عمومی - مرگ شاه و سرنوشته زنان او - شرابخوردن شاه - غذا خوردن پادشاه - کيفر زنان بی‌عصمت - ریشه‌های سذرعی - تعریف کشور کره .

کتاب دوم - نوادر و عجایب چین و هندوستان :

اموات و تغذیه - طغیان طایفه خوانک‌چو - اتحادیه سلاطین علیه انقلابیون - خوردن گوشت انسان - مجازات زناکاران - مهر سلطنتی زنان فاحشه‌را متمایز می‌سازد - مس برتر از طلا - سکه سازی - امور دولتی در دست خواهجه‌ها - هدایای فغفور چینی یکی از خویشان پیغمبر اسلام - عظمت ایران در نظر چینیان - تمثال پیغمبر اسلام ، عیسی و موسی - طوفان نوح - انبیای چین و هندوستان - عمر جهان - خمداران پایتخت چین - جاوگا یا اندونزی - کنسرت خروسان - دریای طلا - سرپادشاه بوالهوس در ظرف میوه‌خوری - بازرگان خراسانی و زنجیر عدالت چین - سلسله عدالت و شکایت تاجر خراسانی - وصف خراسان و چین - تاریخچه مشک - خودسوزی با آتش هنگام مرگ شاه در هندوستان - مد دریا و نثار جواهرات - شرح حال پیغمبران هندی - آزادی مذهب در هند - دختر پادشاه مشتاق فحشاست - فحشای مذهبی -

اسلام درسزمین زنگیان و هند غربی - عنبراشهب - شکار عنبر باقایق - خانه‌هاییکه از استخوان ماهی میسازند - مروارید - گوهری در گلوی روباه - پادشاهانی که گوشواره دارند - چتری از پرتاوس .

چون این کتاب ارزنده نموداری جالب و کامل از فعالیت و سیاحت دریائی یکی از ایرانیان ، از خلیج فارس تادریای چین است که خوشبختانه برخلاف هزاران گنجینه و کتاب پارسی دیگر از کینه‌توزی تعصبات و دستبرد دشمنان ایران در امان مانده است ، جا دارد که در این بخش از کتاب به معرفی کوتاهی از قسمتهای مختلف آن نیز پردازیم :

نخست به ترجمه فرانسه گابریل فران رجوع می‌کنیم. وبخشی کوتاه از مشاهدات ابوزید حسن سیرافی را از جاوه - که همه جا (جاواگا) نوشته شده است، می‌آوریم: «... ما مشاهدات خود را از شهر جاواگا شروع می‌کنیم، بدان خاطر که این ناحیه از جهان از لحاظ جغرافیائی در مقابل چین قرار گرفته است و از این شهر تا چین یکماه سفر دریائی فاصله است، اما وقتی باد موافق بوزد، این فاصله زودتر طی میشود. سلطان «جاواگا» را «مهاراجه» گویند. این شاهزاده بر جزایر بیشماری تا فاصله هزارپافرنگ حکومت می‌کند ، از جمله «سری‌بوزا» و «امی» که در آن چوب‌های بقم و کافور و غیره یافت می‌شود .

یکی دیگر از جزایر تحت تسلط او کشور دریائی «کالا» است که در نیمه راه چین و عربستان واقع شده . «کالا» مرکز تجارت عود، کافور ، صندل، عاج، قلع، آنوس و بسیاری اشیاء دیگر است. و بندر کشتیهائی است که مال‌التجاره را از «عمان» بآنجا حمل می‌کنند و فرآورده‌های آن بکشورهای عربی صادر میشود. داستانهای دیگر از کشور پادشاهی و کهنسال سرزمین «خمر» یا «قمار» حکایت می‌کند که کشوری است بافرآورده بسیار عود . این کشور بصورت جزیره نیست و از لحاظ موقعیت جغرافیائی در سرزمین هند و در جهت و مقابل کشورهای اسلامی قرار دارد .

جمعیت این کشور از همه ممالک دیگر بیشتر است . مردم با پای برهنه راه می‌روند و فسق و فجور و شراب را در میان آنان راهی نیست. دراین امپراطوری اثری از بی‌ادبی و بی‌نزاکتی دیده نمیشود. خمر از نظر طول جغرافیائی در جهت سرزمین مهاراجه‌ها و جزیره «جاواگا» قرار دارد و مسیر کشتیهای شمالی و جنوبی است بین این دو کشور فاصله ده روز کشتیرانی است که در صورت ضعیف بودن باد این سفر بیست روز بطول میانجامد .

قدرت مهاراجه بر تمام این جزایر اعمال میشود و جزیرهای که محل اقامت خود او است منطقه‌ای بسیار حاصلخیز است و راویان مطمئنی حکایت می‌کنند: وقتیکه سحرگاهان خروسها در کشورهای «جاواگا» فرارسیدن روز را اعلام می‌کنند ، دهان بدهان جواب خواندن یکدیگر را می‌دهند و این آواز خروسها در منطقه‌ای بوسعت صد «پارسانتر» [فرسنگ] یا بیشتر ادامه می‌یابد زیرا دهات وقصبات این جزیره بطور منظم نزدیک بهم قرار دارند. دراین جزیره يك قطعه زمین لم‌یزرع وجود ندارد و یا سکنه

فقیر بچشم نمی‌خورد. کسیکه باین جزیره مسافرت می‌کند و سوار مرکبی است تا وقتیکه دلش بخواهد می‌تواند بمسافرت خود ادامه دهد و هر وقت از سفر خسته شد و یا مرکب از حرکت باز ایستاد می‌تواند در هر نقطه که بخواهد رحل اقامت افکند (اشاره به آبادانی و امنیت جزیره است).

عجیب‌ترین مطلبی که درباره این جزیره حکایت می‌کند، در مورد یکی از سلاطین قدیمی است که مهاراجه خوانده می‌شد. وی قصری داشت در جهت تالاج، که در کنار دریا قرار داشت. (منظور از تالاج خلیجی است که در مصب رود بوجود آمده باشد، مانند تالاجی که رودخانه دجله هنگام عبور از بغداد و بصره ایجاد می‌کند). سپیده‌دم هر روز مباشر مهاراجه بحضور او بار مییافت و شمش طلائی را که چندین من وزن داشت باو تقدیم می‌کرد قیمت این شمش بر من نامعلوم است. آنگاه مباشر در حضور سلطان این شمش طلا را بداخل تالاج می‌افکند. وقتیکه مد دریا شروع می‌شد شمش طلا در زیر امواج پنهان می‌شدند. اما زمانیکه جزر شروع می‌شد، توده‌های آجر طلائی زیر انوار خورشید می‌درخشیدند و چشم را خیره می‌کردند. سلطان هنگام جلوس در تالار بزرگ که مشرف بدریاچه بود، به تماشای این منظره می‌نشست. این مراسم هر روز تکرار شده و یک شمش جدید بشمش‌های دریاچه افزوده می‌شد تا هنگامیکه پادشاه زنده بود، این توده طلا همچنان دست نخورده باقی می‌ماند و هنگامیکه سلطان در می‌گذشت، بفرمان جانشین پادشاه فقید، تمام شمش‌ها را از دریا خارج می‌ساختند، بجز یکی که در آب باقی می‌ماند. آنگاه شمش‌های خارج شده را پس از شمارش ذوب می‌کردند. سپس مقداری را بین بازماندگان اعم از مرد و زن و کودک و سرداران و بندگان، به نسبت مقام و منزلت هر یک تقسیم می‌کردند. باقیمانده نیز در بین افراد بی‌چیز تقسیم می‌شد. مقدار وزن و تعداد شمش‌های طلا را بدقت ثبت و ضبط می‌کردند و نوشته می‌شد که فلان پادشاه در فلان دوران، فلان مدت (سال) سلطنت کرده و این مقدار آجر زرین در دریای شاهی باقی نهاده‌اند هر قدر مدت سلطنت پادشاهی طولانی‌تر و مقدار طلای ذخیره شده بیشتر بود افتخار افزونتری نصیب او می‌شد.

ابوزید حسن سیرافی پس از شرح روایات مستند از گذشته‌های دور و تاریخچه خمر (کامبوج) خود نیز بدان سرزمین سفر نموده و موفق می‌شود به‌دربار سلطان این کشور راه یابد. او داستانهای بسیاری را که از پادشاه شنیده است نقل می‌کند از جمله داستانی است که اینک می‌خوانید:

«... پادشاه حکایت می‌کند که در زمانهای قبل سرزمین خمر بدست شاهزاده‌ای زودرنج و سریع‌التأثیر و عصبی افتاد که جلال و جبروت مهاراجه - سلطان «جاواگا» - حسادت او را برانگیخت و بوزیر خود گفت: مایلم سربریده مهاراجه را درون یک سینی در مقابل خود ببینم...»

وزیر او را نصیحت کرد و خواست مانع اینکار شود، اما سودی نبخشید. این خیر دهان بدهان گشت، تابگوش مهاراجه رسید. مهاراجه در خفا تجهیزات و کشتی‌های جنگی بسیار فراهم آورد و بعنوان سرکشی و بازدید از کشورهای تحت نظارت خود بسوی «خمر» رفت... شاهزاده خمر غافلگیر شد و مهاراجه دستور داد همانطور که شاهزاده آرزو کرده بود سر از تنش جدا کنند و در همان سینی کذائی بگذارند. آنگاه

وزیر او را که می‌خواست بانصایح خود از عمل غیر عاقلانه شاهزاده «خمر» جلوگیری کند، جانشین او ساخت. و بعد بدون اینکه بهیچ چیز کشور «خمر» چشم‌داشتی داشته باشد، بکشور خود بازگشت و داستانرا برای بزرگان مملکت بازگو کرد. آنوقت سربریده شاهزاده را برای عبرت سایرین به «خمر» فرستاد. این عمل مهاراجه نام او را در چین و هند بلندآوازه کرد و بدیگر کشورها نیز عبرت آموخت تا هرگز چنین هوسهای کودکانه‌ایرا در سر نپروراندند.

ابوزید که این داستانرا شخصا از زبان مهاراجه شنیده است، اضافه می‌کند: «پادشاه بمن گفت که این اقدام او سبب شد تا پادشاهان و فرمانروایان سرزمین جاوه، هرروز صبح بمنوان عبادت روی خود را بسوی محل نصب سر بریده، برگردانند و نسبت بمن اظهار سپاس گویند.»^۱

ابوزید سپس به بحث درباره عود پرداخته می‌نویسد: «... بت مولتان در نزدیکی بلده منصوره قرار دارد و از فواصل بعید مشتاقان بزیارت آن می‌روند، آنان برای بت مولتان نوعی عود هندی می‌برند که «کاماروبی» نامیده می‌شود. نام آن از کاماروبا - نام کشوری که عود از آنجا بدست می‌آید و نوع عود آن درجه اول است - گرفته شده. این عود را برای پرستندگان و نگهبانان بت می‌برند، تا بر آتش نهند و از بخور و پخش بوی خوش آن استفاده کنند. عود کامارونی گاه تایلک من دویست دینار ارزش دارد و می‌توان روی آن با مهر علامت گذاشت، زیرا بقدری چوب آن نرم است که اثر مهر روی عود باقی می‌ماند. تجار این عود را از محافظان و ستایشگران بت خریداری می‌کنند...»^۲

مسافرین دریاهای
برای اینکه از گسترش نمود و سفرهای دریائی ایرانیان
بسواحل اقیانوس هند تا کرانه‌های چین آگاهی یابیم و بدانیم
که در دورانهای اولیه اسلامی ایرانیان چه پهنه وسیعی از اقیانوسها را پیموده و چه مقام
ارزنده‌ای را در کار دریانوردی احراز کرده‌اند، چندتن از این دریانوردان ویا مسافران
و سیاحان را که شهریار بزرگ رامهرمزی و دیگر نویسندگان از آنان یاد کرده‌اند،
نام می‌بریم و بشرح شمدای از آنان می‌پردازیم:

قاضی ایرانی در صیمور

عباس بن ماهان یکی از اهالی بندر سیراف - بندر طاهری امروز - است که پس از سیر و سیاحت در بنادر اقیانوسها در صیمور اقامت گزید. «صیمور» بندر معروفیست در ساحل غربی هندوستان که قرن‌ها قبل آباد و محل بازرگانی، کشتیرانی و سیاحت بوده است.

عباس بن ماهان با ورود بآن شهر و حسن شهرتی که در دستگاه حکومت و بین مردم کسب کرد، از طرف سلطان صیمور بسمت قاضی مسلمانان این شهر گمارده شد. ناخدا بزرگ شهریار رامهرمزی او را بنام «هنرمن مسلمانان» معرفی می‌کند و در تعریف این دو کلمه می‌نویسد: «هنرمن در میان مسلمانان ایرانی عنوان قاضی مسلمین بوده است.»

۱ - گابریل فران - منون مربوط بخاور دور - ص ۸۷

۲ - منون مربوط بخاور دور - گابریل فران - فران - ص ۸۸

عباس بن ماهان با داشتن سمت «هنرمن مسلمانان» از آنان در مقابل هندوان حمایت می‌کرد و همه از او رضایت داشتند، تا اینکه حادثه‌ای برای یکی از ملوانان مسلمان رویداد و او غیاباً حکم قتلش را صادر کرد، اما پس از صدور حکم، بعللی که خواهیم دید، از ترس اینکه مبدا سلطان از خروج او جلوگیری کند پنهانی از صیمور فرار کرد.

ناخدا شهریار، حادثه را چنین تعریف می‌کند:

«... یکی از ملوانان کشتی که مرد فاسد و فاجری بود بشهر صیمور وارد شد، در آن‌جا نظرش به بتی که اندام و صورت زن زیبایی را داشت افتاد و از بی‌توجهی مردم استفاده کرد و به بت نزدیک شد و بین رانهای بت دفع شهوت کرد. در این حال یکی از عابرین باو متوجه شد. ملوان از ترس فرار کرد و شخص عابر باو بدگمان شد و بجانب بت رفت: دید در میان او آبی ریخته است. دانست کار آن مرد است. فوراً او را گرفت و بخدمت سلطان صیمور برد و واقعه را شرح داد، ملوان ناگزیر شد عمل خود را اقرار کند. سلطان با طرفیان خود گفت: این مرد مستحق چه مجازاتی است...؟ بعضی گفتند او را زیر پای فیلان می‌افکنیم، بعضی دیگر بقطعه قطعه کردن او رأی دادند، سلطان گفت هیچک از این اعمال جایز نیست: زیرا این مرد عرب است و میان ما با اعراب عهد و پیمانی است، راه صواب آن است که یکنفر از شماها نزد عباس بن ماهان هنرمن مسلمانان برود و از او سؤال کند آیا در میان شماها جزای مردی که در مسجد با زنی درآمیزد چیست...؟ و به ببینید چه می‌گوید... چنین کردند و یکی از وزیران نزد عباس رفت و از او فتوی خواست. عباس چون همیشه مایل بود که دین اسلام و احکام آنرا نزد اتباع خود خیلی بزرگ جلوه دهد، جواب داد: اگر ما مردی را بچنین حالتی به بنیم مجازات او را کشتن می‌دانیم. نظر بهمین فتوی آن مرد عرب را کشتند...»^۱ و بعد از این حادثه بود که عباس ماهان از صیمور فرار کرد.

داربزرین از مردم سیراف: داربزرین، برادر زن عبیداله بن ایوب دانی عبداله بن فضل قاضی شهر سیراف بود. او که تا سواحل چین سفر می‌کرده است بناخدا بزرگ شهریار رامهرمزی می‌گوید:

«... زمانیکه در خانقوا - یکی از شهرهای چین بزرگ - بودم روزی گفتند فردا یکی از حاجبان دربار فغفور چین از مسافرتی که بیکی از نواحی کرده بود بشهر وارد می‌شود، روز ورود مردم شهر در سرتاسر خط عبور او برای دیدارش جای گرفتند. از اول طلوع آفتاب، ورود جماعت کثیری از همراهان او بشهر شروع شد و تا عصر دوام یافت. پس از آن خود حاجب وارد شد، در حالیکه یکصد هزار سوار همراه داشت.»^۲

عبدالواحد پسر عبدالرحمن از اهالی فسا

او برادر زاده ابی‌حاتم فسویست که سالهای زیادی در دریا سفر می‌کرد شهریار رامهرمزی از قول او چنین حکایت می‌کند:

«... هندی‌ها موی سر خود را بقسمی ترتیب می‌کردند که راست ایستاده و مانند کلاه بر روی سرشان قرار داشت و شمشیرهای آنها نیز راست و مستقیم بود. زمانی بین دو طایفه از آنها نزاع درگرفت. یک طایفه برطایفه دیگر غالب شد، دسته غالب طرف مغلوب را ملتزم ساختند که از آن تاریخ به بعد موی سر خود را در برابر موی سر فاتحین بحال سجود درآوردند و شمشیرهای خود را نیز در مقابل شمشیر آنان بحال رکوع بسازند. طایفه مغلوب این شرط را قبول کردند و موهای سر خود را سرازیر ساختند و شمشیرهای خویش را نیز کج و بحال قوسی درآوردند که آنرا قراطل^۱ می‌گویند و این رسم در میان آن طایفه تاکنون باقی مانده است...»^۲

محمد پسر مسلم سیرافی :

از جمله ایرانیانست که متجاوز از بیست سال در تانه مقیم بوده و باغلب شهرهای هندوستان سفر کرده است. او برای شهریار رامهرمزی حکایت می‌کند که :
 «... روزی دوازده نفر در صیمور وتانه داخل خانه یکی از تجار هندی که - پدر ثروتمندی داشت و او تنها اولاد منحصر و مورد علاقه زیاد پدر بود - شدند و از او ده هزار دینار که جزئی از ثروت پدرش بود، مطالبه کردند. پسر برای پدر پیغام فرستاد و از واقعه او را آگاه ساخت و تقاضا کرد که ویرا با آن پول بخرد و نجات بخشد پدر نزد دزدان آمد و با آنها گفتگو کرد و حاضر شد هزار دینار بدهد. دزدان از قبول آن امتناع کردند و گفتند کمتر از ده هزار دینار نخواهیم گرفت. تاجر چون چنین دید درحال نزد سلطان بلد رفت و داستان را عرضه داشت و گفت: اینک درد بیدرمانی است. اگر باین جماعت گوشمالی ندهید احدی قادر نخواهد بود در کشور شما زیست کند. سلطان گفت چاره چیست ؟ اگر اکنون بخواهم آنها را دنبال کنم، هرآینه فرزند تو را خواهند کشت. گفت : پس چه باید کرد ..؟ سلطان گفت: کشتن آنها برای من آسان است اما از آن می‌ترسم که پسر منحصر بفرد تو را تلف سازند. تاجر گفت چه اهمیتی دارد ، آنها پول گرانی از من طلب می‌کنند و هیچ سزاوار نیست که من خود را بفقر دچار سازم، برای آنکه پسر من را نجات دهم، بهتر این است که مقداری هیزم در اطراف خانه جمع کنیم و مدخل خانه را مسدود سازیم و به هیزم و خانه آتش درافکنیم و آنها را بدینگونه بسوزانیم .

سلطان گفت : پس می‌خواهی فرزند و خانواده خود را نیز بسوزانی ...؟ تاجر جواب داد : سوزاندن آنها برای من گواراتر از آنست که ثروت خود را از دست بدهم. پس سلطان فرمان داد تا در خانه او را بستند و آتش بخانه افکندند و دزدان را بافرزند و تمام اهل خانه و آنچه در آن خانه بود طعمه آتش ساختند ...»^۳

۱ - ملک‌زاده می‌نویسد : قراطل در لغت عرب بمعنای سد یا ساء است و مترجم فرانسوی لغات این کتاب می‌گوید: «در لغت هندی قراطل به معنای شمشیر حمیده است» (عجائب هند - ص ۱۲۰)

۲ - عجائب هند - ص ۱۱۲

۳ - ابناً - ص ۱۲۳

یونس بازرگان پسر مهران اهل سیراف

او : شرح یکی از سفرهای خود را بجزیره زایج^۱ چنین بیان می‌کند: در شهری که مهران پادشاه زایج در آن اقامت داشت بازارهای بزرگ و زیادی دیدم که تعداد آنها بشمار نمی‌آمد. در بازار صرافان آن شهر آنچه شماره کردم هشتصد دکان صرافی وجود داشت غیر از صرافیهائیکه در سایر بازارها متفرق بود... او همچنین از آبادانی جزیره زایج و شهرستانها و دهستانهای زیاد آن که در وصف درنمی‌آمد حکایت‌ها می‌کند. گابریل فران در ترجمه خود بدنبال نوشته بزرگ شهریار شرحی از قول «یونس» اضافه می‌کند :

«حکایت کنند که اهالی جزیره «لنجبالوس» بشمار بوده و مسافتی بطول هشتاد «پاراساثر»^۲ پراکنده‌اند و برای معامله پایاپای به کشتیها نزدیک می‌شوند و جنس را از يك دست داده و در مقابل بدمت دیگر جنس مورد احتیاج را می‌گیرند. اما اگر جنسی را قبل از اینکه در مقابل آن چیزی بگیرند بدمت آنها بدهند آنها جنس را گرفته و فرار می‌کنند و دیگر نمی‌توان پیدایشان کرد .

هنگامیکه يك کشتی نزدیک جزیره آنها غرق می‌شود و زن یا مردی خود را بساحل می‌رسانند ، اگر یکی از اشیاء متعلق بخود را نجات داده و در دست داشته باشند اهالی هرگز این شیئی را بزور از او نمی‌ستانند . بلکه باو جا و غذا می‌دهند و خود بعد از آنکه میهمان سیر شد شروع بغذا خوردن می‌کنند . این عمل تا رسیدن کشتی جدید ادامه دارد . سپس آنها میهمان را نزدیک کشتی هدایت می‌کنند و در اداء آزادی او و تحویل دادن وی از کاپیتان کشتی تقاضای دستمزد و پاداش می‌کنند .

کاپیتان اگر مایل بهمراه بودن آن غریبه باشد باید تقاضای آنها را برآورد . گاهی کسی که سرنوشت او را بجزیره آنها انداخته ، اگر آدم باهوش و زرنگی باشد و وسیله‌ای برای خدمت با اهالی بیابد ، از قبیل بافتن الیاف نارگیل ، الیاف بافته را در مقابل کهربای خاکستری بآنها می‌دهد و این کهرباها را نخیره می‌کند و بدین ترتیب مدت اقامت او در جزیره برای او منافی هم در بر خواهد داشت ...»^۳

ابو کاظم سیرافی

ایرانی دیگری که در کار سفر دریا بوده و بمطالعه کشورهای مختلف تاحدود چین پرداخته ، ابو کاظم سیرافی است . آنچه که از او بوسیله گابریل فران نقل شده ، مطلبی است درباره تهیه (کافور) که دقتش را در ضبط دیدنی‌های ممالک مختلف بخوبی بیان می‌کند . فران از قول او طرز گرفتن کافور را به طریق زیر بیان می‌کند .

«... در مواقع مخصوصی از سال دور درخت را انتخاب می‌کنند و در کنار آن يك منبع یا ظرف بزرگ قرار میدهند . سپس مردی که روی خود را پوشانده و سوراخ

۱ - زایج نام جزیره‌ایست در جاوه

۲ - پاراساثر معادل فرسنگ است

۳ - متون مربوط بخاور دور - ص ۵۸۴ (ترجمه این جملات بعاری تضمین شده نیست)

های بینی خود را نیز بسته است با تبر بدرخت نزدیک می‌شود و ضربه‌ای محکم بدرخت می‌کوبد و بعد تبر را رها کرده ، سرعت ازدرخت دور می‌شود ، زیرا اگر شیره کافور روی انسان بریزد کشنده است . دیگران نیز درمورد محل احتمالی وجود کافور در درخت عقاید مختلفی ابراز می‌دارند . بهترین کافور ، کافور رباحی یا رباحی و کافور فنصوری است ، که دربالای درخت و شاخه‌ها قرار دارد و رنگ آن قرمز درخشان است . نوع اول بخاطر نام پادشاهی که این نوع را کشف کرده چنین نام گرفته است . بین انواع کافور نوع «مهنشار» آن سفید و درخشان و قابل پودر شدن بابوئی خوشایند است . نوع مرجانی دانه‌هایی درشت‌تر از نوع «مهنشار» دارد ، رنگ آن کمی بسپاهی می‌زند و به آسانی بشکل پودر درمی‌آید .

محمدبن زکریا گوید : بین عجایب جزیره جاواگا باید ازدرخت کافور نام‌برد . این درخت بسیار عظیم است بطوریکه صد نفر یابیشتر در سایه آن می‌توانند استراحت کنند . وقتی قسمت بالای درخت را سوراخ کنند مایع کافور از آن بیرون می‌آید که میتواند کوزه‌های بسیاری را پر نماید .

وقتی مایع قسمت فوقانی کاملاً خالی شد ، آنگاه سوراخی در وسط درخت ایجاد می‌کنند و از آنجا قطعات کافور خارج می‌شود ، زیرا در این قسمت درخت زرین (صمغ) وجود دارد . وقتی بهره‌برداری از درخت پایان رسید ، درخت خود بخود خشک میشود ...»^۱

ماهان ابن بحر سیرافی :

ایرانی دیگری که سفرهای دریائی فراوان می‌رفته و گابریل فران قسمتی از خاطرات او را نقل کرده ، ماهان ابن بحر سیرافی است که انواع گل‌های جاوه را بدقت یادداشت می‌کرده است . نقل اطلاعات او درباره انواع گلها از آن جهت مفید است که از اطلاعات عمومی و متنوع دریابیمایان و سیاحان و مسافران ایرانی در همه زمینها می‌کند . فران از قول او می‌گوید : «... من دریکی از جزایر جاوه بودم و رزهای بسیاری برنگ قرمز ، زرد ، آبی و رنگهای مختلف دیگر دیدم ، دستمالی قرمز تهیه کردم و چند روز آبی در آن بستم . هنگامیکه قصد بردن آنها را داشتم دیدم که داخل دستمال آتش گرفته است ، بطوریکه تمام رزها بدون اینکه آتش بدستمال سرایت کند سوخت . وقتی از بومیان علت این امر را استفسار کردم گفتند که این گل‌های رزخواص بیشماری دارند ، ولی خارج کردن آنها از گلستان محال است ...»^۲



۱ - متون مربوط بخاور دور - ص ۲۹۹

۲ - ایضاً - ص ۲۹۸

بخش نهم

دانستنی‌ها و فنون دریائی

دانش دریائی - به مفهوم شناختن و ادوات کشتی، ستاره‌شناسی، آگاهی بر جهت و موسم وزش بادهای، قطب‌نما و... اصلی تفکیک ناپذیر از کار دریانوردی است. بی‌تردید، از نخستین روزی که انسان با کمک وسیله‌ای که از چوب فراهم ساخته بود، حرکت برپهنه آب‌ها را آغاز کرد، با این دانش تازه نیز آشنا شد، چرا که این امری اجتناب‌ناپذیر بود، که اگر در آغاز بصورت ابتدائی و ناشی از احتیاج بود، ولی بتدریج پایه‌های دانشی نوین را پی‌ریزی کرد، که از بسیاری رشته‌های علمی ریشه می‌گرفت.

بدین ترتیب علوم و فنون دریائی و دانستنی‌های مربوط به آن از دورانهای کهن حائز اهمیتی بسیار بوده است و بعدها که «رهنامه»ها نوشته شد و در اختیار دریانوردان قرار گرفت، دانش دریائی بصورت فنونی کلاسیک و تثبیت شده درآمد و از همین زمان بود که رهبانی و ناویرانی که مجموعه‌ای بود از ستاره‌شناسی، بادشناسی، شناسائی کرانه‌ها و سواحل و جزایر، جهت‌یابی و آشنائی با آلات و ادوات کشتی‌ها، اهمیت فراوان یافت، و این افراد، در کار دریانوردی، با پیروزی‌های درخشانی روبرو شدند.

پس از کودی که در کار دریانوردی ایرانیان بوجود آمد و «ایرانیان دریانورد» به «مسلمانان دریانورد» مبدل شدند، رهنامه‌های پارسی مفقود شد و اصطلاحات آن با دگرگونی در فرهنگ اعراب و ملل دیگر جای گرفت، اگرچه این دانش و فن همچنان سینه بسینه باقی ماند ولی دانش‌های دریائی که از آغاز مختص ایرانیان بود بتدریج بدست فراموشی سپرده شد و از آن پس ملل دیگر، که این دانش و فن را از ایرانیان اقتباس کرده بودند، همه چیز را بنام خود ثبت کردند.

اینک در این کتاب برای آنکه دورنمایی از دانشها، علوم و فنون دریائی ایرانیان و اصطلاحات خاص آنان بدست داده باشیم، به اختصار از مجموعه این دانستنی‌ها یاد می‌کنیم که عبارت است از: فانوس‌های دریائی - قطب‌نما - نقشه‌های جغرافیا - باد های موسمی و نابهنگام، اصطلاحات و لغات دریائی و بالاخره سکه‌های دریائی، باین امید که روزی این فنون اولیه و کهن دریانوردان ایرانی مورد توجه و تحقیق دانش پژوهان و محققان قرار گیرد و رازها و نکات تاریک دریانوردی چند هزار ساله ما روشن شود.

نقشه‌های جغرافیائی و دریائی ایران

اگر بگوئیم که یکی از اولین جغرافی‌دانان و کسیکه قسمتی از نقشه جهان را ترسیم کرد، تبعه ایران بود، سخنی به‌گزارف نگفته‌ایم. متأسفانه در تحقیقاتی که تاکنون از جانب محققان ایرانی انجام شده، با این که نام این شخص دوبار بوسیله دو متخصص^۱ امور جغرافیائی ایرانی در تحقیقات زبان فارسی آمده است، هنوز نتوانسته‌اند تابعیت و نزدیکی او را با ایران و خاندانهای ایرانی بیان کنند. و برای نخستین بار «جورج سارتون» در «تاریخ علم»^۲ اطلاعات جالبی درباره جغرافی‌دان مورد نظر ما «هگاتایوس» میلتنوسی - پدر جغرافیا^۳ که او را ایرانی معرفی می‌کند، می‌دهد.

نظریه «سارتون» از این جهت قابل بررسی و توجه است که تهیه و پیشرفت صحیح در کار نقشه‌برداری قسمتی از جهان، بین سالهای ۲۵۰ قبل از میلاد مسیح تا ۱۵۰ سال بعد از میلاد انجام گرفته است و چون این چهارصد سال مقارن با دوران تمدن درخشان ایران باستان است، و ایران آنزمان به هیچوجه عقب‌مانده‌تر از یونانیان و رم نبوده است، بنابراین می‌توان قبول کرد که ایرانیان در کار تهیه نقشه‌های جغرافیائی قدم‌هایی برداشته‌اند. بخصوص که وجود نیروی دریائی بزرگ بازرگانی و ناوهای جنگی دوران ایران باستان که در دریاهاى شرق تا ساحل چین جنوبی - کانتون کنونی - پیش می‌رفتند، مستلزم وجود نقشه‌های دقیق دریائی است.

از همه مهمتر وجود پایتخت‌های بزرگ ایران باستان در شوش، بازارگاد، تیسفون و استخر در نقاطی است که در فاصله‌ی تقریبی ۲۵۰ کیلومتر از خلیج فارس قرار داشته‌اند و «ایران آن دوران، دارای چنان نیروی عظیم زمینی و دریائی بوده‌است که طی قرن‌های متمادی نه فقط نظم و آرامش رادر سرتاسر فلات ایران و خلیج فارس که راه دریائی و تجاری روز بوده حفظ کرده است، بلکه پس از انجام فتوحات درخشان در سرزمینهای از رودخانه سند گرفته تا رودخانه نیل در ردیف بزرگترین امپراطوریهای زمان شمرده شده است.»^۴ بنابراین می‌توان آنچه را که «سارتون» به‌اتکاء اسناد یونانی درباره جغرافی‌دان ایرانی نوشته صحیح دانست. ولی قبل از اینکه «هگاتایوس» و کارهای او را تشریح کنیم، از دو نفر دیگر که قبل از او نقشه جغرافیائی تهیه کرده‌اند

۱- سخنرانی سرلشکر بهروز در سمینار خلیج فارس وزارت اطلاعات سال ۱۳۴ و «اطلس اسناد تاریخی و نقشه‌های جغرافیائی درباره خلیج فارس» مهندس سبحان مدیر و مؤسس «مؤسسه جغرافیائی سبحان»

۲- تاریخ علم - احمد آرام - ص ۱۹۵

۳ - خلیج فارس - وزارت اطلاعات - سخنرانی سرلشکر محمد بهروز - ص ۱۸۴

نام می‌بریم :

نخستین عمل نقشه‌کشی تقریباً شش هزار سال پیش در زمان یکی از پادشاهان بابل انجام پذیرفت . به فرمان این پادشاه اراضی قلمرو سلطنتش را برای اخذ مالیات و ممیزی نقاشی و رسم کردند . شرح نقشه‌برداری عراق در مواقع مختلف که از همه قدیمتر ۲۳۰۰ سال قبل از میلاد است بر لوحه‌های گلی درج شده و چنانکه اکنون می‌دانیم در قرن چهاردهم قبل از میلاد رامسی دوم برای تسهیل اداره امور مملکت خود امر داد که کشور مصر را ممیزی کنند^۱.

متخصصان جغرافی و نقشه‌برداری ، نخستین عالم نقشه‌برداری جهان را «طالس ملطی» در قرن ششم قبل از میلاد می‌دانند ، ولی کمتر به هویت او ویا کارهاییکه انجام داده است اشاره می‌کنند . «طالس» در اصول نقشه‌برداری مصر تحقیق و مطالعه کرده بود ، ولی بعد از او نخستین کسیکه به کشیدن نقشه دنیا همت گماشت «آناکسیماندر» بود که در مجالس درس طالس ملطی حاضر می‌شد «حان فیلی» معتقد است نقشه‌دنیائی که «آناکسیماندر» یونانی کشید ، طبعاً همان نقشه خاورمیانه بود ، و بعد از آن هر نقشه - ای که از دنیا کشیدند ، جنبه فلسفی‌اش بیش از جنبه علمی‌اش بود^۲.

سومین کشتی که نام او در تاریخ جغرافیا و نقشه‌برداری جهان آمده، هکاتایوس پسر هگساندروس می‌باشد که در یکی از خانواده‌های قدیمی مایتوس در اواسط قرن ششم به دنیا آمده بود . جورج سارتن درباره‌اش می‌نویسد :

«... چون در آن زمان این شهر تحت تسلط ایرانیان قرار داشت . این شخص از اتباع و رعایای ایران بشمار می‌رفت . از قرار معلوم خانواده وی با ایرانیان همکاری کرده و در خوشبختی با آن شریک بوده‌اند ، ولی عموم مردم نسبت به ایرانیان نظر خوشی نداشته‌اند ، و بهمین جهت است که در اواخر این قرن از همه طرف آثار طغیان و شورش نمایان گردیده است . هکاتایوس بی‌اندازه کوشید تا از روشن شدن آتش جنگ جلوگیری نماید، ولی کوشش وی بجائی نرسید و در آن هنگام که دید جز جنگ چاره‌ای نیست به همشهریان خود پیشنهاد کرد که شجاعانه بکار برخیزند تا به نتیجه مطلوب برسند ، هم در آن هنگام که مردم را به مسالمت می‌خواند و هم در آن هنگام که به شجاعت و قیام مردانه آنانرا تحریک می‌کرد ، کسی به سخنان وی گوش نداد ، یکبار او را ترسو خواندند و بار دیگر ویرابه تهوروبی باکی و حادثه‌جوئی منسوب کردند ، و بالاخره کار به آنجا کشید که در سال ۴۹۴ شهر مایتوس غارت شد. هکاتایوس آن اندازه زیست تا در سال ۴۷۹ شاهد جنگ موکال و آزادی میهن خود شد مرگ وی به سال ۴۷۵ اتفاق افتاد .

گفته می‌شود که وی به مسافرت‌های طولانی پرداخته و آغاز مسافرت وی در اواخر قرن ششم و همان زمانی بوده است که وجود او در میان همشهریانش مایه تنفر آنان شد که بنا به روایت هرودوت علاوه بر آنکه هکاتایوس از مصر دیدن کرده در جنوب

۱ - تحقیقات «جان فیلی» - نقشه‌برداری شرق وسطا - مجله روزگارانو - چاپ لندن شماره ۴ -

جلد ۴ - ص ۲۹

۲ - نقشه‌برداری شرق وسطا - روزگارانو - شماره ۴ جلد ۴ - ص ۲۹

این کشور تاتبس پیش‌رفته است. چون از ۵۲۵ به بعد مصر در تحت تصرف ایرانیان بوده و این مرد هم یکی از اتباع ایران بشمار می‌رفته، مسافرت به آسانی صورت می‌گرفته و مانند آن بود که از استانی از کشور به استان دیگر مسافرت کند.

از آثار وی دو کتاب را نام برده‌اند، یکی تاریخی بسام *Genealogies* و دیگری جغرافیائی بعنوان *Periodos* به معنی «وصف زمین» یا «جغرافیائی توصیفی». این هر دو اثر از میان رفته و از آنها ۳۸۰ قطعه برجای مانده که اغلب آنها بسیار کوتاه است. اطلاع ما برنخستین کتاب کمتر از کتاب دوم است. و جزئی از دیباچه کتاب که بوسیله دمتریوس فالرئوس روایی شده چنین است: «هکاتایوس میلئوس» چنین می‌گوید که من این چیزها را از آن جهت ثبت کردم که آنها را راست می‌دانستم. روایات یونانیان فراوان است، و بنظر من ابلهانه است، این چند کلمه از قرار معلوم بجای عنوان کتاب است، و شاید مقدمه‌ای باشد که ناشر کتاب برای جلب توجه عامه به اول کتاب افزوده است، و بهر صورت نمی‌شود درباره این کلمات درست و دقیق اظهار نظر کرد.

قسمت عمده ۳۳۱ مستخرج از جغرافیای هکاتایوس از خلاصه‌ای که هرمللا اوس از فرهنگ جغرافیائی تالیف استفانوس بوزانتیومی تهیه کرده گلچین شده است، و بهمین جهت مانند همه نوشته‌های موجود در فرهنگها کوتاه است (غالباً کمتر از ۵ کلمه)، با وجود این شکل عمومی کتاب اصلی را می‌توان از روی این منتخبات دریافت در آن هنگام که هکاتایوس در میلئوس بسر می‌برد و دوران جوانی را می‌گذراند ناچار چیز-هائی از عقاید فیزیولوژیستها یعنی طالس و انکسیمندروس و انکسیمنس به گوش وی رسیده بود. بحث آنان در این بود که: جهان از چه چیز ساخته شده؟ با توجه بمزاج و تمایلات یونانیان به آسانی می‌توان تصور کرد که چنین بحثی به طبیعت حال خود چه اندازه طولانی و عقیم و بی‌ثمر است، و چنین بحثهایی البته بکار جوانی نمی‌خورده است که منظور کوچکتری را تعقیب می‌کرده و همت خود را به کاری می‌زده است که دسترس به آن امکان داشته است. ممکن است هکاتایوس (مانند هر مرد علم واقعی) بخود چنین گفته باشد که: پیش از آنکه به گشودن راز جهان پردازم، بهتر آنست که از آنچه در اطراف من وجود دارد و می‌گذرد توشه‌ای بگیرم «یکی از کارهای پیش پا افتاده که او را مجذوب خود می‌ساخته آن بوده است که اطلاعات متفرقی را که توسط بازرگانان و دریانوردان شهر وی می‌رسیده و اطلاعاتی را در خصوص جغرافیا و مردم شناسی در برداشته گرد یکدیگر فراهم کند و با مشاهدات و یادگارهاییکه از مسافرتها خود داشته به آنها نظم و سامانی بخشد. این اقدام در نوع خود کاری است که برای نخستین بار صورت گرفته و بهمین جهت شایسته که به مولف چنین اثری لقب «پدر جغرافیا» داده شود. کتاب *Periodos* وی شامل دو قسمت اصلی اروپا و آسیا بوده و لیبیا (افریقا) نیز در ضمن همین قسمت دوم قرار می‌گرفته است. نقشه نظری این تقسیم را بخوبی نشان می‌دهد. سطح هموار واقعی زمین را به صورت دایره‌ای تصور می‌کرده است که اقیانوس از همه طرف آنرا فرا گرفته، و با مدیترانه و دریای سیاه و بحر خزر بدو قسمت تقسیم میشود: قسمت شمالی اروپا است و قسمت جنوبی آسیا و آفریقا، و با وجود این نقشه دیگر

نیازمند بتوضیحات بیشتر نیستیم. چنانکه مشاهده می‌شود. مدیترانه و بحرالحمیر و خلیج - فارس و بحر خزر و رود نیل همه با اقیانوس محیطی متصل فرض می‌شده و چنانکه می‌دانیم این مطلب برای سه قسمت اول صحت دارد و برای بحر خزر و نیل مطابق با واقع نیست، و ما درباره نیل پس از این چندکلمه خواهیم گفت. تحقیقات و اطلاعات هکاتایوس بیشتر منحصر بوده است بسواحل، و این نباید مایه تعجب باشد، چه منبع اطلاعات وی غالباً گزارشهای بازرگانان و دریانوردان بوده است، و چنانکه می‌دانیم این مردم بیشتر با بنادر و شهرهای ساحلی کار دارند و کمتر به اراضی داخلی رفت و آمد می‌کنند. اطلاعاتی که وی جمع‌آوری کرده تنها از شهر و اراضی نیست بلکه در کتاب او مطالبی راجع ب مردم و حتی جانوران دیده می‌شود، بعقیده پورفور و وصفی که هرودوت از عنقا و اسب آبی و شکار نهنگ کرده است از کتاب هکاتایوس برداشته شده است^۱.



نقشه نظری که تصور کلی هکاتایوس را دربارهٔ بهنهٔ زمین مجسم می‌سازد با اجازه از کتاب «تاریخ قدیم یونان» تألیف H.F.Tozer (چاپ دانشگاه کیمبریج، ۱۹۳۵) نقشه شماره ۲ نقل شده. نقشه مفصل‌تری که بیشتر شامل اسامی هکاتایوسی است در کتاب *Hecataei Miletis fragmenta* تألیف R.H.Klausen (برلن، ۱۸۳۱) وجود دارد. در این کتاب فهرستی از نامهای جغرافیایی هکاتایوس چاپ شده، و در چاپ Müller این فهرست با فهرستهای دیگری مخلوط است.

۱ - هرودوت که خود نقشه‌ای طرح کرده «هکاتایوس» را به علت داشتن تابعیت ایرانی، به باد تمسخر گرفته، می‌نویسد: «من باین می‌خندم که چه اندازه نقشه زمین کشیده است» (کتاب هرودوت)

آیا هکاتایوس براسی نقشه جغرافیائی رسم کرده است؟ این کار احتمال کلی دارد که صورت گرفته باشد و حتی می‌گویند که وی نقشه انکسیمندروس را تکمیل کرده است. گزارشی از هرودوت را می‌توان به این معنی گرفت که در آن زمانها چندین نقشه جغرافیائی ترسیم شده، و گزارش دیگری صراحت دارد بر اینکه نقشه‌ای کشیده شده. در آن هنگام که میلتوس سخت در مخاطره بود، پادشاه مستبدان اریستاگوراس برای درخواست کومک از شاه گلوئمنس باسپارت مسافرت کرد. و «با خود لوحه برنجی همراه آورد که نقشه همه زمینها و همه دریاها و همه رودخانه را بروی آن حک کرده بودند.» این حادثه در زمان هکاتایوس اتفاق افتاده و ممکن است که آن نقشه را دیده باشد و نیز امکان آن هست که وی خود رسم‌کننده چنان نقشه‌ای بوده باشد.

اینک مختصری درباره نیل سخن می‌گوئیم: یونانیانیکه از مصر دیدن می‌کردند، از عجیب‌ترین عجائب مصر یعنی رود نیل دچار شگفتی می‌شدند و از خود چیزهائی می‌پرسیدند. یونانیان بالخاصه نظر به اینکه در سرزمین خویش دلتای کوچکی را که از رسوبات رودخانه مایندروس تشکیل می‌شد به‌خوبی می‌شناختند. به‌دلتای بزرگ نیل بیشتر توجه می‌کردند، ولی چیزهائی بود که به سختی از آنها سر درمی‌آوردند. مثلاً به این اندیشه می‌افتادند که چرا رودخانه‌های یونان در تابستان خشک می‌شود. در صورتی که رود نیل در تابستان طغیان می‌کند و آب آن افزایش می‌پذیرد؟

هرودوت که در این موضوع و موضوعات فراوان دیگری راهنمای ما است، درباره این اختلاف، نظرهای گوناگون یونانیان را شرح می‌دهد. نخستین عقیده که شاید عقیده تالی باشد این که سبب بالا آمدن نیل در تابستان بادهای شرقی است که از جریان آب بطرف دریا جلوگیری می‌کند، نظر دوم که شاید عقیده هکاتایوس بوده باشد اینست که رود نیل باقیانوس اتصال دارد و از آن سبب است که آب آن زیاد می‌شود، عقیده سوم منسوب به انکساگوراس علت افزایش آب نیل را آب شدن برف کوههای افریقا می‌داند. عقیده سوم بحقیقت نزدیکتر است، و هرودوت این نظر و سایر نظرها همه را رد می‌کند تا نظر بی‌ارزش خود را بکرسی بنشاند. توضیحی که خود هرودوت در این باره می‌دهد با آنکه مبنی بر اشتباه است جلب توجه می‌کند، چه بنا بر آن بخوبی معلوم می‌شود که اقبانوس هومری چه اندازه بر عقول مردم آن زمان حکومت می‌کرده است.

باید در نظر داشت که نظر کلی هکاتایوس کاملاً صحیح بوده است، چه قاره‌هایی که ما امروز آنها را می‌شناسیم همچون جزیره‌های بسیار پهناوری هستند که با دریاها احاطه شده‌اند. علمای جغرافیا بر حسب محل قرار گرفتن این دریاها اسامی گوناگونی بآنها داده‌اند، ولی باید دانست که همه آنها پاره‌های مختلف یک اقبانوس بشمار می‌روند. مخصوصاً اگر توجه خود را بدنیای قدیم منحصر سازیم تصور هومری

صحت بتری پیدا می‌کند، چه اروپا و آسیا و آفریقا همچون قاره واحدی می‌شوند که يك اقیانوس آن را در خود فراگرفته است. نظر هومر و هکاتایوس اصولاً درست است، ولی برای یونانیان قدیم امکان آن نبوده است تا حدود این قاره واحد را از شمال و جنوب و مشرق و مغرب اکتشاف کنند.

هکاتایوس از لحاظ امور نظری چندان اطلاعی نداشته (و در آثار او هیچ اثری از جغرافیای ریاضی دیده نمی‌شود یا لاقلاً بدست ما نرسیده)، ولی با وجود این کوششی که برای تألیف و ترکیب معلوماتی که درباره جهان محسوب و ملموس بدست وی رسیده بخرج داده است، قدم شایسته‌ای در راه صحیح محسوب می‌شود. و یکی از مؤسسات جغرافیائی است...^۱

اکنون این سؤال پیش می‌آید که چرا هیچ جا از نقشه‌های جغرافیائی ایرانی ذکر و مأخذی نیست و چگونه ایرانی که در ۲۵۰۰ سال قبل دارای ناوگان بازرگانی و جنگیده بود، می‌توانسته است بدون نقشه و اطلاعات صحیح به دریا برود؟ در حالی که چون از هر قوم متمدن دیگری بیشتر برخلیج فارس تسلط داشته و مرتباً در این دریای گرم، آمد و شد می‌کرده است، بدون شك ایرانیان نقشه‌های دقیق و کاملی از خلیج فارس و ساحل آن در دست داشته‌اند، منتهی باید دانست برسر این نقشه‌ها چه آمده است؟ جواب این سؤال را سرلشکر محمد بهروز چنین می‌دهد:

«... چون نقشه‌های مزبور، مربوط به نیروهای مسلح کشور بوده است، در ضمن حمله عرب از بین رفته یا به دست آنها افتاده است. والا چطور میسر است که جغرافی‌دانان یونانی از خلیج فارس که احتمالاً هرگز عبور نکرده‌اند نقشه تهیه کرده و نیروی ساحلی و دریائی شاهنشاه ایران باستان فاقد آن باشد...»^۲

اکنون که داستان «هکاتایوس» تبعه ایران و پاسخ پرسش ابهام‌آمیز «سرنوشت نقشه‌های خلیج فارس» را شنیدیم بنظر می‌رسد، معرفی جغرافی‌دانان در سازمان نقشه‌های جغرافیائی اولیه‌ای که در نقشه‌های خود «خلیج فارس» را رسم کرده‌اند ضروری باشد:

۱ - نقشه جهان نمای «همر» - در نقشه همر نیز، زمین، سطح و دایره‌ای شکل ترسیم شده است.

۲ - نقشه هرودوت - نقشه‌ای که منتسب به هرودوت پنج قرن قبل از میلاد رسم شده. در این نقشه که دو رودخانه‌ی دجله و فرات و خلیج فارس با دقت بسیار کم و ناقص ترسیم شده است.

۱ - تاریخ علم - جورج سارتون - ترجمه احمد آرام - ص ۱۹۵

۲ - خلیج فارس - نقشه جغرافیائی - جلد دوم - ص ۱۷۳

- ۳ - دی سارك - كه نقشه او را اخيراً مهندس سحاب ، ترسیم کرده و بفارسی برگردانده است .
- ۴ - هپارك كه بعلم نجوم كلدنه آشنا بود و موسس علم مثلثات بشمار می‌رود . او در قرن دوم قبل از میلاد ، مردم را متوجه كرد كه اساس نقشه‌كشی باید بر طول و عرض جغرافیائی مبتنی باشد و به‌این ترتیب پایه جغرافیائی علمی را بنا نهاد .
- ۵ - اراتوستن - جغرافی‌دان و منجم یونانی ، مدیر كتابخانه اسکندریه مصر ، در حیست سال قبل از میلاد ، برای اولین بار از روی قواعد علمی ریاضی به كرویت زمین پی برده است .
- ۶ - كراتس مالوس - كه در ۱۴۵ قبل از میلاد می‌زیسته ، نقشه‌ای تهیه کرده كه در آن قسمتی از شرق نیز آمده است .
- ۷ - پومپونی‌ملا - ایتالیائی كه سال اول تولد مسیح می‌زیسته
- ۸ - استرابو - جغرافی‌دان معروف عرب
- ۹ - ماریانوس - سوری ، همه آثار او از میان رفته است ، اما در نقشه هائیکه بطليموس رسم کرده و رساله‌ای كه نوشته ، در بسیاری موارد از اطلاعات «ماریانوس» استفاده کرده است .
- ۱۰ - بطليموس - يكصد و پنجاه سال بعد از میلاد در شمال مصر بدنیا آمده و ریاضی‌دان ، جغرافی‌دان ، منجم و نقشه‌نگار بوده است . از او بیست و هفت قطعه نقشه شناخته شده بدست آمده كه شامل نقشه ی ایران و خلیج فارس نیز هست . در نقشه های او هشت هزار نقطه جهان نام برده شده .

دوران اسلامی

- از جمله جغرافی‌دانهای معروف اسلامی كه در نقشه‌های آنان از خلیج فارس یادشده ، نام این عده را می‌توان برد :
- ۱۱ - موسی خوارزمی - در ۱۸۴ هـ - (۸۰۰ م) بدستور «مأمون» خلیفه عباسی نقشه‌ای ترسیم کرده است .
- ۱۲ - ابوزید سهیل بلخی - در ۳۳۲ هـ . (۹۴۳ م)
- ۱۳ - ابوالحسن مسعودی - در ۳۳۶ هـ - (۹۴۷ م)
- ۱۴ - ابواسحق ابراهیم اصطخری در ۳۴۷ هـ - (۹۵۸ م) در سالک المعالك سه نقشه از منطقه خلیج فارس و «بحرالفرس» كشیده است .
- ۱۵ - ادریسی - جغرافی‌دان عرب ، در ۵۴۹ هـ - (۱۱۵۴ م) نقشه‌ای كشیده كه «جان‌فیلی» آنرا از شاهكارهای علم عرب در قرون وسطا می‌داند .
- اینكه می‌گوئیم در دوران ادریسی ، نقشه برداری اسلامی به‌اوج خود رسیده بیشتر از آن جهت است كه كار او مورد ستایش محققان و خاورشناسان قرار گرفته است . «كواچكوووسی» خاورشناس روس درباره او می‌نویسد :
- «دورهٔ آخری نقشه‌كشی عربی یعنی زمان ادریسی (قرن ۱۲ م) دوره ترقی

و تعالی و درعین حال طبیعه انحطاط و زوال می‌باشد ... در این دوره اهمیت عرض و طول جغرافیائی در نقشه‌ها بکلی برافتاده مثل اینست که چنین چیزی اصلاً وجود نداشته است، باید گفت که: ایران قرنهای ۱۳ - ۱۲ م از این حکم مستثنی و بیرون است . همه می‌دانند آثار بطلمیوس در نقشه‌کشی اسلامی چه هنگامه‌ای پیا نموده است. از اواخر قرن ۹ م نفوذ حکیم یونانی در این سرزمینها بنای تنزل می‌گذارد و با این حال بازار آثار مؤلفانی چون ادریسی و ابن سعید ، اشعه نفوذ نامبرده می‌درخشد و هنوز منتفی نشده است، چنانکه نقشه محمد بن نجیب بکران شاهد صادق وزنده این معنی است . بسنت دیرین چنانکه خود گوید حساب معدل‌النهار را از مغرب آغاز می‌نماید و اتفاق چنان افتاده است که ابتدا طول از جهت مغرب گرفته‌اند از موضعی که در قدیم الایام آنجا هفت جزیره بوده است معمور و مسکون آنرا جزایر خالدات و جزایر سعدا گویند و اکنون خراب‌شده است و آب بحر بدویست فرسنگ از او گذشته^۱

۱۶ - از جمله دانشمندان ایرانی که در دوران اسلامی در کار تهیه نقشه جغرافیائی موفقیت فراوانی بدست آورد ، محمد بن نجیب بکران خراسانی است «... وی در سال ۶۰۵ (۹ - ۱۲۰۸ م) حیات داشته و نقشه مدور جهان را بربك جامعه کشیده است و تردیدی نیست که آن زمان در خراسان یعنی در ناحیه یا شهرستان طوس می‌زیسته است ...»^۲

نقشه حدود زمین با شبکه درجات از ابتکارات این جغرافی‌دان ایرانی است . بطوریکه می‌دانیم نقشه درجه‌دار زمین در اروپا برای نخستین بار در سال ۱۴۲۷ میلادی (۸۳۰ - ق) بوجود آمد . ولی بموجب ضبط پرفسوریوا . بورش چه وسکی ، محمد بن نجیب بکران «نخستین و قدیمی‌ترین نقشه قرون وسطی مجهز با شبکه درجات»^۳ کشیده و این مهم از کارهای این دانشمند ایرانی است . بورش چه وسکی ، کار تهیه نقشه (درجه‌دار) نجیب بکران را از کار بطلمیوس جلوتر دانسته و در دیباچه‌ای که بر جهان نامه نوشته است ، می‌گوید : «قدما شکل این ربع را در کتب بر صورت نصف دایره ثبت می‌کرده‌اند و آن رمزی است و از تحقیق دور ، اما ما شکلی اختیار کردیم که به تحقیق سخت نزدیک باشد.» در انتقاد از ترسیم ربع مسکون به شکل نیم‌دایره ایراد محمد بن نجیب متوجه طریق بطلمیوس است . اکثر مؤلفان عالم را به شکل مدور ترسیم می‌نمودند . جمعی کثیر به این راه رفته ولی بزرگتر و بهتر از همه دانای خوارزم بیرونی بود که خود با علوم یونانی پرورش یافته و نشو و نمای آنها خدماتی انجام داده به این معنی که مقداری معلومات تازه بر آنها افزوده و مؤلف ما نیز بیش از همه در تحت تاثیر آثار باقیه او بوده است .

قبلاً بیان کردیم که طرح و طرز تقسیم بحور در سطح کره مأخوذ از افکار

۱ - جهان‌نامه - ص ۲۱ مقدمه

۲ - جهان‌نامه - ص ۱۴ مقدمه

۳ - ایضاً - ص ۲۰

بیرونی است و بلاشک همین افکار مایه و شالوده کار بوجود آمدن نقشه محمد بن نجیب بوده است. حتی درمدور بودن شکل هم الهام ازو گرفته زیرا در تمام نسخ خطی موجود از کتاب التفهیم البیرونی شکل مدور به چشم می‌خورد. از این بالاتر در مسئله زیجها و مسائل مربوط به ستاره‌شناسی و تعیین عرض و طول جغرافی مواقع بلاد، اقالیم و نظائر اینها مؤلفات بیرونی تأثیر مهمی داشته است.

این اعجوبه زمان خود در کتاب آثار الباقیه طرح هندسی ترسیم نقشه را هم بیان می‌کند اما متأسفانه چون نقشه محمد بن بکران از بین رفته دسترسی به مقایسه و داوری نداریم که چیزی در این باب بگوئیم و نمی‌دانیم تا چه اندازه از طرح بیرونی استفاده شده است.^۱

۱۷ - نقشه حمداله مستوفی - برشچفسکی شرق‌شناس شوروی که قدیمی‌ترین نسخه جهان‌نامه ۶۶۳ هـ (۱۲۶۳ م) را که به خط مسعود بن محمد بن مسعود کرمانی در مسکو در اختیار داشته و آنرا منتشر کرده، می‌نویسد: «تاکنون دو نقشه اسلامی درجه‌دار معروف بود. نقشه حمداله مستوفی قزوینی که با کتاب جغرافیای نزهةالقلوب خود در حدود ۷۴۰ هـ - [۱۳۳۹ م] توأم ساخته است...»^۲ با اینکه این محقق روسی از نقشه فوق‌الذکر نام می‌برد با این حال مهندس سبحان در اطلس‌های منتشره به زبان فارسی، نامی از این نقشه نمی‌برد و در گفتگوی حضوری وجود چنین نقشه‌ای را صحیح نمی‌داند. در حالیکه نسخه موجود در مسکو که برشچفسکی آنرا به صورت عکس به چاپ رسانیده، پنجاه و هشت سال بعد از درگذشت، محمد بن نجیب بکران رونویس شده و شرق‌شناس شوروی به استناد این نسخه از نقشه حمداله مستوفی یاد می‌کند.

۱۸ - نقشه حافظ ابرو - ضمیمه کتاب: کراچکوفسکی درباره این نقشه مینویسد:

«... اصول نقشه‌کشی محمد بن نجیب بکران در کار حافظ ابرو تأثیر عظیمی بخشید. وی هم نقشه خود را طبق شیوه او بوجود آورده، حتی دیباچه‌کتابش با دیباچه جهان‌نامه یکی است تنها فرقی این است که اندکی به تفصیل گزاشیده است. اما روح یکی است و الفاظ دو. با این حال باید گفت حافظ ابرو در درجه بندی و تقسیم اقالیم در نقشه از محمد بن نجیب پیروی می‌کند، اما در ترسیم خشکی تابع او نیست و از راه دیگری رفته است و چنین معلوم می‌گردد که وی فقط جهان‌نامه را در دست داشته و نقشه ضمیمه آنرا ندیده است...»^۳

از این به بعد از نقشه‌هایی که از خلیج فارس ذکر شده باشد، بدست ما نرسید، تا اینکه نوبت بدوران استعمار اروپائی در خاورمیانه و آسیای شرقی می‌رسد.

هجوم دول استعماری شرق

در عهد فرمانروائی سلاطین عثمانی، ممالک خاورمیانه، رو به ضعف و سستی

۱ - جهان‌نامه - ص ۲۱

۲ - ایضاً - ص ۲۲

۳ - ایضاً - ص ۲۲

نهاد تركها به علم جغرافیا ، چندان علاقه‌ای نداشتند و هرگز نقشه صحیح و خوبی تهیه نکردند .

۱ - نخستین نقشه معروفی که در آغاز دوران درخشان علم جغرافیا تهیه شد ، بوسیله «مرکاتز» در ۱۵۶۹ میلادی بوده و در آن نام خلیج فارس Sinus Persicue نوشته شد . از آن پس در هر نقشه‌ای که بوسیله اروپائیان تهیه شده نام «خلیج فارس» «دریای پارس» و عناوین دیگر با پسوند پارس و ایران بوده است . نشریه اداره نهم سیاسی وزارت امور خارجه ایران در این باره چنین می‌نویسد :

«... هر چند جغرافی‌دانان جهان از اولین روزی که نقشه‌کشی را باب کردند تا به امروز دریای جنوب ایران را بنام‌هایی نامیدند که جملگی به معنای «خلیج فارس» است و در طول تاریخ نقشه‌ای نمی‌توان یافت که از این واقعیت منحرف شده باشد . ولی در این قسمت فقط به ذکر نقشه‌هایی که توسط هیدروگرافرها و دریانوردان بریتانیا ترسیم شده است^۱ اکتفا می‌کنیم . اشاره به این نقشه‌ها از این لحاظ اهمیت دارد که در قرون ۱۸ و ۱۹ انگلستان سلطان دریاها بوده و بعنوان حامی و قائم مقام مشایخ خلیج فارس در روابط خود با آنان هر تمهد و تکلیفی که برای حکام و کشورهای مجاور عربی ایجاد کرده لازم‌الرعايه بوده است ...»^۲

اینک به اختصار به معرفی نقشه‌هایی که انگلیسی‌ها و سایر اروپائیان از خلیج فارس تهیه کرده‌اند - از منابع انگلیسی و وزارت خارجه ایران و سایر مراجع می‌پردازیم :

۲ - در ۱۶۲۸ سرتوماس هربرت ضمیمه سفرنامه‌اش نقشه دقیقی تهیه کرد که تا سالها بعد مورد استفاده گرفت .

۳ - در سال ۱۶۳۸ الئاروس ، نقشه‌ای دقیق‌تر از پیشینیان کشید که از دو نقشه اولیه خلیج فارس کاملتر بود .

۴ - در ۱۶۹۵ دریانوس رولاوس نقشه ایران و خلیج فارس را با تقسیم‌بندی استانها کشید .

۵ - در ۱۷۶۰ «دانوئل» علاوه بر خلیج فارس ، دهانه شط العرب و جزیره و تنگه هرمز را ترسیم کرد .

۶ - در ۱۷۶۳ هیئت دانمارکی بریاست «کارستن نیبوه» کارکشف خاورمیانه را آغاز کرد و از آن بعد بسیاری از جهانگردان بکشف کشورهای این منطقه پرداختند .

۷ - نقشه تنظیمی د . انویل بنام نقشه امپراطوری ایران ۱۷۷۰

۱ - اصل نقشه‌های انگلیسی‌ها در :

1. Royal Geographical Society, London.
2. British Museum — Records of the B.M. (454. F. 7) London.
3. India Office, London.

ضبط و نگهداری می‌شود .

۲ - وجه تسمیه خلیج فارس - نشریه اداره نهم سیاسی در ۳۷ صفحه - ص ۲۳

- ۸ - نقشه جدید د . انویل ۱۷۹۴
- ۹ - بعد از تسخیر هندوستان ، نیروی دریائی انگلستان ، يك سازمان مخصوص نقشه‌برداری برای تعیین خط سیر کشتیهای بازرگانی و ناوگان جنگی اقیانوس هند ، بحرا حمر ، دریای عمان ، خلیج فارس و شطالعرب بوجود آورد . اولین مأموری که نقشه‌های دریائی این مناطق را تهیه کرد ، سروان «جان ماک‌کلور» بود که در ۱۸۱۰ در دوران سلطنت فتحعلیشاه - که آغاز هجوم آرام انگلیسها بخلیج فارس است - نقشه بسیار صحیحی از عمان ، خلیج فارس و قسمتی از شطالعرب تهیه کرد .
- ۱۰ - در ۱۸۱۱ ، کشتی جنگی بنارس از طرف شرکت هند شرقی بخلیج فارس آمد و نقشه‌هایی تهیه کرد .
- ۱۱ - در ۱۸۱۷ ستوان تانل نقشه‌ای از خلیج فارس تهیه کرد .
- ۱۲ - در ۱۸۱۷ نقشه اطلس تامسن
- ۱۳ - در ۱۸۲۰ سروان ملام وستون گای
- ۱۴ - در ۱۸۲۳ تا ۱۸۲۸ ستوان براکس و ستوان هنیس
- ۱۵ - نقشه لانگ من ، ریس ، براون ۱۸۲۸
- ۱۶ - نقشه ایران با قسمتی از امپراطوری عثمانی ۱۸۳۱
- ۱۷ - نقشه عمومی آسیا ، سرهنگ آلکس برنس ۱۸۳۴
- ۱۸ - اطلس سیاه ۱۸۴۰
- ۱۹ - اطلس سیاه ، ۱۸۴۴
- ۲۰ - ایران و کابل ، ا . ک . جانسن ۱۸۴۴
- ۲۱ - نقشه ایران و کابل ، ج . ارواسمیت ۱۸۷۳
- ۲۲ - ایران و افغانستان ، ا . سی . بلوک ۱۸۵۴
- ۲۳ - در ۱۸۵۶ ، ستوان سلبی ، نقشه‌ای دقیق از پیشینیان از خلیج فارس تهیه کرد .
- ۲۴ - در ۱۸۶۳ ، ناوگان هند شرقی نقشه خلیج فارس را تهیه کرد . این نخستین باریست که نقشه‌ای مستقل از خلیج فارس تهیه می‌شود .
- ۲۵ - نقشه ایران در شش قطعه ، تنظیمی سرویس ، اطلاعات و جنگ انگلیس . ۱۸۸۶
- ۲۶ - نقشه نظامی دقیق کاپیتان او . بی . سی ستجون ، سفارش دولت هندوستان بوسیله سرآرتور ویلسن ۱۸۷۴ .
- ۲۷ - دومین نقشه اطلاعات ارتش انگلیس سفارش دولت هندوستان ۱۸۹۱ .
- ۲۸ - نقشه ایران ، افغانستان و بلوچستان تحت نظر لرد کرزن ۱۸۹۲ - ۱۸۹۱
- ۲۹ - نقشه شش قطعه‌ای دولت هندوستان ۱۸۹۷ .
- ۳۰ - سالهای ۱۹۰۵ و ۱۹۰۶ کشتی نقشه‌برداری ناوگان هندوستان بنام «اینوستیکینز» نقشه‌های مختلف خلیج فارس را تهیه کرد .
- ۳۱ - ۱۹۱۰ ، کشتی پالینورس بخلیج فارس آمد و دنباله کارهای تهیه عمقیاب

و نقشه‌های تنظیمی را گرفت .

۳۲ - در ۱۹۱۱، دایرة المعارف بریتانیکا ، نقشه‌های وزارت جنگ انگلستان را که شامل خلیج فارس و ایران بود منتشر کرد .

۳۳ - در سال‌های ۱۹۱۴ تا ۱۹۱۸ ، که جنگ جهانی اول ادامه داشت ، کار نقشه‌برداری بطور پراکنده انجام گردید .

۳۴ - در سال‌های ۱۹۲۱ و ۱۹۲۲ کشتی نقشه‌برداری پالینورس بخلیج فارس آمد
 ۳۵ - از ۱۹۲۴ تا آغاز جنگ دوم کشتی نقشه‌برداری نثارکس کارهای نقشه‌برداری و عمق سنجی را انجام می‌داد .

۳۶ - از آغاز جنگ دوم جهانی تا با امروز شعبه نقشه‌برداری نیروی دریائی انگلیس که مرکز آن در بحرین است کار تهیه نقشه‌های بازرگانی و جنگی را عهده‌دار است . علاوه بر نقشه‌های صحیح و دقیقی که وزارت دریاداری انگلستان تهیه می‌کند از ۹۰ سال قبل تا کنون بطور منظم کتابی تحت عنوان «راهنمای خلیج فارس» بزبان انگلیسی تهیه می‌شود . در این کتاب همه بنادر ، جزایر ، تأسیسات دریائی ، چراغها و علائم دریائی و اطلاعات محلی از دو طرف خلیج فارس و بحر عمان بخوبی معرفی می‌شود . از سواحل ایران از دماغه موترتا تا اروندرود شامل سواحل جنوبی تنگه هرمز: و در سواحل عربی از راس الحد تا خور عبدالله تماماً در این راهنما منعکس است .

برای نخستین بار ترجمه فارسی این نشریه طبق دستور دریا سالار رسائی فرمانده نیروی دریائی ایران در سال ۱۳۴۶ شمسی چاپ شد . ترجمه آنرا ناسروان «علیمحمد سنگلجی» عهده‌دار شد و بخوبی از عهده این امر خطیر برآمد



فانوس‌های دریائی

یکی از قدیمی‌ترین اختراعات دریائی ایرانیان که یادگار دوران باستان است و شاید بتوان گفت، مربوط به نخستین روزهای است که ایرانیان به دریا دست یافتند، ابداع چراغهای دریائیت است. هیچ نمی‌دانیم که در دوران باستان بفانوسهای دریائی چه می‌گفتند؟ ولی به موجب نوشته‌های مورخان اسلامی که از یکهزار سال قبل بجای مانده، از دوران باستان، ایرانیان در خلیج فارس برج‌ها و مناره‌هایی داشته‌اند که شب‌ها بر آنها آتش می‌افروختند تا کشتیها را راهنما باشد. فانوسها را در هر دو ساحل خلیج فارس از محل تلاقی اروند رود بخلیج فارس تا تنگه هرمز برای راهنمائی کشتیها و یا شاید دیده‌بانی مرزبانان برای جلوگیری از دزدی دریائی روشن نگه می‌داشتند:

«... نگهداری چراغهای دریائی معروف بمخشابها، بودن پایگاهی را در خشکی نیز لازم داشته است تا نگهبانان آن چراغها پس از هر دوره کشیک، به آنجا بیایند و آرامشی کنند و بعلاوه اگر کشتیهای دزدان دریائی را دیدند، مرزبانان را از دستبرد ایشان آگاه سازند. چنانکه در کتاب «الحوادث الجامعه» می‌بینیم، نگهبانان خشابها بر بالای این برجهای چوبین، کبوتران قاصد به اختیار می‌داشته‌اند و اگر از پیش آمدی آگاه می‌شدند، خبر را نوشته و با بال کبوتران بجای دور می‌فرستاده‌اند...»

دو اثری که از مناره‌های کنار ساحل از دوران باستان تا کنون باقیمانده، یکی در «قلعه ریشهر» در شبه جزیره بوشهر و در یک کیلومتری شهر باستانی «لیان» - که به احتمال قوی در دوران ایلامی‌ها شهری بزرگ و آباد بوده - است و دیگری در «قلعه بندر کنگ» معروف به قلعه پرتغالی‌ها. در قلعه ریشهر که بموجب کاوش باستانشناسان ایرانی و فرانسوی، قدمت آن تا پنجهزار سال قبل می‌رسد، مناره‌ای بوده که بر بالای آن آتش می‌افروختند تا کشتی‌بانان از نزدیک شدن بشهر مطلع شوند و با تپه‌های شنی و یاصخره‌ها برخورد نکنند و کشتی آنها آسیب نبیند. و نیز عقیده مردم ریشهر بر آنست که مناره‌ی قلعه ریشهر، جهت رسانیدن خبر حمله سپاهیان مهاجم و یا حمله دزدان دریائی به ساحل و یا قلعه شبه جزیره بوشهر کنونی بوده است. هنگامی که مهاجمان و دزدان دریائی به شهر «لیان» و قلعه ریشهر حمله می‌کردند، نگهبانان قلعه بایر افروختن آتش بر فراز مناره قلعه ریشهر، وقوع حمله را به اطلاع استخر و تخت جمشید می‌رسانیدند. ارسال خبر بایر افروختن شعله‌های بزرگ یا کوچک آتش بوده که از آنجا به مناره کوه گیسگون و سپس از طریق کامفیروز، فراشبند، اصطخر به اطلاع نگهبانان مراقب تخت جمشید

می‌رسیده است .

در قلعه بسیار قدیمی - و شاید هم باستانی - بندر کنگ، مناره‌ای جهت برافروختن آتش برفراز قلعه وجود داشته . بندر کنگ نیز که از قدیمی‌ترین بنادر بازرگانی و کشتی سازی بوده و کشتیهای کنگی از دوران باستان تا به امروز از آنجا به مسافرتها چین و آفریقا می‌رفتند دارای همه‌گونه تجهیزات بندری و کارگاههای کشتی سازی منجمله فانوس دریائی بوده است .

این قلعه که برفراز تپه‌ای که مشرف به شهر قدیمی کنگ بوده جای دارد «... این برج و قلعه دریائی ، برج دیده بانی و محافظت دریا و بندر بوده است ...»^۱ همین قلعه است که اقتداری بدان اشاره می‌کند و معتقد است که پرتغالی‌ها ساخته و یا بر روی قلعه قدیمی تجدید بنا کرده‌اند . «... در درون دریا بفاصله‌ی شصت متر آثار برجی مدور مدخل ورودی و حفره‌های دیده‌بانی در بدنه سفلی برج و قاعده استوانه‌ای آن باقی مانده است که گرداگرد آنرا آب فرا گرفته است و معلوم است که بعلت نزدیکی باحلقه ساحلی، راه ارتباطی پل یا معبر مانند ، بین قلعه ساحلی و این برج باقلعه دریائی وجود داشته که بتدریج خراب شده و آثار آن در عمق کم‌آب آشکار است ...»^۲

قلعه دیگری نیز در بندر کنگ بوده که مسقطی‌های مقیم این بندر آنرا بنا کرده بودند ، ولی فعلا آثاری از آن وجود ندارد : «... ولی خرابه‌های مسکونی و مساجد و قسمتی از ته برجها و ته ستونهای عمارات عمومی و مساجد در شرق و غرب بندر فعلی کنگ باقی است ...»^۳ «کای‌تان» چینی که راهنمای کشتی‌رانی خود را در بین سالهای ۷۵۸ - ۸۰۵ میلادی (۱۴۰ تا ۱۸۹ هـ - ق) نوشته ، پس از دیدن فانوس‌های دریائی خلیج فارس می‌نویسد :

«... در خلیج فارس به ساختن پایه‌ها و ستونهای مزینی اقدام شده که شبها بر روی آنها مشعل‌هایی را روشن می‌کردند ، که مردمانی مسافر و کسانی که سوار بر کشتیها بودند ، از مسیر اصلی منحرف نشوند...»^۴

نثار کوس (بناثرخ) سردار اسکندر که خود هنگام عبور از خلیج فارس تاروند رود تا شوش ، علائم دریائی ایرانیان را دیده ، چنین می‌گوید : «... سفائن وارد کشور سوزا می‌شدند ... تیرهای عظیم‌الجثه به قطعات الوار این جا و آن جا نصب شده بود ... تا دریانوردان را در مسیر خود هدایت نماید و از سقوط آنان در آبهای کم عمق و به گل تفتن کشتی‌هایشان جلوگیری کند ...»^۵

نخستین ایرانی و شرقی که از چراغهای دریائی یاد می‌کند ، ابن خردادبه است که در سال سبحد قمری در گذشته . او در باره چراغهاییکه در حوالی آبادان فعلی نصب بوده ، چنین می‌نویسد :

«... چون در محل ریختن آب کارون و دجله به شط‌العرب ، گل‌ولای فراوانی

۱ - آثار شهرهای باستانی سواحل خلیج فارس - ص ۵۰۹

۲ و ۳ - آثار شهرهای باستانی خلیج فارس ص ۵۱۰

۴ - بازرگانی چین و غرب - اف . هرت . دلبیوهیل - ص ۱۳

۵ - سفرنامه نثار کوس - نسخه انگلیسی - کتابخانه مجلس شورای ملی - ص ۷۵

بوده و آب‌نماها - یاپایاب‌ها - ناخدایان را فریب می‌داد و کشتیها به گل می‌نشت ، دریا نوردان ، برای جلوگیری از برخورد کشتیها با این محل‌ها ، سه چوب بست که بعدها آنرا (خشبات) میگفتند ، در دریا برپا کرده بودند ، که از آن برای راهنمایی کشتیها و برج های دیده‌بانی استفاده می‌کردند. شبها آنها را روشن می‌کردند تا کایمناره‌های دریائی را انجام دهند و برجاها نیز همچو ایستگاهی برای نشان دادن به کار می‌رفت و از آنها دیده‌بانی می‌کردند که دریازنان عرب خلیج فارس و گاهی هندیها نزدیک آن نشوند...^۱

حال به بینیم کلمه خشاب «خشباب» و «خشبات» در لغت‌نامه‌ها و فرهنگها چه معانی دارد :

۱ - در فرهنگ معین کلمه خشاب به معنی «چوب فروش» «هیزم فروش» و خشاب تفنگ (جعبه فلزی حاوی گلوله‌ها که آنرا در سلاحهای گرم جامی‌دهند و گلوله بتوالی از آن وارد لوله شود) تفسیر شده است...^۲

سید محمد علی امام شوشتری ریشه این کلمه را از خشن و خوش دانسته می‌نوید :

«... فیروزآبادی درباره این کلمه گفته :

خشن در گفته‌اعشی‌هایی واژه خوش است ، یعنی خوب . در عراق و بندرهای عربی خلیج فارس واژه (خشن) در همین معنی بسیار رایج است و آنرا بجای (آری و خوب) فارسی به کار می‌برند...^۳ نویسنده واژه‌های فارسی در زبان عربی سپس کلمه خشاب را تفسیر کرده می‌نویسد :

«خشاب : فانوس‌های دریائی که در بستر دجله برای راهنمایی کشتیها بشکل منجنیق ساخته بودند . شکل فارسی این واژه (خوشاب) است بمعنی آب خوب^۴ و مناسب برای کشتیرانی . در کنارهای خلیج فارس امروز هم اصطلاح آب خوش» و «بادخوش» بمعنی آب مناسب کشتیرانی و باد موافق ، خیلی رایج است .

برخی گمان کرده‌اند که واژه از لفظ (خشبه) عربی گرفته شده است . لفظ خشبه که در زبان عربی بعد از اسلام بمعنی (چوب‌دار) به کار رفته هیچ مناسبتی با این منجنیق‌ها نداشته است .

در سفرنامه ناصر خسرو شکل کلمه در بسیاری از نسخه‌ها با (و) معدوله قید شده است و نیز این اثیر واژه را به شکل خشاب به کار برده و لغت (خشبه) در عربی به شکل (خشاب) جمع بسته نشده است. فیروزآبادی نیز واژه را بهمین شکل قید کرده است...^۵

۱ - ممالك و ممالك - ص ۶۰ - ۶۹

۲ - فرهنگ معین - جلد اول - ص ۱۲۷

۳ - واژه‌های فارسی در زبان عربی - ص ۲۰۹

۴ - در نزدیکی بوشهر در محلی که در دوران‌های بسیار قدیم آب خلیج فارس تا آن محل بوده ، دیهی بنام «خوشاب» خوانده می‌شود که اهالی محل آن را «خشو» نیز گویند . شاید روزگاری این ده‌کنار دریا بوده است و چون محل آن برای لنگر انداختن کشتی مناسب بوده ، کلمه کنونی مصطاح دریانوردی بوشهری «خشه» را به آن محل بکار می‌بردند .

۵ - فرهنگ واژه‌های فارسی در زبان عربی - ص ۲۰۹

يك دریا شناس دیگر که خود از ساکنان دریا بوده و چند کتاب درباره خلیج فارس نوشته «خشب» و «خشاب» را تفسیر کرده می گوید :

«... اصطلاح اهل دریا و غوض همه انواع کشتی را «خشب» گویند . نگارنده گوید : خشب بروزن رطب نزد تازیان اسم عام کشتی است که با بادبان رود به مناسبت اینکه کشتیها را از خشب یعنی چوب سازند...»^۱

پنجاه سال بعد از ابن خردادبه «علی بن حسین مسعودی» که در ۳۴۶ هـ - ق (۹۵۷ - م) در گذشته ، درباره فانوس ها چنین گوید :

«... نشانه های مرزی را راهنماها در قسمت پائین و نرسیده با «ابله» و عبادان در دریا کار گذاشته و نیز افرادی را بمنظور برپاداشتن آتش در شب بر روی تیرها گمارده بودند تا آتش را در تمام اوقات شب ، روشن نگاهدارند . و این شعله ها هشدار می باشد ، برای توجه و احتیاط کشتیهاییکه از عمان ، سیراف و نقاط دیگر می آیند...»^۲

مسعودی ادامه این چراغها و علائم دریائی را در سرتاسر خلیج فارس دانسته می نویسد :

«... نخستین دریا های پارس است . چنانکه گفته ایم از خشایهای بصره آنجا که به «کفلا»؟ مشهور است . آنها نشانه هاییکه از چوب است که در دریا نشانده اند تا عمان که سیصد فرسنگ است بر کناره فارس و بحرین و از عمان که شارسان آن «صحاره» است و ایرانیان آنرا «مزون» گویند تا مسقط...»^۳

رحیم زاده صفوی علائم دریائی را (کنکله) نامیده می نویسد :

«... دولت ایران برای راهنمایی جهازات در بعضی بنادر و طرق بحری علاماتی نصب کرده ، هر گونه وسائل تسهیل امر کشتیرانی را فراهم می ساخت . علائم راهنمای بحری را که لغت فارسی آن بوسیله مسعودی به ما رسیده است کنکله می نامیده اند...»^۴

پس از مسعودی ، شمس الدین مقدسی که «احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم» را در ۳۷۵ هـ (۹۸۵ - م) نوشته از خشایها نام برده و می گوید :

«... پس از آن خشایهاست که به بصره نسبت داده می شود و آنجا گرفتاری بزرگی است و دریاتنگ و در دریا پایه هانشانیده اند که بر آنها اطاقهایی است و در آن اطاقها کسانی گمارده اند که شبها آتش افروزند تا کشتیها از آنجا دور شوند . شنیدم پیری می گفت . مادر آنجا گرفتار شدیم و کشتی ما ده بار به زمین خورد... مقدسی اضافه می کند :

«... در این زمان ، گاه نقاط کم عمق در دریا آنقدر فراوان می شد که کشتیرانی در شب اجباراً و موقتاً تعطیل می شد ... از این روفقط هنگام روز عبور و مرور کشتیها صورت می گرفت . در چنین موقعیتی ناخدا یا کشتیبان بر فراز جایگاهی قرار می گرفتند و پیوسته دریا را نظاره می کردند . دو پسر بچه نیز در طرفین ناخدا جای داشتند ، یکی در

۱ - صید مروارید - سدید السلطنه - ص ۵۹

۲ - مسعودی - جلد اول - نسخه عربی - پاریس - ۱۸۶۴ - ص ۲۳۰ (نقل از امام شوشتری)

۳ - ایضاً - ص ۹۱

۴ - اقتصاد ایران - جلد اول - ص ۹۷

سمت چپ و دیگری در طرف راست. ناخدا به محض مشاهده تخته سنگها، فوراً یکی از دو پسر بچه‌ها با فریاد اطلاع می‌داد و آنان نیز با صدای خودسکان دار کشتی را از موقعیت خطر آگاه می‌کردند سکاندار، از شنیدن فریاد آنان، يك ياهر دو طنابی را که در دست داشت، بجانب چپ یاراست می‌کشید. البته باتوجه به جهتی که مورد نیاز بود. طبیعی است اگر این احتیاط صورت نمی‌گرفت، کشتی در معرض خطر خرد شدن وانهدام - در اثر برخورد با تخته سنگها واقع می‌شد...»^۱

ناصر خسرو علوی که در سال ۴۴۳ هـ - ق (۱۰۸۴ - م) از بصره به بندر مهر ویان می‌رفته و دجله يك چشمه را دیده است، صحیحتر و واضحتر از سایر نویسندگان اسلامی «فانوسهای دریائی» را تشریح کرده است. اوفانوسها را در «آبگینه» دیده و چنین می‌گوید:

«... چون به شق عمان رسیدیم فرود هر يك مقداری رودی بود. چون بشق عمان رسیدیم فرود آمدیم برابر شهر ابله و آنجا مقام کردیم، هفدهم در کشتی بزرگ که آنرا بوسی می‌گفتند نشستیم و خلق بسیار از جوانب که آن کشتی را می‌دیدند دعا می‌کردند که یا بوسی سلك الله تعالی، و بعبادان رسیدیم و مردم از کشتی بیرون شدند و عبادان - برکنار دریانهاده است چون جزیره‌ای که شط آنجا دوشاخ شده است چنانکه از هیچ جانب به عبادان نتوان شدالا به آب گذر کنند. و جانب جنوبی عبادان خود در پای محیطست که چون مد باشد تادیوار عبادان آب بگیرد و چون جزر شود کمتر از دو فرسنگ دور شود و گروهی از عبادان حصیر خریدند و گروهی چیزی خوردنی خریدند دیگر روز صبحگاه کشتی در دریا راندند و بر جانب شمال روانه شدیم و تاده فرسنگ بشدند هنوز آب دریا می‌خوردند و خوش بود و آن آب شط بود که چون زبانه‌ای در میان دریا می‌رفت. و چون آفتاب برآمد چیزی چون گنجشگ در میان دریا پدید آمد چندانکه نزدیکتر شدیم بزرگتر می‌نمود و چون بمقابل اورسیدیم چنانکه بردست چپ تايك فرسنگ بماند باد مخالف شد و لنگر کشتی فرو گذاشتند و بادبان فرو گرفتند پرسیدم که آن چه چیز است گفتند خشاب.

صفت او: چهارچوب است عظیم از ساج چون هیئت منجنیق نهاده‌اند مربع که قاعده آن فراخ باشد و سر آن تنگ و علوان از روی آب چهل گز باشد و بر سر آن سفالها و سنگها نهاده بعد از آنکه آنرا باچوب بهم بسته و بر مثال سقفی کرده و بر سر آن چهار طاقی ساخته که دیده‌بان بر آنجا شود. و این خشاب بعضی می‌گویند که بازرگانی بزرگ ساخته است بعضی گفتند که پادشاهی ساخته است و غرض از آن دو چیز بوده است یکی آنکه در آن حدود که آنست خاکی گردنده است و دریا تنگ چنانکه اگر کشتی بزرگ به آنجا رسد بر زمین نشیند و شب آنجا چراغ سوزند در آبگینه چنانکه باد در آن نتوان زد و مردی از دور ببینند و احتیاط کنند که کسی نتواند خلاص کردن دوم آنکه جهت عالم بدانند و اگر دزدی باشد ببینند و احتیاط کنند و کشتی از آنجا بگردانند، و چون از خشاب: بگنشتیم چنانکه ناپدید شد دیگری بر شکل آن پدید آمد اما بر سر این خانه گنبدی نبود

همانا تمام نتوانسته‌اند کردن...^۱

ابوعبدالله ادیسی، جغرافی‌دان مسلمان از اهالی اندلس - سال ۵۶۰ هـ - ق (۱۱۶۵ - م) چنین می‌گوید:

«...خشابات در محلی که آب دجله به دریا می‌ریزد نصب شده است و بر روی آن‌ها کلبه‌های کوچک چوبی است که مستحفظین بنادر و راهنمایان بحری در آنجا اقامت نموده و باقیقیهای خویش در سواحل تردد می‌نمایند...»^۲

در جای دیگر، محمد بن نجیب بکران خراسانی که کتاب جهان‌نامه را بسال ۶۰۵ هـ ق (۱۲۰۸ - م) نوشته هنگام بحث درباره اعماق و جزرومد دریای بحر عمان می‌نویسد: «... و در این بحر جایها مخوف بود کشتی را، یکی از آن میان شهر بصره و جنبه بود که آن موضوع راهور جنبه خوانند. و نادر باشد که کشتی از این موضع سلامت بگذرد خاصه چون دریا در موج آید.

و موضعی دیگرست هم در این دریا که کشتی را از آنجا خوف باشد و آن بردو فرسنگی عبادان است، آنجا که دجله بغداد بدین دریا می‌رسد، و آن موضع را خشابات گویند، و کشتی آنجا بر زمین نشیند، مگر به وقت مد دریا. و چون از حدود آن موضع بگذری بسوی مشرق بر ساحل دریای توان رفت همه حال به کشتی باید رفت در میان دریا بمسبب بسیاری آبها که از خوزستان بدین دریا آید و کوهها که در آن میان باشد...»^۳

از قرن ششم به بعد در نوشته‌های مورخین اسلامی هیچگونه اثری از نام خشابات یا فانوسهای دریائی نمی‌بینم - و یا نویسنده از آن بی‌اطلاعت - در سالهای اخیر هم که دامنه فعالیت ایران در خلیج فارس توسعه یافته نوشته‌ای در این باره بدست نیامد. تنها اثری که درباره فانوسها نوشته شده، مقاله کوتاهی از سید محمد علی امام شوشتری در مجله «باستان‌شناسی و هنر ایران» است که محقق معاصر در این باره می‌گوید:

«... فانوس‌های دریائی ... کهن‌ترین چراغهای دریائی است که ایرانیان برای راهنمایی کشتیها در سر خلیج فارس که مهمترین راه بازرگانی دریائی در روزگار باستان بوده است، نشانده بوده‌اند.

در دنباله آنها در سراسر کناره شمالی خلیج فارس نیز برجها و مناره‌هایی بوده که آثار برخی از آنها هنوز باقی است و شبها بر آنها آتش می‌افروخته‌اند برای راهنمایی کشتیها و بسا چنانکه ناصر خسرو گفته است در آبگینه تا باد در آنها نتواند زد و آتش را نمیراند.

از دجله يك چشمه دوراه دریائی در خلیج فارس کشیده می‌شده است يك راه که آبادتر بوده از برابر کناره‌های شمالی خلیج فارس و دیگری از برابر کناره‌های جزیره نمای عربستان می‌گذشته، چنانکه در پائین باز به این نکته اشاره خواهد شد. بنابراین بنظر ما اینکه بعضی ساختن درآبادان را به «عباد بن الحسین الحبطی» نسبت داده‌اند نظر درستی

۱ - سفرنامه ناصر خسرو علوی - تهران - کتابفروشی محمدی - ص ۱۳۴

۲ - خلیج فارس - اروندویلین - ص ۶۰

۳ - جهان‌نامه - بکوشش دکتر امین ریاحی - ابن‌سینا - ۱۳۴۲ - ص ۲۲

نیست و سخن کسانی که واژه آبادان را چهره‌ای از «اوپاتان» از آب و پای بمعنی «مرزبانان دریائی» می‌دانند درست‌تر بنظر می‌آید. بوپژده پاپیدن بمعنای دیدبانی کردن و نگریستن، هنوز در خوزستان و بندرهای جنوبی زنده است و بکار می‌رود و نام «آب پای» یا بگویش خوزی «اوپا» به کسی گفته می‌شود که در دیه‌ها در کنار نهرها نگهبانی می‌کند و می‌پاید که آبهای جوی بهر زنرود یا بیش از اندازه در کشتزاری درنیافتد و کشته را نابود نکند. بسا برخی که دوست می‌دارند به تقلید اروپائیان پیشینه هرکار فرهنگی و تمدنی را به یونان و اسکندر نسبت دهند، بگویند (مناره اسکندریه) ازین خشاها کهن‌تر است.

نویسنده در جستجوهای تاریخی تعصبی ندارد. اما اینان را نیز باید آگاه کرد که از یک سو می‌گویند بر مناره اسکندریه آئینه‌ای بوده است برای افتادن عکس کشتیهائیکه از دور می‌آمده‌اند نه فانوس دریائی. تازه آنچه درباره آئینه اسکندری که بازبان شاعران خیلی مشهور شده گفته‌اند، همه روایت‌های افسانه آمیز است و هیچکس را ما سراغ نداریم که چنین آئینه‌ای را بر مناره اسکندریه دیده باشد. بهر حال ارزش تاریخی «آئینه اسکندری»، خیلی از ارزش «جام جم» ما نیز کمتر است. یک چشمه و روشن نگه داشتن خشاها (چراغهای راهنما) پولی فراهم آورده و باروی آبادان را نوسازی کرده و کسانی را در آنجا به مرزداری (مرباطه) نشانده‌اند. بوپژده که می‌دانیم پهنای دجله یک چشمه هنگام برخاستن مددریا به بیش از ۱۲ کیلومتر می‌رسیده است. زیرا در آن زمان هنوز کشتیهای لارویی وجود نداشت و نمیتوانستند دهانه را برای بیشتر ریختن آبهای شیرین رودها در دریا، از گل ولای پاک کنند و ژرف سازند. در چنان پهنای کم ژرفی، کشتی رانی بسیار خطرناک بوده است و نگهداری چراغ دریائی معروف به خشاها، بودن پایگاهی را در خشکی نیز لازم داشته است تا نگهبانان آن چراغها پس از هر دوره کشیک به آنجا بیایند و آرامشی کنند و بعلاوه اگر کشتیهای دزدان دریائی را دیدند، مرزداران را از دستبرد ایشان آگاه سازند...^۱

نصب چراغهای دریائی در خلیج فارس از اواخر قرن نوزدهم بوسیله دریاداری—انگلیس آغاز شد. نصب علائم دریائی و چراغها که بعد از مطالعه اولیه و مداوم تا به امروز ادامه دارد بادو سیستم «لاترال و کاردینال» صورت می‌گیرد. در سرتاسر خلیج واروند رود و در بنادر و لنگرگاهها جمعاً شصت نوع علائم ثابت و متحرک و چراغهای مختلف نصب شده است که تا به امروز راهنمای کشتیهائی است که به خلیج فارس آمدوشد می‌کنند.^۲ سازمان چراغها و علائم دریائی انگلیسها در خلیج فارس برای تعمیر «بویه»ها و علائم مختلف متخصصینی داشت که با کشتی «نیارکس» که در سرتاسر خلیج در حرکت بودند، چراغها را تعمیر و آنها را آماده استفاده می‌کردند.

پس از تاسیس نیروی دریائی ایران، دریادار بایندر شهید، دو افسر بنامهای «ناصر عمیدی» و «سلیمانی» را به فرانسه و سوئد فرستاد و پس از مراجعت آنها به ایران چراغها و علائم ساحل ایران در اختیار سازمان مخصوص نیروی دریائی ایران درآمد.

۱ - مجله باستانشناسی و هنر ایران - شماره ۵ - ص ۱۶

۲ - برای اطلاع بیشتر رجوع شود به راهنمای خلیج فارس - نشریه دریاداری بریتانیا.

بادهای «موسمی» و «ناهنگام» در خلیج فارس

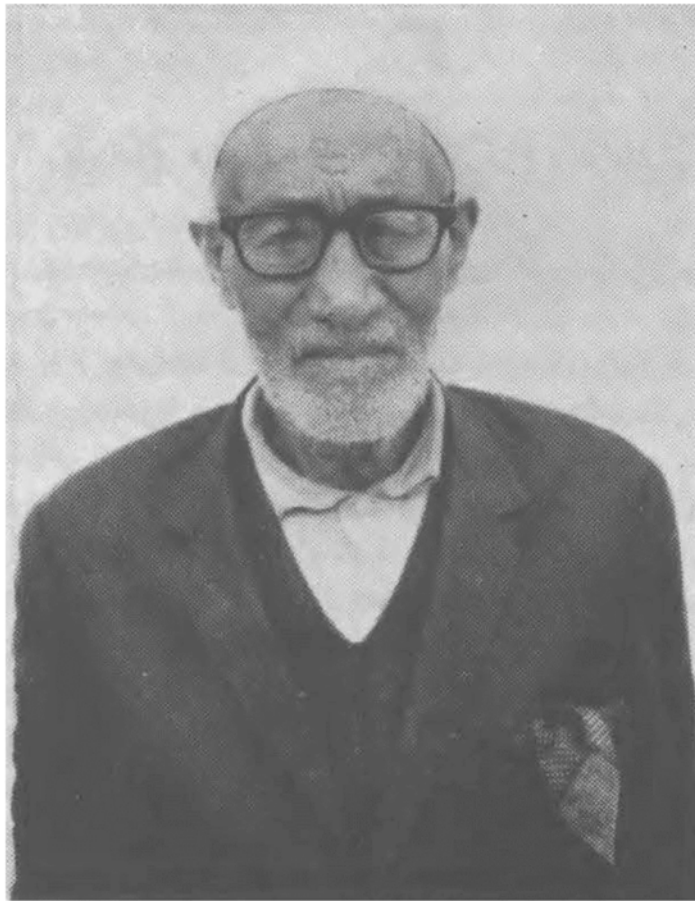
چنانکه در صفحات پیشین گفتیم، دریانوردان خلیج فارس تجربیات فراوانی را که طی قرون متمادی از دریا و دریانوردی بدست آورده بودند، در رهنامه‌ها نوشته و یا سینه به سینه از نسلی به نسل دیگر منتقل کردند. البته امروز ما نمی‌دانیم که دریانوردان باستان دقیقاً در رهنامه‌ها چه نوشته بودند و از علوم و فنون دریائی چه‌هایی دانستند، ولی شواهد و ظواهر امر، روشها و اصطلاحاتی که در حال حاضر نیز بین دریانوردان خلیج فارس رواج دارد، مخصوصاً ایام و فصول خاص دریانوردی و چگونگی کارماهیگیران، ملاحان و دریانوردان، حاکی از آنست که ناخدایان ایرانی از روی مشاهدات عینی و یا تطبیق ایام با تقویم و روزهای ماه و سال و بخصوص تفکیک فصول چهارگانه، از علم «بادشناسی» و زمان و جهت بادهای موسمی و فصلی همچنین وزشها و توفان‌های غیرمنظم و بادهای ناهنگام اطلاعاتی داشته‌اند و با تکیه به این قبیل دانستنی‌ها، امنیت سفرهای دریائی خود را تضمین می‌کردند.

قبل از اینکه اطلاعات علمی و دقیقی را که طی قرون اخیر درباره بادهای موسمی و انواع بادهای ناهنگام جمع‌آوری و تدوین شده است، بیان کنیم، لازم می‌دانیم تجربیات و مشاهدات محلی و نظرات یکی از ناخدایان کهن سال بوشهری را در اینجا منعکس کنیم.

این نظرات مطلبی را که درباره دانش تجربی دریانوردان ایرانی و نقل سینه به سینه آن عنوان کردیم، با قاطعیت به اثبات می‌رساند. ناخدای مورد نظر ما کسی است که راهنمائی‌های او برای ناخدایان و دریانوردان (لااقل نیمی از دریانوردان سواحل غربی و شمال خلیج فارس) حجت است و بکار بستن آنها ضرورت کامل دارد.

مقدمتاً باید گفت: همانطور که اشاره شد، این ناخدا نیز، چون دیگر دریانوردان جنوب اطلاعات گرانبهای خود را از پدر و اجدادش که همه «دریارو» بودند، آموخته و بارث برده است، بارها اتفاق افتاده ناخدایانی که از بوشهر عازم مدخل خلیج فارس و یا تنگه هرمز و بحر عمان بوده‌اند با بکار بستن راهنمائیها و نظریات او از نابودی حتمی نجات یافته‌اند و برعکس دریانوردانیکه به نصایح و راهنمائیهای او توجه نکرده بودند، گرفتار طوفان و تلاطم دریا شده که یا دریا آنها را بکام کشیده و غرق و نابودشان کرده است و یا با وضعی دلخراش، نجات یافته و بساحل رسیده‌اند.

«ناخدا کربلائی محمد تیرکمانی» که اکنون در فقر و تهیدستی بسر می‌برد، از شصت و پنج سال قبل تاکنون بدریا می‌رفته و از سی و پنج سالگی تا امروز - که هشتاد و چهار سال دارد - صدها بار به سواحل خلیج فارس، بحر عمان، اقیانوس هند و حتی تا سواحل زنگبار و ملپوار در آفریقا سفر کرده و از هر سفر تجربه‌ای اندوخته است. در



ناخدا محمد تیر کمانی

ملاقاتی که با حضور جواد سیار - یکی از فرهنگیان جنوب - با او دست داد، وی داستان‌هایی بسیار شیرین و شنیدنی از سفرهای دریائی خود، تعریف کرد که متأسفانه مجال انعکاس آنها در اینجا نیست، زیرا آنچه برای ما جالب‌تر بود، نظرات صائب و صحیح او در باره بادهای موسمی و بادهای نابهنگام در خلیج فارس بود، که مطلب مورد ادعای ما را با قاطعیت به اثبات می‌رساند. در هر دو ملاقاتی که با وی دست داد، چندتن از ناخدایان کشتیهای بادی و موتوری که قصد داشتند بسواحل خلیج فارس و اقیانوس هند سفر کنند، بدیدنش آمدند و از او درباره روز حرکت، مسیر جریان‌های دریائی و طرز لنگر انداختن و توقف در بنادر سؤال‌هایی کردند. طی همین راهنمایی‌های او بود که دانستیم وی نه تنها از تاریخ و جهت وزش بادهای موسمی خلیج فارس دقیقاً آگاه است، بلکه فقط با مشاهده افق، هنگام غروب آفتاب و یا بین الطلوعین و با توجه‌هاله‌هایی که دور آفتاب یا ماه تشکیل می‌شود، برای ناخدایان عازم سفر پیش‌بینی‌هایی می‌کند، که تقریباً همه آنها تحقق می‌یابد. آنچه برای ما شگفت‌انگیز بود تعیین تاریخ دقیق و صحیح وزش بادهای موسمی بود، که شرح آن در زیر می‌آید.

۱ - از روز ۲۰ اسفند برابر با ۱۱ مارس میلادی طوفان و انقلاب دریا بنام

بردالعجوز به معنی سرمای (پیره زن کش) آغاز می‌گردد. این طوفان نه روز طول می‌کشد و مسافرت دریائی در این مدت غیر ممکن است - و هیچیک از ناخدایان جنوب بدسفر دریائی حتی تا تنگه هرمز، نمی‌روند. ناخدایان جنوب برای آغاز و شدت هر نوع طوفان دریائی نام ویژه‌ای دارند که با پیش‌وند «ضربه باد» شروع می‌شود - زیرا در تمام مدت این نه روز طوفان و انقلاب دریا مداوم است و بهمین جهت آنرا «ضربه باد بلدزل عجوز» که اصل آن «بردالعجوز» بوده است، نام نهاده‌اند.

۲ - از روز دوم تا سوم فروردین - ۲۲ تا ۲۳ مارس - طوفانی بنام (ضربه شمال عید) آغاز می‌شود، که معمولاً شدید نیست و بیش از پنج تا هفت روز دوام ندارد.

۳ - هفتاد و پنج روز بعد از عید نوروز - ۱۳ خرداد - ۳ ژوئن - هر سال، طوفانی شروع می‌شود که در بنادر ایران بنام «ضربه بادشمال» و یا باد «بارح» خوانده می‌شود. در هفت روز اول وزش باد طوفان بسیار شدید است و اغلب توأم با گرد و غبار و شن‌های سرخ‌رنگ می‌باشد که از بیابانهای عربستان بطرف شمال حرکت می‌کنند. در بعضی از سالها این طوفان سرخ‌رنگ تا یکصد کیلومتری بنادر ساحل ایران نفوذ می‌کند. معمولاً طوفان بارح دو هفته بطول می‌انجامد، ولی در سنواتی که زمستان آن توأم با بارندگی است تا پایان فصل تابستان ادامه می‌یابد. آغاز طوفان از ساعت ۱۰ صبح تا بعد از ظهر و سپس از ساعت شش بعد از ظهر تا انتهای شب است. (دقت پیش‌بینی طوفان تا میزان ساعت و دقیقه شگفت‌انگیز است) در تابستان از وقتی که این باد آغاز می‌شود و پایان می‌رسد روزها گرمای هوا احساس نمی‌شود و تابستان هوا خنک و مطبوع است. طول این باد تا آخر برج - شهریورماه - است. در پائیز فقط روزها از ساعت یازده صبح تا چهار بعد از ظهر نسیم خنکی بنام بادبحری - باد دریائی - میوزد که تا پایان پائیز ادامه می‌یابد.

۴ - از اول ماه عقرب - اول آبانماه یا ۲۳ اکتبر - طوفان شدیدی بنام لچیزب آغاز می‌شود این نام را دریانوردان ایران به باد مذکور داده‌اند و ناخدایان عرب آنرا لکیدب می‌نامند. شدت طوفان در سه روز اول است و در این سه روز کشتیهای بادبانی و یا قایقهای موتوری نمی‌توانند از خلیج فارس عبور کنند، و بدین سبب آنان سعی می‌کنند، قبل از آغاز این باد خود را بیکی از بنادر برسانند.

۵ - از روز ۱۱ قوس - ۱۱ آذرماه یا ۲ دسامبر - بادهای موسمی خلیج فارس که ناخدایان محلی به آن لحمیر می‌گویند آغاز می‌شود. طول زمانی شدت طوفان که بدان «ضربه لحمیر» می‌گویند، فقط دو ساعت است. در این دو ساعت هر کشتی بادی و قایق موتوری که در دریا باشد، گرفتار طوفان شده و غرق آن حتمی است. لذا ناخدایان خلیج سعی می‌کنند در مدتی که لحمیر ادامه دارد، بدریانروند. آغاز باد ۱۱ آذر و پایان آن اول دیماه می‌باشد که اول «چله» است.

۶ - روز دوم دیماه که آغاز «چله بزرگ» فصل زمستان است، معمولاً شروع طوفان شدیدی در می‌گیرد که بدان نام «ضربه شمال» داده‌اند. در این روز هم احتمال غرق کشتیها می‌رود.

تاریخهای اشاره شده از دورانهای بسیار کهن تا بامروز ادامه داشته و ایسر اطلاعات در «رحمانی»‌ها نوشته شده بود، و بعد از اینکه کتابهای راهنما از بین رفته سینه بسینه بوسیله ناخدایان باقیمانده است. او می‌گوید از پدر وجدش شنیده است که اجداد او در دوران افشاریه و زمان کشتیرانی نادرشاه در خلیج فارس، هنگامی که دریانوردان به جنگهای دریائی می‌رفتند از رهنامه‌ها استفاده می‌کردند. حتی خود او دیده است که نام یکی از اجدادش بر روی لوله تویی که در رأس الخیمه از دوران جنگ‌های ناصری بجای مانده، حک شده. «ناخدا تیرکمانی می‌گوید: «یک روز قبل از آغاز طوفان علاوه بر غباری که در هوا پدید می‌آید، ستاره‌ها نیز در شب در حال لرزش بنظر می‌آیند و مرغان ماهیخوار نیز که لااقل ۱۲ ساعت قبل از وقوع طوفان از انقلاب هوا آگاه می‌شوند، با کشیدن فریادهای مخصوص بطرف ساحل پرواز می‌کنند و ناخدایان از روی این علائم، وقوع طوفان را پیش‌بینی می‌کنند.»

هم او می‌گوید: طوفان‌هاییکه بدانها اشاره شد تا دهانه هرمز است و از آنجا به بعد طوفانهای موسمی اقیانوس هند وجود دارد که شدیدترین آنها در ماههای خرداد و تیر و مرداد - ژوئن و ژولای است که در اغلب سالها بخلیج فارس نیز سرایت می‌کند و موجب تلفات و خسارات بسیاری می‌شود.

شناسائی بادهای موسمی خلیج فارس، توسط اینگونه دریانوردان قبل از رواج دستگاههای هواشناسی و مخابره مسیر بادها و جریانهای دریائی بوسیله بی‌سیم و سازمانهای هواشناسی، مورد تأیید محققان اروپائی نیز قرار گرفته است.

ادوارد توماس انگلیسی که عقیده دارد «سندباد»^۱ معروف، ایرانی بوده و «سندباد» نامه معمول است و نوشته سند باد نیست^۲، در کتاب «غزالی و زهره»، چنین مینویسد:

«... در تمام سواحل خلیج فارس و دریای عمان بندر و خلیجی نبود که سندباد نشناسد، او از وضع دریا، در هر منطقه از خلیج فارس و دریای عمان اطلاع داشت و از رنگ آب می‌فهمید که عمق دریا در هر منطقه از خلیج فارس چقدر است و از یک لکه ابر که در فضا مشاهده می‌کرد، یا پرواز یک مرغ دریائی، می‌توانست پیش‌بینی کند که هوا منقلب و دریا متلاطم می‌شود.»

۱ - سند بادنامه - نگارش محمد بن علی بن مجد ظهیر سمرقندی - استانبول چاپخانه وزارت فرهنگ ترکیه - ۱۹۴۸

۲ - ادوارد توماس انگلیسی می‌گوید: «چون در کتاب مزبور [سندبادنامه]، راجع به بحرپیمائی و ماجراجویی دریائی سند باد مطلبی وجود ندارد و عقل سلیم قبول نمی‌کند یک بحر پیمای ماجراجو و بصیر و لایق مثل سندباد، بخواهد خاطرات خود را بنویسد و در آن راجع به سائلی که جزو تخصص اوست چیزی نگوید، در عوض راجع به دیوها و پریان صحبت کند، وقصه‌های عامیانه را بمیان بیاورد.»

کتابی که به اسم خاطرات سند باد معروف شده، اثر قلم مردی است که خواسته از اسم سند باد استفاده کند. در نتیجه بدون اینکه ویرایش‌شده و بداند کیست، اهل کجاست و دارای چه شغلی بوده، افسانه‌های گوناگون را بعنوان اینکه خاطرات سندباد است بخوانندگان ارائه بدهد...» (خواندنیها - شماره ۴۹ - سال ۲۸)

سندباد طوری واقف بر رژیم بادهای بحر عمان و خلیج فارس بود که می دانست بادی که سبب می شود کشتیها بتوانند از بندر لنگه خارج شوند و وارد دریا گردند ، بندر عسلو را می بندد ، یعنی مانع از این می شود که کشتی های بندر عسلو بتوانند از بندر خارج و وارد دریا شوند .

در نتیجه هنگامی که در بندر لنگه وزش باد برای خروج کشتی مساعد است ، می تواند بدون بیم از کشتیهای جنگی حکومتی که در بندر عسلو هستند از بندر لنگه خارج گردد . و وارد دریا شود چون آن کشتیها قادر به خروج از بندر نخواهند بود تا آنکه در دریا به او برسند .

چون در آن دوره هم مثل امروز در دریاها ، کشتیهای جنگی حکومتی ، برای سرکوب کردن راهزنان دریائی وجود داشت و گاهی از اوقات موفق می شدند راهزنان دریائی را به قتل برسانند یا دستگیر نمایند و راهزن دریائی همه خلیج فارس و دریای عمان را می شناخت و از علائم کوچک که بچشم دیگران نمی رسید می توانست وضع آینده دریا و هوارا پیش بینی نماید ، هرگز از طوفان غافلگیر نمی شد و قبل از اینکه طوفان بروز کند خود را بیکى از خلیج های بحر عمان یا خلیج فارس می رسانید و در منطقه امن فرار می گرفت و اگر از علائم هوا و دریا پیش بینی می کرد که طوفان آغاز خواهد شد برای دستبرد نمی رفت . اما اگر باتمام این احتیاطها گرفتار طوفان می شد بیم بخود راه نمی داد زیرا می دانست اگر ناخدایایق و کشتی محکم ، و از نظر اصول هندسی در ساختمان درست باشد ، هیچ طوفانی قادر به غرق کردن کشتی نیست و کشتی در طوفان عرق نمی شود ، مگر بر اثر بی تجربگی ناخدا یا محکم نبودن کشتی یا اینکه از نظر اصول هندسی آنرا درست نساخته باشند .

سندباد ، امواج دریای عمان و خلیج فارس را بهتر از درختهای خانه خود در کشور سیرک می شناخت .

اومی دانست در طوفانهای شدید در دریای عمان طول و عرض هر موج یکصد ذرع است و در خلیج فارس شصت ذرع و اطلاع داشت که خلیج فارس پنج موج معروف دارد ، و می دانست که هنگام طوفان باید بادبانها را فرود آورد و فقط يك بادبان باقی گذاشت تا اینکه کشتی سکان بگیرد و بعد مقابل امواج قرار گیرد یعنی کشتی را مطیع خط سیر امواج نمود و اگر امواج طوفان خواست کشتی را بسوی خشکی ببرد و به ساحل بکوبد و درهم بشکنند باید از سکان استفاده کرد و کشتی را وارد راهی نمود که بطرف ساحل نرود ...»^۱

علاوه بر ادوارد توماس انگلیسی ، بزرگ شهریار رامهرمزی در کتاب «عجایب هند» به نقل از اظهارات «محمد پسر پاشا» دریانورد ایرانی چنین می نویسد :

«... ناخدا صبح زود که برای گذاردن نماز و نیایش بدرگاه باری تعالی به عرصه کشتی آمد ، همینکه چشمش به افق دور دست افتاد و حرکت آب را دید ، بدون درنگ نماز گذارد و سپس باعجله فرمان داد تا هرچه کالا در کشتی موجود است به جز آب و آذوقه به دریا بریزند . شب هنگام طبق پیش بینی ناخدا باد بسیار شدیدی وزیدن

گرفت...^۱ همینکه شب فرارسید خداوند درهای آسمان را باز کرد. بادهای سیاه بین زمین و آسمان وزیدن گرفت امواج دریا را بلند کرده، به زمین می‌ریخت و کشتیها را در سواحل و در وسط دریا سرنگون می‌ساخت... به جز کشتی که ناخدا قبلاً کالای او را به دریاریخته و آنرا سبک کرده بود.

نویسنده همین کتاب در جای دیگر از مهارت «عبره کرمانی» دریانورد ایرانی که سبب نجات يك کشتی سیرافی در دریای چین شده بود ستایش کرده چنین می‌نویسد: «عبره دستور داد بارهای زائد کشتی را به دریا بریزند. دکل کشتی را قطع کنند و به دریا بیاندازند - لنگرهای کشتی را کشیده و آنها را برای حرکت آزاد بگذارند. بند لنگر بزرگ کشتی را هم قطع کرده و با شش لنگر دیگر رها ساختیم.

در سومین روزیکه «عبره» فرماندهی کشتی را به عهده گرفت... ابرهای عظیمی مانند مناره نمایان شد. و بر سطح دریا پراکنده گشت و طوفان مهیبی ما را فرا گرفت. هر آینه بارهای سنگین کشتی را به دریا نریخته بودیم و دکل کشتی را قطع نکرده بودیم بدون شك در تصادف با اولین موج غرق شده بودیم...^۲

این شناخت صحیح دریا و بادهای دریائی و مسیر آنها بوسیله ناخدایان ایرانی تا قرن دهم میلادی همچنان ادامه داشته است. حسن مسعودی (وفات ۳۴۶ هـ - ۹۵۷ م) میگوید:

«... بسیاری از ناخدایان این دریا و کشتیبانان سیرافی و عمانی که این دریا را می‌پیمایند و بمعموره‌های جزایر و سواحل آن رفت و آمد دارند، گویند که در قسمت اعظم این دریا مد و جزر در سال بیش از دو بار نیست، يك بار در ماههای تابستان در شمال و شرق، تا مدت ششماه مد می‌شود، و آب نقاط شرقی زمین و نواحی چین بسواحل چین و ماورای آن طغیان می‌کند. و بار دیگر در ماههای زمستان در جنوب و غرب تا مدت ششماه مد می‌شود و چون تابستان بیاید، آب در مغرب دریا طغیان کند و از چین پس رود و تواند بود که دریا بحرکت بادهای حرکت کند و چون خورشید در سمت شمالی باشد، به‌عللی که گفته‌اند، هوا بطرف جنوب حرکت کند و آب دریا بحرکت هوا بطرف جنوب روان شود و در تابستان دریا‌های جنوبی چنین باشد که شمال بقوت بر آن وزد و آب ناحیه دریا‌های شمالی کم شود و نیز وقتی خورشید در سمت جنوب بطرف شمال روان شود و آب در نواحی جنوبی دریا کم شود و انتقال آب دریا در این دوسو یعنی بسوی شمال و جنوب همان جزر و مد است، زیرا مد جنوب جزر شمال است و مد شمال جزر جنوب است، اگر ماه نیز بابعضی ستارگان سیار در یکی از دو جهت متوافق شود، و نیرو بهم‌پیوندد و گرما سخت‌تر شود و جریان هوا قوی‌تر شود و انتقال آب دریا در جهت مخالف خورشید با شدت بیشتر رخ دهد...^۳»

اکنون که از نظریات، گفته‌ها و نوشته‌های پیشینان و اظهارات يك دریانورد سالخورده عصر حاضر درباره جریان بادهای خلیج فارس آگاه شدیم، بجاست که مطلب

۱ - عجائب هند - ترجمه محمد ملک‌زاده - ص ۳۶

۲ - ایضاً - ص ۷۰

۳ - مروج الذهب - حسین مسعودی - ترجمه پاینده - ص ۱۱۳

مورد بحث را از نقطه نظری دیگر نیز بررسی کنیم و به بینیم کسانی که هواشناسی امروز را با اطلاعات و تجربیات دریانوردان کهن ایران درآمیخته‌اند، چه اعتقادی دارند نخست از دکتور گنجی که مؤسس سازمان هواشناسی است، نظریه‌ای نقل می‌کنیم. او درباره بادهای خلیج فارس می‌گوید:

«... در خلیج فارس که همه ساله میلیون‌ها تن کالا و نفت بوسیله‌ی کشتی حمل می‌شود، موضوع باد اهمیت خاصی دارد، زیرا باد عامل مهمی در تسهیل حرکت کشتی و همچنین در ایجاد طوفانهای دریائی واحداث خسارت بشمار می‌رود. بادهای منطقه‌ی خلیج فارس را می‌توان به دسته‌ی مشخص تقسیم کرد:

الف - بادهای منظم و فصلی: یا بادهائی که در اثر تغییرات فشار هوا در فصول مختلف سال بوجود می‌آید و معمولاً شدید نیست، مگر اینکه عامل جوی دیگری موجب تشدید آنها شود. این بادهای در زمستان که هوای مجاور آبهای گرم خلیج فارس از هوای مجاور فلاتهای ایران و عربستان گرمتر است، از شمال و جنوب بطرف داخل خلیج می‌وزد و در داخل خلیج فارس از شمالغربی به جنوب شرقی، به موازات ساحل بحرکت خود ادامه می‌دهد، ولی همینکه هسته‌های کم فشار مدیترانه‌ای به خلیج فارس می‌رسد، این نظم و ترتیب را بهم می‌زند و تغییر فراوانی در جهت بادهای بوجود می‌آورد. بدین معنی که بایضاً آمدن هر یک از این مراکز کم فشار، بادهای از جنوب شرقی به سمت آن کشیده می‌شوند و یا از شمالغربی و جنوب غربی آنها بدرقه می‌کند. در تابستان بادهای منظم و فصلی خلیج فارس مولود منطقه‌ی فشار کم آسیائی بر فراز پاکستان غربی است و به همین جهت در تمام تابستان در جهت ثابت شمال غربی به جنوب شرقی می‌وزند و همین بادهای هستند که در نواحی مختلف به اسامی متفاوت معروف شده و بادهای محلی را بوجود می‌آورند.

ب - بادهای محلی: بادهای دریائی یعنی بادهای متناوبی که بر حسب قوانین اقلیمی در روز از دریا بطرف خشکی و در شب از خشکی بطرف دریا می‌وزند، تقریباً در تمام سواحل خلیج فارس وجود دارند، ولی در اینجا مقصود از بادهای محلی بادهائی است که در هر ناحیه بنام خاصی معروف شده است. تعداد این بادهای زیاد است و معروفترین آنها عبارتند از:

۱ - باد شمال: یا در واقع باد شمال غربی که در ۹ ماه از سال به موازات ساحل شمالی خلیج فارس می‌وزد و تقریباً در همه جا باد شمال خوانده می‌شود، ولو اینکه جهت وزش آن از مغرب و حتی جنوب غربی باشد (مانند شمال جزیره‌ی قشم) باد شمال چهل روزه است که از اواسط خرداد تا اواخر تیر، بانظم و شدت فوق‌العاده‌ی می‌وزد و در نواحی شمالی خلیج فارس گرد و خاک فراوانی از صحاری سوریه و عراق همراه می‌آورد.

۲ - باد نشی: یا باد شمال شرقی که در زمستان در سواحل ایران و مخصوصاً در ناحیه‌ی هرمز می‌وزد. این باد که با سرمای فلات ایران توأم است مانند بادی است که در زمستان در سواحل شمالی مدیترانه بروز می‌کند و اغلب ابر و باران محلی ایجاد می‌کند.

۳ - باد شرعی : یاباد جنوب شرقی که در زمستان همان بادی است که به استقبال مراکز کم فشار مدیترانه می‌رود و بطرف مراکز کم فشار کشیده می‌شود، ولی در تابستان از بادهای بسیار نامطلوب سواحل شمالی خلیج فارس بشمار می‌رود ، زیرا در این فصل پس از عبور از دریا رطوبت زیاد بخود می‌گیرد و نم نسبی هوا را بشدت بالا می‌برد و همینکه ایجاد ایر می‌کند، زندگی را در نقاطی مانند آبادان و خرمشهر بسیار دشوار می‌سازد ...^۱

باد «شرعی» : یا باد «قوس» که از نخستین روزهای زندگی انسانها در کناره خلیج فارس ، برای آنان اهمیت فراوان داشته ، اکنون نیز با زندگی و حیات ساکنان شمالی و جنوبی خلیج فارس ارتباط مستقیم دارد . این باد رطوبت دریا را بسواحل منتقل کرده و مخصوصاً در روزهای گرم تابستان اگرچه درجه حرارت را کمی تقلیل می‌دهد، ولی میزان رطوبت هوا را بمقدار زیاد بالا برده ، وضع طاقت‌فرسائی برای مردم ایجاد می‌کند^۲ .

برای اینکه از اهمیت باد شرعی در جنوب بیشتر آگاه شویم قسمت کوتاهی از نوشته همکار فاضلم احمد بشیری را که کتابی از نتیجه تجربیات و دانستنی‌های دوران مأموریتش در جنوب نوشته ، نقل می‌کنیم :

«... ماه شهریور در شهرهای جنوبی ایران، مفهوم ویژه‌ای دارد . تا کسی خودش بجنوب نرود و شهریور ماه را در آنجا زندگی نکند این معنی را هرگز آنچنانکه باید در نخواهد یافت .

اگر در شهرهای معتدل و سردسیر شهریور ماه با سرد شدن نسبی یا کلی هوا است در جنوب ، شهریور آغاز گر يك فصل تازه است : فصل شرعی خفه کننده !

در این ماه است که بدن‌بال گرمای توان‌فرسای ماههای تیر و مرداد - یعنی گرمای «خرماپزان» در شهرهای ساحلی - با آنکه گرمای هوا رو بکاهش می‌رود ، اندازه بخار آب موجود در هوا که بآن در زبان محلی «شرعی» می‌گویند فزونی می - گیرد ، تا جائیکه گاه میزان این بخار در هوا به بیش از نود درصد می‌رسد و هوا از بخار آب اشباع می‌شود .

هنگامی که شرعی هوا روبه فزونی می‌گذارد چنان می‌نماید که همه چیز را با

آبی چسبناك خیس کرده‌اند ، از بدن انسان عرق چسبنده و لزجی بیرون می‌زنند که احساس آن بر روی پوست چندش‌آور است . این عرق خشك شدنی نیست و تا آب در بدن هست همچنان ادامه دارد . گوئی همه مسامات بدن انسان ناگهان باز شده‌اند، تا هرچه آب در بدن هست یکباره بیرون بجهد . در اینحال تنفس هوای آبی از یکسو ریه را خسته می‌کند و ازسوی دیگر دست و پا زدن در فضائی چسبناك حوصله را تنگ می‌گرداند و براین دو گرمای بالنسبه شدید هوا هم که افزوده شود انسانرا هرچه هم پرهاقت باشد کلافه می‌کند و از پای درمی‌آورد. انسان گیج می‌شود، سنگین و بیحال می‌شود دلش می‌خواهد

۱ - سمینار خلیج فارس - جلد نخست - ص ۲۶

۲ - اقلیم سواحل خلیج فارس و دریای عمان نوشته نهایطیان نثریه هواشناسی ایران - ص ۱۱

بخوابد اما گرما و رطوبت نمی‌گذارد .

این وضع در روی آب دریا بدتر است و کسانی که در کشتیها کار می‌کنند ، يك سره در حمام بخاری که طبیعت برای آنان فراهم کرده است زندگی پرماللی را می - گذرانند ...»^۱

اکنون پس از شناسائی بالنسبه دقیق باد «شرجی» یا «قوس» دنباله نظریات علمی رادرباره تندبادهای شدید و توفانهاییکه از آغاز آفرینش آبهای گرم خلیج فارس تا به امروز در این منطقه وزش داشته نقل می‌کنیم .

دکتر گنجی می‌گوید :

«... در زمستانها که خلیج فارس در معرض حمله‌ی هسته‌های کم فشار مدیترانه‌ای قرار می‌گیرد ، طوفانهای شدید و خطرناک در آن بروز می‌کند ، که اغلب باعث خسارات فراوان می‌شود . جهت حرکت این بادهای شدید ممکن است جنوب شرقی و یا شمال غربی باشد و به عبارت دیگر در جبهه‌ی گرم و یا جبهه‌ی سرد يك هسته‌ی کم فشار قرار داشته باشد . شدت وزش باد در این مورد گاهی بی‌پایه‌ایست که باگرد بادهای دریائی مخوف نواحی استوا و یا گرد بادهای معروف امریکا قابل مقایسه است و طبیعی است که خسارت فراوانی ممکن است بیار آورد ، چنانکه در ششم و هفتم دیماه ۱۳۳۵ يك چنین طوفانی در سواحل قطر سکوی متحرک یکی از کمپانیها را که ۹۰۰ هزار لیره انگلیسی تمام شده بود ، بکلی از بین برد ...»^۲

چنانکه گفتیم توفانها و تندبادهای خلیج فارس ، در زندگی مردم سواحل خلیج اهمیتی بسیار دارد . بروز تغییرات جوی و وقوع بادهای و توفانهای دریائی بدین علت است :

«... ۱- عبور مراکز کم فشار و جبهه‌های غربی در پائیز و اوایل زمستان و آخر بهار بخصوص در نواحی شمال غربی خلیج فارس ، که همجوار باصحرای خشک و شن زار عربستان و عراق می‌باشد ، صرف نظر از سایر پدیده‌ها ، ایجاد طوفان شدید شن مینماید . در موقع عبور سیستم‌ها ، فشار جو بسرعت کاهش یافته ، باد متدرجاً شدیدتر شده و بشمال غرب چرخیده و در این هنگام ابتدا کسر سرعت خود می‌رسد . گاهی به علت اختلاف شدید فشار ، بین مرکز عراق و جنوب خوزستان که سرعت باد به ۹۰ تا ۱۰۰ کیلومتر در ساعت می‌رسد . معمولاً این طوفانها در روز شدیدتر است و دوام آن بستگی به سرعت حرکت سیستم‌ها داشته و معمولاً در حدود چند ساعت طول می‌کشد بعضی کاهش سرعت باد بهبود احساس می‌شود . به اثرات این سیستم‌ها در شرق ضعیفتر است و فقط تولید باد شدید و گرد و خاک محلی می‌نماید ، تجربه ثابت کرده است ، در هر نقطه از سواحل جنوبی اگر چرخش باد مطابق عقربه ساعت از شمال شرق بجنوب بوده و سرعت باد افزایش یابد و نیز مشاهده ، ابر دلیل بر نزدیک شدن هوای بد است و پس از عبور سیستم و اغتشاشات جوی ، چرخش باد بشمال غرب و کاهش سرعت آن ، دلیل بر بهبود جوی آن منطقه است .

۱ - پایان دمتنویس احمد بشیری

۲ - سمینار خلیج فارس - جلد نخست - ص ۲۷

۲ - گاهی مراکز کم فشار و جبهه استوائی از اقیانوس هند بدریای عمان و حتی سواحل شمال شرقی خلیج فارس پیش روی کرده و باعث طوفانهای شدید بخصوص در دریا می‌شود .

۳ - از اواسط بهار تا اواسط پائیز ، عبور امواج هوای سرد قطبی که ناحدی تعدیل شده ، در سطوح فوقانی تا نواحی جنوبی عراق تأثیر می‌گذارد . این امواج از غرب به شرق در حرکت است و باعث تقویت مناطق کم فشار سواحل خلیج فارس شده باعث ناپایداری کامل در طی روز و وزش باد شمال غربی می‌شود ، که از حوالی ساعت ۱۱ بشت شروع به وزیدن کرده و طوفانهای شن - بخصوص در خوزستان - ایجاد می‌کند . باغروب آفتاب سرعت باد کاهش یافته طوفان آرامش می‌یابد و مجدداً روز بعد پس از گرم شدن زمین آغاز می‌شود .

این وضع گاهی ۲ تا ۳ روز ادامه دارد . در صورتیکه پس از عبور کورانها موج دیگر فشار بالا در سطوح فوقانی جانشین آن گردوغبار معلق در هوا بصورت قشری یکپارچه به ضخامت ۵۰۰۰ تا ۶۰۰۰ متر آسمان سواحل را می‌پوشاند . این قشر گردو خاک معلق که آسمان سواحل را پوشانیده ، بستگی سرعت حرکت امواج سطوح فوقانی دارد و این وضع ممکن است ۲ تا چند روز ادامه داشته باشد .

متوسط تعداد روزهای طوفان شن در سواحل شمال غرب خلیج فارس طبق آمار بین سالهای ۱۹۶۶ تا ۱۹۷۰ ، چهل تا پنجاه روز در سال می‌باشد .

جهت عمومی بادهای در سواحل خلیج فارس اکثراً در طول سال ، شمال غربی ، با سرعت متوسط ۵ تا ۱۰ کیلومتر در ساعت است . در سواحل دریای عمان و تنگه هرمز بعلت وزش بادهای موسمی هند ، در تابستان جهت باد بیشتر بجنوب شرقی متمایل می‌شود . سرعت باد بطوریکه در بالا توضیح داده شد ، معمولاً در اواسط پائیز و اوایل بهار بحد اکثر می‌رسد ، ولی دفعات وزش بادهای تند در طول تابستان بیشتر است . در سواحل خلیج فارس وزش بادهای شمال غربی از حوالی ظهر شروع می‌شود و بعد از ظهرها سرعت آن افزایش یافته و ایجاد گردو خاک محلی می‌کند . این بادهای معمولاً اوایل غروب کاهش می‌یابد . علت وزش این بادهای وجود منطقه فشار کم تابستانی در جنوب فلات ایران است در زمستان با انتقال منطقه کم فشار به خلیج فارس ، بادهای محلی بیشتر به شمال و شمال شرقی متمایل می‌شود ...»^۱

با اینکه مطالب این بحث بیش از حد مورد نظر به تفصیل گرائید ، ولی چون سعی ما بر آن است که طی این تحقیقات و بررسیهای همه جانبه ، کلیه مسائلی را که با دریانوردی ارتباط دارد با خوانندگان صاحب نظر در میان گذاریم ، لذا بخاطر تکمیل این مبحث چند صفحه از کتاب «خلیج فارس» دریاداری انگلیس را نیز که سازمان آموزش نیروی دریائی ایران آنرا ترجمه کرده ، عیناً نقل می‌کنیم^۲ . فقط در چند جا که تغییر

۱ - اقلیم سواحل خلیج فارس و دریای عمان - از نهایطیان - نشریه قسمت تحقیقات هواشناسی ایران - ص ۸

۲ - راهنمای خلیج فارس - جلد اول - سواحل ایران - از دماغه مونترتار و ندرود شامل سواحل جنوبی تنگه هرمز - ترجمه ناوروان علی محمد سنگلجی - از انتشارات مرکز آموزش افسری نیروی دریائی ایران ۱۳۴۶ - ص ۲۵۲ (نشریه پلی کی شده)

جملات برای درك بهتر مطلب اجباریست ، تغییراتی در سطور مذکور می‌دهیم :

«... جریان‌های دریائی - اندازه‌گیری‌های مربوط بجریانهای دریائی در سرتاسر دو ساحل خلیج فارس بندرت انجام شده است . بعلاوه تمام خلیج فارس و قسمت عربی خلیج عمان از آبهای نسبتاً کم عمق تشکیل شده ، بطوریکه حرکات آبی که توسط کشتیها گزارش میشود غالباً فقط جریانهای دریائی نیست ، بلکه نتیجه‌ایست از ترکیب جریانهای دریائی و جریانهای کشندی (جذر و مدی) خلیج فارس و دریای عمان دور از مسیر بادهای متناوب موسمی دریای عربی قرار گرفته‌اند و بهمین دلیل این بادهای اثری بر روی جریانات دریائی این نواحی ندارند .

در نزدیکی سواحل مکران باد موسمی جنوب غربی بسیار ضعیف است و باد موسمی شمال شرقی با قدرت زیاد نمی‌وزد . بنابراین از گردش جریانهای موسمی دریای غربی در اینجا خبری نیست .

خلیج فارس - اطلاع دقیقی درباره جریانهای دریائی این خلیج نمی‌توان داد ، چون این جریانات در طول سال متغیرند . ولی شواهدی هست که نشان می‌دهد ، جریان اصلی در تنگه هرمز در بیشتر ماههای سال در جهت مغرب ، بداخل خلیج است .

جریان دیگری که پس از اندازه‌گیریهای متعدد جهت آن غربی تشخیص داده شده است ، در امتداد ساحل شمالی خلیج فارس بین تنگه هرمز و رأس‌المعطف وجود دارد . این جریان از ماه ژوئن تا دسامبر شدت بیشتری دارد .

سرعت اکثر جریانهای فوق اغلب از یک‌گره تجاوز نمی‌کند ، ولی جریانهای شدیدتری تا سرعت یک و نیم‌گره نیز ممکن است به چشم بخورد .

خلیج عمان - جریانهای این خلیج بنظر می‌رسد که در تمام مدت سال تغییر می‌کنند ، بنابراین در مواقع مختلف سال امکان مواجه شدن جریانی در هر یک از جهات وجود دارد و این بدان جهت است که این جریانات تحت‌تاثیر بادهائی قرار می‌گیرند که در اوقات مختلف جهت‌های مختلفی دارند . در ماههای بین‌آوریل و اوت جریانهای دریائی بیشتر در جهت‌های بین شمال و مغرب جریان دارند ، تا در جهت عکس . متشابه‌ها بنظر می‌رسد که در ماههای بین اکتبر تا ژانویه ، جریان اصلی آب بطرف جنوب شرقی در امتداد سواحل جنوبی از نزدیکی جزیره دایمانیات تا رأس‌الحد باشد . در هر حال اطمینانی نیست که دریانورد حتماً در مواقع فوق با چنین جریانی روبرو شود .

شدت اکثر جریانهای خلیج عمان در طول سال از یک‌گره تجاوز نمی‌کند و گاهی جریان‌های قوی‌تری با شدت ۱٫۵ گره بچشم می‌خورد ، البته این جریانها با جریانهای شدید کشندی (جذر و مدی) موجود در نواحی شمال این خلیج که بعداً بشرح آنها می‌پردازیم فرق می‌کند .

ساحل مکران - جریانهای سواحل مکران متغیر هستند . در بیشتر ماههای سال بخصوص هنگام بادهای موسمی در دریای عربی ، جریانهای اصلی بیشتر در جهت شرق‌اند تا مغرب و شدت بیشتر جریانهای این ناحیه از یک‌گره تجاوز نمی‌کند .

تأثیر توفانهای گردبادی گرمسیری بر روی جریان‌های دریائی - در نزدیکی توفانهای گردبادی شدت جریانهای دریائی ممکن است به مراتب بیشتر از مقدار معمولی باشد. درباره این جریانها اطلاعات کافی در دست نیست، مخصوصاً وضع جریان آب در مرکز طوفان مشخص نمی‌باشد - چون دریانوردان معمولاً از مرکز طوفان احتراز می‌کنند، شرایط موجود در داخل طوفان جهت اندازه‌گیریهای دقیق مناسب نیست.

عامل اصلی ایجاد جریان، همان باد شدیدی است که در داخل این طوفان‌ها وزیده می‌شود. سرعت جریانی که در شدت باد بوجود می‌آید، با عرض جغرافیائی تغییر می‌کند و در عرض‌های جغرافیائی کم، مقدار آن بیشتر است.

در عرضهای جغرافیائی که معمولاً این طوفانها اتفاق می‌افتد (از ۱۵ درجه تا ۲۵ درجه) بادی بسرعت ۱۰ گره می‌تواند جریانی با سرعت یک‌گره بوجود آورد. عقیده بر این است که شدت جریان آب ناشی از بادهای طوفان گردبادی، با شدت جریانی که بادهای معمولی (غیر از بادهای طوفان گردبادی) تولید می‌کند برابر است.

جهت این جریان‌ها در سطح آب (در نیمکره شمالی) نسبت به جهت باد مولد خود ۴۵ درجه بر است می‌باشد. بنابراین بطور مایل از مرکز طوفان به بیرون خواهد بود.

در صورتیکه در دریانوردی تخمینی، شدت اینگونه جریانه‌ها بحساب نیاید، بایستی منتظر اشتباهات خطرناکی بود. در یک مورد کارکنان یک کشتی شدت جریان آبی را برابر ۵۰ گره در جهت جنوب شرقی اندازه گرفته است در صورتیکه برای شرایط موجود جریانی در جهت جنوب غربی پیش‌بینی شده بود. در مورد دیگر یک جریان ناگهانی به سرعت شصت گره در جهت جنوب - جنوب غربی بمدت ۱۸ ساعت مشاهده شده است، موارد فوق مثالهایی از شدت غیر عادی جریان آب می‌باشند که در نزدیکی طوفانهای گردبادی گرمسیری مشاهده می‌شود و نمی‌توان گفت که تنها مولد آنها باد است. جریانهائی با شدت فوق معمولاً در ۱۰۰ میلی مرکز طوفان ممکن است مشاهده شوند. انواع دیگر جریانهائی دریائی که عاملی غیر از باد داشته باشند، معمولاً بسیار ضعیف، و قابل مقایسه با جریانهائی دریائی که از باد بوجود می‌آیند هستند.

ملاحظات فوق مربوط به اقیانوسهای باز است، ولی هنگامیکه طوفان گردبادی بساحل نسبتاً طولی مانند سواحل فلوریدا نزدیک می‌شود و یا از آن عبور می‌کند، بعلت برخورد آب ساحل شدت جریانی بسیار قوی موازی ساحل بوجود می‌آید و سطح دریا ممکن است از ۸ پا تا ۱۵ پا در چنین مواردی بالا بیاید.

سطح آب مرکز توفان چه در اقیانوس باز و چه در نزدیک ساحل معمولاً برای خنثی کردن نقصان فشار هوا بالا می‌آید. این بالا آمدگی برحسب نوع طوفان از ۱ یا ۲ پا تجاوز نمی‌کند. این بالا آمدگی تا زمانیکه قدرت طوفان تغییر نکند تولید جریانهائی دریائی نمی‌نماید - در حالتی که مرکز طوفان به ساحل برخورد کند، بالا آمدن آنها بمراتب بیشتر و جریانهائی موازی ساحل بمراتب شدیدتر می‌شوند.

دریا و امواج - امواج تولیدشده توسط باد موسمی جنوب غربی، رأس‌الحد

را دور زده و در مسقط در نزدیکی مدخل خلیج فارس بصورت امواج ضعیفی مشاهده می‌شوند. اغلب اوقات امواج نسبتاً سنگینی در مدخل خلیج فارس برای چندین ساعت متوالی وجود دارد، در حالیکه قبل و بعد از آن بادی وجود ندارد، معمولاً این امواج پیش‌تاز طوفان هستند.

از ماه ژوئن تا ماه سپتامبر، موج سنگینی که توسط باد موسمی جنوب غربی ایجاد می‌شود، بسواحل مکران برخورد می‌کند، این موج از جهت غرب - جنوب - غربی و یا جنوب غربی در کراچی - از جنوب غربی در گوادر و از جنوب در چاه بهار و از جنوب شرقی در رأس جاسک به ساحل می‌رسد. شدت موج از گوادر بطرف رأس جاسک متدرجاً کم می‌شود، بطوریکه در رأس جاسک بصورت موج ریزه‌هائی بساحل بر - خورد می‌کند.

شدت موج غالباً بیشتر از آنست که باد موسمی بتواند تولید کند. این شدت مداوماً در حال تغییر بوده و بخصوص در ایام قطع باد موسمی مقدار آن کم می‌شود. بعضی اوقات در اوایل سپتامبر موج بکلی از بین می‌رود و اوقات دیگر ممکن است تا آخر ماه سپتامبر امواج سنگین وجود داشته باشد. ولی معمولاً در اواخر این ماه از بین می‌روند.

هنگام وقوع طوفان در دریای عربی، امواج قابل ملاحظه‌ای از طریق جنوب رو به بالا می‌آیند و اغلب با شدت زیاد به ساحل برخورد می‌کنند.

در خلیج فارس تولید موج خیلی سریع انجام می‌گیرد و اغلب امواج آن کوتاهند در مدخل خلیج فارس هنگامیکه جریانهای کشندی با باد شمال شدید مقابله می‌کند، امواج بسیار سنگینی بوجود می‌آید بطوریکه این امواج با بادی که آنها را بوجود آورده متناسب نیستند. این امواج بلافاصله پس از قطع باد و با پایان طوفان فروکش می‌کنند هنگام وزش باد شمال قوی، دریای نزدیک مسقط و همچنین ساحل مکران بسیار متلاطم می‌شوند.

جریانهای کشندی - اطلاعات موجود درباره این مطلب نسبتاً کم است بنظر میرسد که جریان سطحی تولید شده توسط باد، اغلب بقدری شدید است که جریان کشندی نمی‌تواند بر آن غلبه کند و در نتیجه جریان، همان جهت و حرکت را دارد و فقط شدت آن تغییر می‌یابد.

در خلیج فارس نا برابری روزانه جریانات کشندی بسیار قابل ملاحظه است. از دو جریانیکه در مدت ۲۵ ساعت در یک جهت حرکت می‌کند، یکی به مراتب شدیدتر از دیگری است و این نابرابری در مواقعی که بعد سماوی ماه روبازدیاد در جهت مثبت و یا منفی می‌رود، بیشتر و در مواقعی که ماه در استوای سماوی قرار دارد کمتر مشاهده می‌شود. و همین تأثیر است که باعث ایجاد مد بزرگتر و جذر کوچکتر در شبانه روز می‌شود. در موارد نهائی همین تأثیر می‌تواند جریانهای کشندی روزانه که فقط یک بار جهت خود را عوض می‌کند، بوجود آورده بطور کلی اختلاف روزانه در نواحی پشته بزرگ مروارید در شرق شبه جزیره القطر حداکثر است و از آنجا بطرف شمال و در جهت خلیج عمان این اختلاف متدرجاً کم می‌شود.

در نواحی جنوبی کناره جنوب غربی خلیج عمان جریانهای کشندی ضعیف بوده و قابل تشخیص نیستند در سواحل مکران از کراچی تا گواتر جریان کشندی هنگام مد بطرف مشرق و هنگام جزر بطرف مغرب جریان دارد ، در نواحی شمالی خلیج عمان جهت معمولی جریان کشندی شمال - شمال غربی و جنوب - جنوب شرقی است و جریانی که بطرف شمال - شمال غربی می‌رود ، شدتی برابر نیم تا ۲ گره پیدا می‌کند و اغلب در کناره عربی در حوالی رأس مستندم، حداکثر شدت خود را می‌یابد . جریانی که بطرف جنوب - جنوب شرقی می‌رود، شدتی برابر یک تا یک و نیم چهارم گره بخود می‌گیرد . در قسمت اعظم خلیج فارس ، جریان آب مد معمولاً در جهت شمال غربی بطرف بالای خلیج است و جریان آب جزر در جهت جنوب شرقی ، به طرف دوحه السلوه بحرین حرکت دارد .

نوع جریان کشندی در هر ناحیه احتمالاً با نوع کشنده‌های آن ناحیه برابر نیست و جریانهای کشندی روزانه ممکن است در مناطقی وجود داشته باشند که دارای کشند نیمروز می‌باشد و برعکس بهمین دلیل ساعت چرخش جریان و شدت آن در هر محل ارتباط با حرکت عمودی آب در آن محل ندارد . در شمال رأس الکوه جریان آب خیلی شدید می‌شود و هنگام وقوع کشندهای مقابله‌ای در نزدیکی رأس مسندم شدت جریان به چهار گره و یا بیشتر می‌رسد و در نتیجه بین این راس و جزایر السلامه جریانهای فرعی ایجاد می‌شوند . در ساحل شرقی مدخل خلیج فارس شدت جریان کمتر است ، بطوریکه در مقابل جیر و شدت آن به دو تا سه گره می‌رسد ...^۱

پس از آشنائی با تجربیات و دانشهای دریانوردان در زمینه هواشناسی و جهت وزیدن بادهای ، اینک خاطره‌ای از یک ناخدای معروف ایرانی را نقل می‌کنیم ، تا چگونگی استفاده از این تجربیات و داستنی‌ها ، در قرون گذشته روشنتر شود . ناخدای بزرگ بن‌شهریار رامهرمزی که خود از دریانوردان بنام ایرانی است و آثاری در این زمینه بجای نهاده است، با استناد باطلاعات فراوانی که از خاندان «بابشاد» - که گویا از دریانوردان سده‌های نخستین اسلامی بوده‌اند - داشته ، از قول «محمد» پسر «بابشاد» چنین حکایت می‌کند :

«... از هندوستان از طریق چین مسافرت می‌کردم . بامدادان هنگام نماز صبح برای تجدید وضو از جایگاه خود در کشتی فرود آمد همینکه بدریا نظر افکند بدون تأمل و تجدید وضو در حالیکه مضطرب و متوحش بود بازگشت و بمعال کشتی فرمان داد فوراً شراع کشتی را باز کنند . چنان کردند ، بازگفت : هرچه در کشتی هست بدریا بپفکنید سپس به طرف آب دریا نزدیک شد باز هم با وحشت و ترس بازگشت و گفت: ای بازرگانان؟ در نزد شماها چه چیز گرامی‌تر است؟ آیا اموال خود را که هزاران مانند آن را می‌توان بدست آورد عزیزتر دارید یا جان خود را که مانند بی‌آن نیست؟ بازرگانان جواب دادند: مقصود تو چیست و چه اتفاقی افتاده است که بدینگونه سخن می‌گوئی باد ملایم است و دریا آرام و ما نیز در پناه خداوند متعال سلامت می‌باشیم .

علامه باز آغاز سخن کرد و گفت: شماها خودتان شاهد باشید و سایرین نیز بین من و این بازرگانان شاهد باشند که من قبل از حدوث واقعه نصیحتی که لازم بود کردم و نپذیرفتند اکنون من شماها را بخدا سپرده و می‌روم. آنگاه به کرجی بان کشتی دستور داد تا کرجی را آماده ساخت خود و کسایش با آب و آذوقه در کرجی جای گرفتند همینکه خواست از کشتی دور شود بازرگانان فریاد برآوردند: کجا می‌روی برگرد آنچه بگوئی اطاعت می‌کنیم. ناخدا گفت: به خدا قسم که برنخواهم گشت مگر آنکه آنچه همراه دارید به میل خود و با دست خود به دریا افکنید.

بازرگانان امر او را پذیرفتند و آنچه اشیاء مهم و غیر مهم داشتند بدست خود به دریا ریختند و بقسمی که در کشتی جز آدم و آب و آذوقه چیز دیگر باقی نماند.

علامه برگشت و به کشتی داخل شد و بآنها روی کرده گفت: اگر بدانید که امشب به شما و کشتی چه خواهد رسید هرآینه غسل می‌کنید و نماز می‌گذارید. و در پیشگاه خدای خودتان توبه می‌کنید و از او طلب بخشایش می‌نمائید مردم همچنان کردند.

همینکه شب فرارسید خداوند درهای آسمان را باز کرد. بادهای سیاه بین زمین و آسمان وزیدن گرفت امواج دریا را بلند کرده بروی زمین ریخت و کشتیها را در سواحل و در وسط دریا سرنگون می‌ساخت، کمتر کسی بود که از این طوفان نجات یافته باشد. اما این کشتی که با الهام خداوند سبک شده و بارهای سنگین آن به دریا ریخته شده بود در طول آن وجوش و خروش دریا بروی آب باقی مانده و برامواج کوه پیکر سوار می‌شد ساکنین کشتی دست بدعا برداشته قرآن می‌خواندند و بسوی خدا تضرع و زاری می‌کردند، تا سه شبانه روز آب و نان از گلویشان پائین نرفت.

روز چهارم به امر خداوند باد آرام گرفت و دریا از خروش افتاد و بقدرت کامله الهی طوفان فرونشست. ناخدا دستور داد قایق را از درون کشتی بآب انداختند و پاروینها در آن جای گرفتند و قایق پیشاپیش کشتی بحرکت درآمد و کشتی را هدایت می‌کرد، پس از يك شبانه روز به جزیره‌ای رسیدند، در ساحل جزیره مشاهده نمودند قطعات خرد شده کشتیهای که بر اثر طوفان متلاشی گشته با مقدار زیادی اسباب و مال - التجاره که در نقاط دور دست غرق شده بود بوسیله امواج دریا جمع شده است.

پس از آنکه کشتی در آن مکان لنگر انداخت بازرگانان کالای خود را که به دریا افکنده بودند در آن میان یافتند و بلادرنگ تمام آن اشیاء را از آب گرفته بدرون کشتی بردند و آنچه را که خراب و فاسد نشده بود با خود برداشتند، پس از آنکه اجساد غرق شدگان را نیز بخاک سپردند باد موافق وزیدن گرفت و کشتی براه افتاد و مسافرین بسوی اوطانشان رهسپار گشتند همه سالم و بدون هیچ پیش‌آمد ناگواری باماکن خویش رسیدند و از مال التجاره خود يك برده سود برده حمد خداوند را بجای آوردند.

سکه‌های طلا، قره و مس با اشکال دریائی

یا اینکه ایرانیان یکی از باستانی‌ترین ملل جهان هستند، که سکه‌کات فلزی را مورد استفاده قرار دادند، متأسفانه تاکنون، هنوز از طرف مردم این سرزمین بحقیق جامعی درین باره صورت نگرفته است. اگرچه دانشمندان جهان تاکنون تحقیقات بسیار ارزنده‌ای بر روی سکه‌های ایرانی بعمل آورده و کتب و نشریات مختلفی در این زمینه چاپ کرده‌اند^۱ ولی نه در گذشته و نه در سال‌های پر رونق اخیر از طرف ایرانیان در این باره تحقیق مستقلی صورت نگرفته است. درباره سکه تنها یک کتاب چاپ شده به زبان فارسی داریم (یا لا اقل ما از وجود کتب دیگر بی‌اطلاعم) که متأسفانه این کتاب نیز فقط تادوره اشکانیان را دربردارد. این اثر ارزنده را خانم ملکراده بیانی که از خانواده‌ای اهل علم و دانش دوست هستند - در سال ۱۳۴۶ شمسی چاپ و منتشر کرده‌اند.^۲ باینکه مشارالیها سالها رئیس و سرپرست قسمت سکه‌شناسی موزه ایران باستان بوده و در نتیجه مطالعات و زحمات فراوان، چند اثر ارزنده را تدوین و آماده چاپ ساخته‌اند، متأسفانه مسئولان دولتی تاکنون توجهی به انتشار تحقیقات ایشان نداشته‌اند. در نتیجه خام بیانی موفق به چاپ و انتشار آثار تحقیقی خود نشده‌اند و از سایر ایرانشناسان و باستانشناسان ایرانی نیز هیچ اثر تحقیقی در این باره بچاپ نرسیده است.

برای معرفی سکه‌های ایرانی که در روی آنها نقشهای کشتی، دریا، ماهی و علائم دریائی دیگر نقر شده باشد، نه تنها از کتاب نفیس «تاریخ سکه» خانم بیانی بهره فراوان بردیم، بلکه با توضیحات و راهنمایی‌های ایشان، موفق شدیم، گوشه‌هایی تاریک از نقوش دریائی و دریانوردی ایرانیان را روشن کنیم. همچنین از مجموعه سکه‌ها، کتب و عکسهای محمد مشیری، محقق معاصر و مجموعه سکه‌های سرلشکر پیروزان نیز که از افسران دانشمند این سرزمین هستند، استفاده کردیم که به همه این مآخذ در جای خود استناد شده است.

ایرانیان پس از فتوحات پی‌درپی در آسیای صغیر بوجود سکه و لزوم آن در انجام مبادلات شهری پی‌بردند، اما اگر چه پادشاهان هخامنشی کوروش و کمبوجیه به ضرب سکه دست نزدند، ولی بمردم شهرها و ممالکی که جزء متصرفات ایران می‌شد، و سکه در آنجا رواج داشت، اجازه می‌دادند که بضر سکه محلی خود ادامه دهند. البته در بعضی ممالک، مانند لیدی وقتی کشور تحت سلطه هخامنشیان درآمد و منکوب شد، ضرب سکه نیز در آنجا متوقف گردید. داریوش اول برای نخستین بار در ایران بضر سکه‌های طلا و نقره اقدام کرد و در دوره هخامنشی جریان معاملات بوسیله سکه در ایالات

۱- محقق معاصر محمد مشیری مشغول تدوین و چاپ فهرست کتب سکه‌های ایرانی که به زبان های انگلیسی، فرانسه، آلمانی، روسی، عربی و ترکی می‌باشند. در این تحقیق ارزنده نام و مشخصات بیش از یک هزار کتاب سکه‌شناسی درباره سکه‌های ایرانی - عرضه شده.

۲- تاریخ سکه از قدیمترین ازمنه تادوره اشکانیان - از انتشارات دانشگاه تهران - ۲۰۷

غربی شاهنشاهی روبه گسترش نهاد و شهرهائی که قبل از تسلط ایرانی‌ها سکه رانمی - شناختند - مانند آرادوس و صوروصیدا - بضرَب آن اقدام کردند . در برخی ممالک نیز مانند کلبه و فبریزه و غیره ... - ضرب سکه محلی و سکه ساتراپی هم زمان است^۱ . سکه‌های طلای هخامنشی که در دوران سلطنت پادشاهان این سلسله ضرب شده ، «تصویر شاهنشاه را بالباس و تاج و ترکش بر پشت و کمان و نیزه بدست» نشان می‌دهد . در میان سکه‌های مختلف می‌توان به سکه‌هائی برخورد که از لحاظ هنری بسیار ممتاز است و می‌رساند که حکاکان این مسکوکات هنرمندان واقعی بوده‌اند و در بین اینگونه سکه‌ها، بعقیده خانم بیانی «... سکه تیسافران ساتراپ هخامنشی در ساردو یا چهار درهمی صیدا که یک طرف آن نقش بسیار عالی و ظریف اردشیر سوم که سوار بر عرابه و طرف دیگر آن کشتی جنگی منقور است ...»^۲ سکه‌ای بسیار ممتاز و فوق‌العاده است .

در آن ایام ، بعضی از ممالک فنیقی از راه بازرگانی و دریانوردی و مردم لیدیه از طریق مبادله طلا و نقره و فروش ظروف قیمتی و فرآورده‌های کشاورزی و ممالک یونانی نژاد آسیای صغیر با ساختن ظروف و ادوات فلزی و پرورش اسبهای ممتاز و عطریات و حبشه از راه فروش عاج و پوست‌های قیمتی و غیره به کسب و بازرگانی اشتغال داشتند^۳ .

داریوش با احداث خطوط ارتباطی زمینی و دریائی و ایجاد نظم و ترتیب اداری و تشکیلات منظم مالی ، توانست بنحو احسن از کلیه مزایای طبیعی و هنری ممالک نامبرده استفاده کند و ترقی و آبادانی مملکت را باعث شود .

در این دوران که دادوستد ایران با ممالک مختلف - چه آنها که تحت سیطره و قدرت و تسلط پادشاهان هخامنشی بودند ، و چه مردم و ممالکی که با ایران دادوستد داشتند - رواج داشت ، ضرب سکه و مبادله کالا و حتی پرداخت طلا بجای دستمزد رونق گرفت .

هرودوت ، هنگامیکه پادشاه صیدا - فرمانده کل قوای دریائی خشایارشا - را که بر تمام شاهان فنیقیه^۴ برتری دارد، معرفی می‌کند ، می‌گوید : «... بدین واسطه از خزانه سلطنتی در شوش طلا و نقره برای پرداخت مزد مزدورها و خرج کشتی‌ها و تجهیزات مختلف دریافت می‌داشت . امرای کیلیکیه نیز بنا بر مقتضیات جغرافیائی از خزانه شوش، سهم مهمی دریافت می‌داشتند ، زیرا بنادر کیلیکیه از نظر نظامی مرکز تجمع کلبه قوای دریائی و خشکی ایران ، برای حمله به مصر و یونان و سواحل آسیای صغیر بوده است ...»^۵

با اهمیت خاصی که «صیدا» در دوران عظمت ایران دارا بوده ، قبل از اینکه از نقر سکه‌های دریائی سخن بگوئیم ، بی‌مناسبت نیست که مختصر آشنائی با «صیدا» و

۱ - تاریخ سکه - ص ۱۷

۲ - ایضاً - ص ۴۶

۳ - ایضاً - ص ۶۳

۴ و ۵ - ایضاً - ص ۷۰

موقعیت خاص آن ، پیدا کنیم :

صیدا یکی از شهرهای مهم فینیقیه بود که در دریانوردی شهرت فراوان داشت و تقریباً واسطه بازرگانی شرق و غرب بشمار می‌رفت . این سرزمین در قرن هشتم قبل از میلاد تحت تسلط آشوری‌ها درآمد و در قرن ششم قبل از میلاد تابع بابل شد . وقتی که کورش بابل را تصرف کرد ، فینیقیه نیز جزو ممالک ایران شد و ایران با در دست داشتن این منطقه تشکیل نیروی دریائی بسیار قوی خود را آغاز کرد . صیدا که در زمان بخت‌النصر پادشاه بابل آسیب زیادی دیده بود ، بار دیگر آباد و دارای پادشاهی از خود شد . اهالی صیدا در سال ۳۵۳ ق. م شورش کردند و بامصریها برضد اردشیر سوم همدست شدند . اما چون احساس کردند که نمی‌توانند در مقابل ارتش ایران مقاومت کنند ، در سال ۵۳۱ «تن» پادشاه صیدا تسلیم شد و اردشیر او را بقصاص جنایتش بقتل رسانید.^۱ ابن بطوطه - (۷۰۳ - ۷۷۹) - می‌نویسد : «... این شهر بر ساحل دریا قرار دارد و شهری قشنگ و پرمیوه است . انجیر و کشمش و روغن زیتون از این شهر به مصر حمل می‌شود . در صیدا درخانه قاضی شهر کمال‌الدین اشمونی مصری که مردی نیکوسیرت و کریم‌النفس بود منزل کردم ...»^۲

چنانکه گفتیم در دوران هخامنشیان «صیدا» موقعیت خاصی سکه‌های فینیقیه از جهت استقرار نیروی دریائی ایران داشت و بهمین جهت مورد توجه خاص شاهنشاهان ایران بود . چنانکه در دوره خشایارشا پادشاه صیدا اولین مقام در بین ممالک ایران را بدست آورد و اعتماد و احترام خاص این پادشاه قرار گرفت .

در این دوران پادشاهان «صیدا» سکه‌هایی ضرب کردند که بر روی آنها نقوش نیروی دریائی ایران و ناوهای جنگی، نقر شده بود . در روی اغلب سکه‌های «صیدا» نام شاهان و شهرها به زبان آرامی و نقوش مختلف کشتیهای جنگی و یا صورت و اندام پادشاهان نقش شده بود .

بموجب تحقیقات خانم ملکزاده بیانی - که مطالعه شرح مفصل سکه‌های صیدائی را بحث بسیار جالبی می‌داند - مجموعه سکه‌های صیدائی و صوری با اوزان مختلف و بشرح زیر است :

الف : سکه‌های صیدائی : دو استاتر ، نیم استاتر ، ۱ استاتر و سکه‌های کوچک

(ابول) ، با این خصوصیات :

دو استاتر بوزن ۲۵٫۴۰ گرم

یک استاتر بوزن ۷٫۳۰ گرم

یک شانزدهم استاتر (ابول) ۰٫۵۰ گرم

ب : سکه‌های صور هر یک از استاتر و سه ابولی فینیقی ، دو درهمی ، نیم

استاتری ، سه ابولی یک شانزدهم استاتر ، با اندازه‌ها و اوزان زیر :

۲ - تاریخ سکه - ص ۹۸

۳ - سفرنامه: ابن بطوطه - ترجمه محمدعلی موحد - ص ۵۳

استاتر فینیقی بوزن ۱۳ گرم
 ۳ ابولی فینیقی بوزن ۳۴۵ گرم
 ۲ درهمی بوزن ۸۸۶ گرم

نیم استاتری و ۳ ابولی و یک شانزدهم استاتر بوزن ۱۳ گرم

البته در این میان ، تنها سکه‌هایی مورد بحث و نظر ماست که روی آنها نقوش کشتی جنگی و تصاویر مربوط بدریا و دریانوردی نقر شده است و از دیدگاه تاریخ دریائی و دریانوردان ایران قابل توجه و تعمق بسیار است . گرچه بیشتر - و یا شاید هم بتوان گفت همه - این سکه‌ها در خارج از ایران و در ساتراپی‌هایی که تابعیت ایرانی را قبول کرده بودند ، نقر و حک شده ، با این حال چون نمودار عظمت دریائی ایران در دوران پرشکوه هخامنشیان است ، به نقل آن‌ها - به اختصار - بسنده می‌کنیم :

تیسافران

نخستین ساتراپ (فرمانروای هخامنشی) که سکه او بدست آمده «تیسافران» پسر ویدرن برادر استاتیرا ، زن اردشیر دوم است . تیسافران پس از آن که والی لیدی پسوتس را که ب فکر استقلال افتاده بود ، با حسن تدبیر وادار به تسلیم کرد و به آن غائله پایان داد ، از طرف شاهنشاه وقت - داریوش دوم - به فرمانروائی لیدی منصوب شد و در دوره فرمانروائی خود در جنگ با اسپارت - بسال ۴۱۱ ق . م در شهر اسپاندوس سکه زد . این شهر مرکز قوای دریائی ایران در پامفلی که مقرر تمرکز ناوگان هخامنشی بود . و سپس در جنگ با درسیلیداس - بسال ۳۹۵ - در شهرهای ایازو و کاریه نیز به ضرب سکه اقدام کرد . بعضی از این سکه‌ها از لحاظ هنری قابل توجه است و قطعاً نتیجه ذوق و نبوغ یکی از بهترین هنرمندان آن عصر بوده است . در این سکه نقش کشتی و یا اشکال کشتی دیده نمی‌شود ولی چون اولین سکه‌ایست که در مرکز دریائی ایران نقش شده ، می‌توان آنرا با کار دریانوردان ایرانی منسوب دانست .^۱

فرناباد

سکه دیگری که تاکنون اغلب سکه شناسان ایران از آن یاد کرده‌اند ، در دوران فرمانروائی «فرناباد» - (۴۱۲ - ۳۷۴ ق . م) - در «فریگیه» نقر شده است . این سکه بمناسبت فتوحات فرناباد ضرب شده ، بدین ترتیب که در جریان اختلاف بین اسپارتی‌ها و ایرانی‌ها ک تیسافران از طرف شاهنشاه فرمانروای مقتدر تمام آسیای صغیر و لیدی و مأمور دفاع از این سرزمینها بود ، فرناباد نزد او رفته ، اظهار اطاعت کرد و حاضر شد برای حفظ ایالات ایران از دستبرد اسپارتی‌ها بوی کمک کند ، لذا همراه تیسافران به کاریه رفت و آماده جنگ شد . ولی چون تیسافران صلاح ندید که نبرد ادامه یابد ، قرارداد متارکه جنگ منعقد شد . اما پس از مدتی آژزیلاس پادشاه اسپارت عازم افزد شد و سپس به فریگیه رفت و چند شهر را تصرف کرد . در این هنگام بود که فرناباد فرمان حمله داد و صفوف یونانی را در هم شکست . فرناباد پس از اینکه شهر «سزیک» را از یونانیها پس گرفت

(۴۱۱ ق . م) بمناسبت این پیروزی نخستین سکه‌ای که در روی آن نقش کشتی نقر شده بود ، زد. این سکه بموجب نوشته سکه‌شناسان «در نوع خود بی‌نظیر است و دارای نقش بسیار ممتازی است و سرسکه آن را هنرمند چیره دستی تهیه کرده است.» در روی سکه مذکور که اینک در مجموعه موزه بریتانیاست ، نیم رخ فرنا باز با کلاه پارسی و نوشته نام او بخط یونانی قرار دارد و پشت سکه طرح دماغه کشتی و در زیر آن نقش ماهی نقر شده است.^۱

در بخش دریانوردی هخامنشیان گفتیم که فرنا باز به امر اردشیر دوم با کمک دریاسالار آتنی ، برضد دریاسالار اسپارتی که ۸۵ کشتی جنگی داشت ، جنگید ، او علاوه بر سمت فرمانروائی فریگیه فرماندهی قوای بحری را نیز بهمهده داشت . فرنا باز در مدت بسیار کوتاهی بحریه اسپارت را - با ۸۵ ناو جنگی - مغلوب کرد ، حتی دامنه جنگ را به لاسدمون کشاند. و بعد از آن جا به کروت رفت و مورد استقبال اهالی - که او را ناجی خود می‌دانستند - قرار گرفت .

فرنا باز برای تهیه قوای بحری و جنگ با اسپارت در شهرهای کیلیکیه نیز در سال ۳۹۳ و ۳۹۴ قبل از میلاد ، سکه زد اگر چه این سکه با سکه قبلی که در سیزیک ضرب شده بود اختلاف دارند ، ولی اشکال دریائی در آن وجود ندارد.^۲

سکه دریائی ساتراپی هخامنشی «مازه» نیز که نقش کشتی روی آن نقر شده ، سکه هشت درهمی بسیار جالبی است که در صیدا ضرب شده . در یک طرف آن نقش گردونه‌ای که اردشیر سوم بر آن سوار است و در مقابل او اربهران تسمه‌های چند اسب قوی هیکل را که ارا به را می‌کشند، در دست دارد دیده می‌شود و در پشت گردونه نگهبان مخصوص شاهنشاه سایبان بدست در حرکت است . در کنار سکه بخط آرامی نام فرمانروا نوشته شده است . در طرف دیگر سکه، نقش یک کشتی جنگی ، بر روی امواج آب منقور است.^۳

سکه دیگری که بر روی آن نقش کشتی جنگی حک شده
باگواس تصویر «باگواس» را بر روی خود دارد . باگواس ، یکی از محارم طرف اعتماد اردشیر سوم بوده است . در سال ۳۳۴ ق . م که اردشیر مصر را تسخیر کرد ، او را بفرماندهی سپاه برگزید . ولی چون اردشیر نسبت به مصریان شدت عمل و سختگیری نشان می‌داد، باگواس که خود مصری بود، او را بازهر مسموم کرد . برسکه باگواس نیز مانند سکه‌های صیدا، در یک طرف نقش کشتی جنگی و در طرف دیگر گردونه‌ای که اردشیر سوم بر آن سوار است و سه اسب آنرا می‌کشند، نقر شده است.^۴

سکه دیگری از اردشیر سوم با نقش کشتی جنگی ، در موزه ایران باستان موجود است که در یک طرف آن نقش کشتی جنگی و طرف دیگر نقش اردشیر سوم هنگام

۱ - تاریخ سکه - ص ۸۴

۲ - ایضاً - ص ۸۱

۳ - ایضاً - ص ۶۱

۴ - ایضاً - ص ۹۴

حمله با خنجر بيك شیر بر روی پاهای خود ایستاده است، دیده می‌شود.^۱
 از سکه‌هایی که نقش اردشیر سوم بر آن نقر است دو
 نوع سکه تاکنون دیده شده. نخست سکه‌ای که خانم ملکراده
 اردشیر سوم
 بیانی آن را چنین توصیف می‌کند: «دو استاتر - سکه‌ای بسیار زیباست که
 یکطرف آن نقش کشتی جنگی است و در طرف دیگر اردشیر سوم شاهنشاه هخامنشی
 سوار برگردونه است، که یکی از بزرگان یا شاهزادگان افسار اسب را
 بدست گرفته و در پشت گردونه شخصی حرکت می‌کند که عصای سلطنت بدست دارد و
 در بالای سکه دو حرف که علامت نام استراتون دوم است (استراتون نام یونانی عبدسترت
 می‌باشد)، قرار دارد ...^۲ این سکه ۲۵۴۰ گرم وزن دارد. سکه دیگری که تبسار
 سرلشکر پیروزان نقش و توضیحات آن را لطفاً در اختیار نگارنده گذارده‌اند، تقریباً
 شبیه همان سکه دو استاتر است، منتهی هم نقش آن روشتر است و هم تفاوت کوچکی
 با آن دارد. سرلشکر پیروزان در توضیح زیر این سکه می‌نویسد:

«این سکه دوران هخامنشی در سوریه زده شده است. در يك طرف شاهنشاه
 هخامنشی، اردشیر سوم، سوار برارابه که روبروی او کلمه «مزدا» به زبان آرامی
 نوشته شده، دیده می‌شود، و در طرف دیگر علامت کشتی که در بالای آن تاریخ
 ضرب به زبان آرامی (سال ۲۱) خوانده می‌شود ...» سکه دیگر «استاتر» بوزن ۷۳۰
 گرم، در مجموعه سکه‌های موزه ایران باستان وجود دارد که در يك طرف آن نقش کشتی
 جنگی با چهار بادبان، چهار گوش و دوازده ردیف پاروزن دیده می‌شود و در طرف دیگر
 اردشیر دوم در حال کشیدن کمان ایستاده است، در طرفین این سکه در محل فرورفتگی
 سکه نقش نیم‌تنه بزکوهی و تصویر تمام رخ خدای محلی بصورت غیر واضحی نقر شده
 است.^۳

در دوران فرمانروایی ساتراپی استراتون اول (عبدسترت)
 استراتون اول
 که مدت ۱۲ سال - از سال ۳۷۴ تا ۳۶۲ ق. م سلطنت کرده،
 سکه‌های دو استاتری ضرب شده است.

نوع اول با نقش گردونه و کشتی جنگی و استاتر نوع دوم با نقش کشتی جنگی
 با يك ردیف پاروزن، در کنار قلعه‌ای که دارای پنج برج است ضرب شده و در زیر کشتی
 دوشیر که پشت بهم دادند و در حرکتند، دیده می‌شود:
 ۱ - استاتر استراتون اول:

الف - روی سکه نقش کشتی جنگی بدون بادبان است، در مقابل قلعه‌ای که
 که دارای چهار برج است و در پائین کشتی دوشیر در جهت مخالف در حرکتند. در
 طرف دیگر این سکه اردشیر دوم که خنجری بدست راست دارد ایستاده و با دست چپ
 یال شیری را که روی دو پا بلند شده گرفته است. در وسط دو حرف که معرف نام
 عبدسترت است، خوانده می‌شود.

ب - سکه‌های کوچکی نیز مربوط باین پادشاه پیدا شده ، که نقش کشتی جنگی با قلعه سه برجی در روی آن نقر است و در پشت سکه اردشیر دوم کمان بدست ایستاده و در دو فرورفتگی نقوش غیر واضحی از سربزگوهی و خدای فینیقی بنام (بزا) نقش است^۱ .

ج - سکه‌ای در مجموعه موزه ایران باستان موجود است که در یک طرف آن کشتی بر روی امواج آب و در طرف دیگر شاهنشاه در حال کشتن شیری که بر روی دو پا ایستاده است نقر شده . وزن این سکه کوچک (ابول) ۸۵-۸۰ گرم یعنی یک شانزدهم است^۱ .

۲ - استراتون دوم :

او از سال ۳۷۳ تا ۳۶۲ ق . م سلطنت کرده است و سکه‌های او نظیر سکه‌های شاهان قبلی است^۲ .

بنابروایت دیودور ، «تن» که مدتها و با صداقت فرمانبردار و وفادار شاهنشاه هخامنشی بود ، بعد از مدتی علم طغیان برافراشت . قیام او سبب شد تا شاهنشاه هخامنشی، با سپاه مجهزی برای سرکوبی او حرکت کند . وقتی نیروی ایران بمرز «صیدا» رسید، تن قبل از آغاز نبرد تسلیم شد . اردشیر ابتدا او را بخشیده ولی وقتی شهر بتصرف او درآمد و قوای ایران وارد صیدا شدند، سربازان شهر را به آتش کشیدند و بدستور اردشیر سوم (تن) را که مسئول تمام این بدبختی‌ها بود، کشتند . بنابروایت ارنست بابلون، دوره سلطنت تن دوازده سال (از ۳۶۲ تا ۳۵۰ ق.م) و بلافاصله پس از سلطنت استراتون اول بوده است .

سکه‌های تن ، مثل همه سکه‌های صیدا یا دارای نقش گردونه‌ای که شاهنشاه هخامنشی بر آن سوار است و همچنین طرح کشتی جنگی است و یا شاهنشاه را در حال کشتن شیر نشان می‌دهد. در روی سکه دو حرف بخط فینیقی که علامت نام تن است (ت. ا) دیده می‌شود و بر روی اغلب سکه‌های این پادشاه سال سلطنت او نیز نقر شده است^۳ .

اوراگوس دوم
سالا مین رسید، هنگامی که از طرف شاهنشاه ایران به پادشاهی صیدا منصوب شد (۳۴۹ - ۳۴۶ ق.م) سکه‌هایی زد، با نقش کشتی بدون بادبان که بایک ردیف پاروزن بر روی امواج در حرکت است و در طرف دیگر آن اردشیر سوم در گردونه‌ای که سه اسب آنرا می‌کشند ایستاده و ارا بهران و شخصی که در پشت ارا به حرکت می‌کند ، بهمان ترتیبی که بر روی سایر دواستاتریها منقوش است. دیده می‌شود^۴ .

استراتون سوم
اسکندر به صیداست - سلطنت می‌کرد نیز سکه‌هایی ضرب کرده که قسمتی مربوط بدوره اردشیر دوم و بقیه مربوط به اردشیر سوم است. نوع سکه‌های

۱ - تاریخ سکه - ص ۱۰۱

۲ - ایضاً - ص ۱۰۱

۳ - ایضاً - ص ۱۰۲

۴ - ایضاً - ص ۱۰۳

استراتون سوم مانند سکه‌های معمولی صید است ، با نقش گردونه و کشتی جنگی و در کنار سکه علامت نام او و گاهی سال سلطنت نیز نقر شده است .

جزیره آراد هم مانند سایر نواحی فینیقیه تحت تسلط شاهنشاهی سکه‌های جزیره آراد هخامنشی درآمد و چون این جزیره یکی از مراکز مهم تجارت بود ، ضرابخانه محلی آن بطور دائم کار می‌کرد و بضر سکه اشتغال داشت و سکه‌های فراوان در جزیره رایج بود. در تشکیلات شاهنشاهی ایران در مدیترانه ، پادشاه «صیدا» نیابت نیروی دریائی ایران ، در فینیقیه را از طرف شاهنشاه ایران بعهده داشت و پادشاه «صور» و «آراد» هر دو سمت معاونت نیروی دریائی و معاونت نیابت سلطنت را عهده‌دار بودند. بموجب ضبط خانم ملکزاده بیانی ، ضرب نخستین سکه‌های آراد، مانند سکه‌های صور و صیدا از سال ۴۰۰ ق.م شروع می‌شود . بر روی سکه ، نام شاهان برده نشده ولی علامت نام شهر بر روی اغلب این مسکوکات نقر شده است . از سال ۴۰۰ تا ۳۵۱ ق.م سکه‌های آراد بترتیب اوزان سکه‌های پارسی است یعنی از دو استاتری شروع می‌شود و به تقسیمات کوچکتر مانند استاترو «ابول» و «نیم‌ابول» و $\frac{1}{4}$ و $\frac{1}{8}$ و $\frac{1}{16}$ ابول می‌رسد. سکه‌های کوچک شازدهم ۵٪ گرم وزن دارد که کوچکترین سکه دنیای قدیم محسوب می‌شود .

از نست بابلون در کتاب «ایران هخامنشی» از یک سکه دو «استاتر» بوزن $\frac{16}{75}$ گرم که روی آن تصویر «ملکار» و پشت سکه، کشتی جنگی فنیقی در حال حرکت بر روی امواج دریاست یاد می‌کند .

دیرگان فرانسوی نیز در کتاب سکه‌های شرق یک سکه «نیم‌استاتر» بوزن $\frac{3}{20}$ گرم را معرفی می‌کند^۱ ، که روی این سکه نقش داگون (یکی از خدایان فینیقیه - بصورت نیمه انسان و نیمه ماهی) و بر پشت سکه اسب دریائی نقر شده است . تازمانیکه آراد در تحت تسلط ایران بود سکه‌های دیگری نیز نقر شده است، بانقوش متفاوت، از جمله قسمتی از جلوی بدنه کشتی یا ماهی و یا طرح دو ماهی که نمونه‌های آن در دست است .

در دوران عظمت هخامنشیان ، چند فرمانروا از طرف پادشاهان

جبل یبلوس

هخامنشی به سلطنت این سرزمین گمارده شده بودند ، که ما بدرستی نمی‌دانیم این پادشاهان چه کسانی بوده‌اند . جبل یکی از شهرهای مهم فینیقیه بوده که جنبه مذهبی داشته و مردمش آنرا قدیمی‌ترین شهر عالم می‌دانسته‌اند . معبد الهه بزرگ مورد پرستش فینیقی‌ها (استار) نیز در این شهر بوده است^۲ .

در کتیبه یهو ملک از دو پادشاه جبل نام برده شده . نخست از یهو ملک و بعد از پدر بزرگش «آدم ملک» از کنده گاری ، قیافه و لباس «یهو ملک» که بر روی کتیبه‌ای منقوش است، بدان خاطر که او لباس پارسی بتن دارد و کلاه و تاجش شبیه کلاه و تاجی است که شاهان صیدا بر می‌گذاشته‌اند، می‌توان گفت که او یکی از شاهان تابع شاهنشاهان هخامنشی بوده است .

۱ - سکه‌های مشرق دیرگان - ص ۱۰۹

۲ - تاریخ سکه - ص ۱۱۱

هنوز بدرستی روشن نشده است که آیا پادشاهان جبل در دوران هخامنشی سکه‌های دریائی نقر کرده‌اند یا نه؟ ولی قدیمیترین سکه‌های جبل که از پادشاهی نامشخص در مجموعه سکه‌ها بجای مانده مربوط بسالهای در حدود ۴۱۰ - ۳۷۴ ق.م است و نقوش سکه بدین ترتیب است: سفینه فنیقی که در زیر آن اسب دریائی قرار دارد و طرف دیگر سکه نقش لاشخوری را که در حال دریدن يك قوچ است نشان می‌دهد.

یکی از پادشاهان جبل که از او سکه دریائی باقی مانده «آینل»
آینل شاه جبل
 است که در سال ۳۳۳ ق.م در این سرزمین سلطنت داشت و به آخرین شاه جبل معروف است. در حدود دوران سلطنت اوست که حمله اسکندر به ایران و متصرفات امپراطوری هخامنشی آغاز می‌شود.

سکه نقره‌ای که از آینل باقی مانده بموجب یادداشتی که سرلشکر پیروزان همراه با نقش دو طرف سکه در اختیار نگارنده گذارده‌اند، این سکه مربوط به حدود ۳۲۳ ق.م و معاصر با اسکندر مقدونی است. در يك طرف سکه کشتی بسیار زیبایی که در دماغه آن مجسمه‌ای از سرشیر قرار دارد باسکان - که در نقوش سایر سکه‌ها دیده نشده - و در آب زیر کشتی يك اسب بالدار دریائی بادم ماهی دیده می‌شود. دوطرف دیگر سکه يك سر در حال حمله به اسبی است و بالای سرشیر بزبان آرامی این جمله خوانده می‌شود: آینل پادشاه گبال یا بییلوس که ترجمه این جمله را نیز تیمسار پیروزان در اختیار ما گذارده‌اند.

سکه طلایی که از دوران هخامنشی باقی مانده و در کتاب «پنج سکه طلای سیزیکوس پادشاهی بزرگ» اثر «راولینسون» از آن یاد شده است، سکه‌ای است که پروفیسور هادی حسن در کتاب خود «کشتیرانی ایرانیان» با استناد بگفتار راولینسون آنرا این چنین وصف می‌کند: «گرچه مسکوکات سلطنتی معمولاً عاری از نقوش بحری است، مع هذا لا اقل يك سکه طلا که اکنون در کلکسیون دولونیس وجود دارد، دیده شده که بر یک طرف آن مانند سایر سکه‌های پارسی نقش تیرانداز سلطنتی پارس حاکم شده، ولی در طرف دیگرش نقش دماغه يك کشتی جنگی به چشم می‌خورد. این سکه احتمالاً در سیزیکوس به افتخار پادشاه که «صلح آتالیسیداس» را تحمیل کرد و از او نظارت بر دریا را بدست آورد، ضرب شده است.»



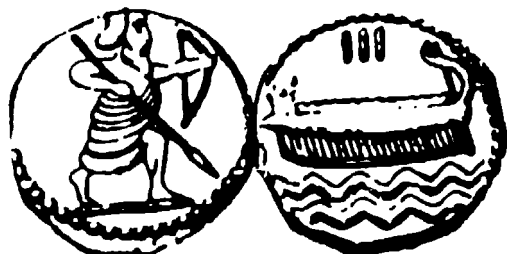
سکه‌های نقره‌ای دوران هخامنشی که در ساتراپی‌ها زده شده و پشت و روی آنها دارای علامت کشتی است

سکه جبل بیلوس - در يك روی نقش کشتی، با اسب دریایی در زیر آن و در طرف دیگر نقش لاشخوری در حال دریدن يك قوچ دیده می‌شود.

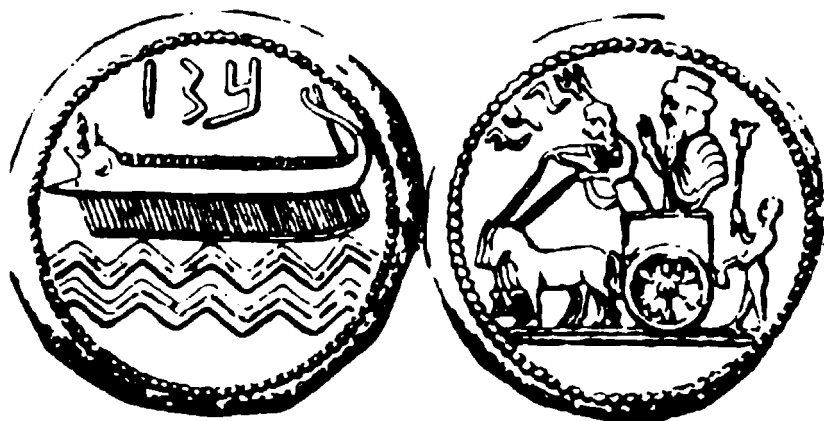


این سکه در ایل یکی از ساتراپی‌های هخامنشی نقش شده. يك روی آن کشتی هخامنشی با اسب آبی در زیر آن و در طرف دیگر شیری در حال دریدن اسب حک شده است، در حدود ۴۴۳ قبل از میلاد.

يك روی سکه سرباز هخامنشی و روی دیگر کشتی بدون بادبان - در شهر سیدون نقره شده است.

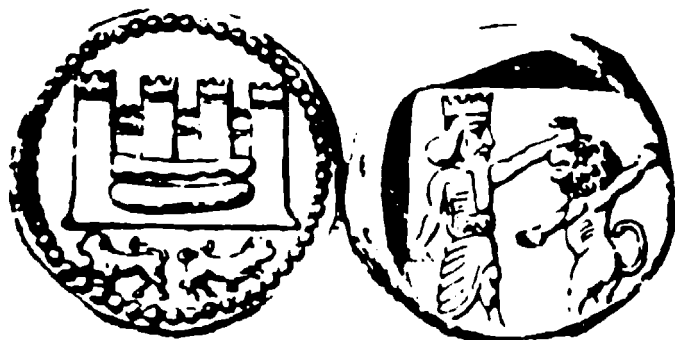


این سکه در شهر لیدون در دوران هخامنشی نقره شده. يك روی سکه نقش کشتی با امواج و روی دیگر سرباز نیزه‌دار و کماندار هخامنشی دیده می‌شود.



پادشاه هخامنشی (اردشیر سوم) سوار بر ارابه که کله (مزد) بزبان آرامی رو بروی از حک شده، در طرف دیگر نقش یک کشتی با تاریخ ضرب (۳۱) بزبان آرامی دیده می‌شود.

سکه‌ای بانقش هخامنشی و کشتی که بین سالهای ۳۵۰ تا ۴۰۰ در شهر ارادروس نقش شده



سکه استرانون اول (عبدن سترن) با نقش کشتی بدون بادبان در مقابل قلعه‌ای که دارای چهار برج است، در پائین کشتی دوشیر در جهت مخالف در حر کنند. طرف دیگر اردشیر دوم را با خنجر در حال جدال با شیر نشان می‌دهد.

سکه‌های ایلامی با نقش لنگر کشتی

دمرگان محقق فرانسوی، در کتاب خود «مجموعه سکه‌های شرق، سه صفحه را به سکه‌های ایلامی‌ها در سه قرن یا سه دوران مجزا اختصاص داده است. نکته جالب اینکه روبرو یا پشت سراسر اکثر چهره‌هایی که صورت آن‌ها بر سکه‌ها نقر شده است، آلتی شبیه لنگر کشتی بچشم می‌خورد، که متأسفانه هنوز روی این سکه‌ها بهیچ وجه مطالعه علمی و تاریخی بعمل نیامده است. فریدون توللی شاعر، نویسنده و باستان‌شناس، زمانی که در حفاری‌های شوش شرکت داشته، به تعداد زیادی از این سکه‌ها برخورد کرده است. و می‌گوید: «عقیده باستان‌شناسی که با آن‌ها کار می‌کردم، برای این است که این سکه‌ها با علامت لنگر کشتی، مزین شده است. وی اضافه می‌کند: «تعداد این سکه‌ها آن قدر زیاد بود، که اطفال خردسال محلی با بیل‌های کوچک دستی خود موفق به کشف آن‌ها می‌شدند و به سیاحان و مسافران می‌فروختند، تا جائیکه آنان نیز از داشتن و خرید بیشتر از احتیاج خود منصرف می‌شدند و از اطفال می‌خواستند که برای آن‌ها سکه‌های دیگری پیدا کنند، ایشان نگارنده را راهنمایی کرد، تا در موزه شهر شیراز، طرحی از این سکه‌ها تهیه کند.

علاوه بر این‌خانم ملک‌زاده بیانی نیز عقیده دارند که سکه‌های مکشوفه دمرگان یادگار دوران «الی‌مائی»ها و «خرسن»ها و حکام محلی خوزستان است. ایشان با قاطعیت بیشتری معتقدند که علائم مشخصه در سکه‌های مکشوفه مذکور نقش لنگر کشتی است. با توجه باینکه صاحبان و ضرب‌کنندگان این مسکوکات در خوزستان و سواحل خلیج فارس زندگی می‌کردند، «لنگر کشتی» را بعنوان علامت مشخصه خود انتخاب کرده بودند.

هم او می‌گوید: حکام محلی الیمائی و خرسن از اواسط دوره سلوکی، بتدریج تحت سبطه آنان قرار گرفتند. ولی باضعف سلوکی‌ها، نیمه مستقل شدند.

وقتی اشکانیان قدرت یافتند، حکام مذکور، تابع دولت اشکانی شدند و این سلسله حکومتی هم این پادشاهان و حکام محلی را ابقاء کردند. در مطالعات «ارین» و «دمرگان» مخصوصاً با توجه به گنجینه سکه‌های مکشوفه که بدست باستان‌شناس فرانسوی افتاده است، این نکته روشن می‌شود، که تصاویر روی بیشتر سکه‌ها «پارت»ی هستند و آرایش مو و نقش پشت سکه‌ها و خطوطی که بجا مانده است، این نظریه را تأیید می‌کند. چون اینان نزدیک آب زندگی و تجارت می‌کردند، طبیعی است اگر طرح لنگر را - که نخستین بار سلوکوس اول آن را بکار برده - بعنوان یک علامت خاص روی سکه‌های مضروبه نقش کرده باشند. برای اولین بار در ۳۱۲ که سلطنت سلوکی‌ها تشکیل شد، یکی از اعضای این خانواده «نقش لنگر» را که علامت کشتیرانی و دریانوردی بود، برای طرح روی سکه‌ها انتخاب کرده است.

بابک‌راد، یکی دیگر از باستان‌شناسان ایرانی که در سواحل خلیج اکتشافات زیادی بعمل آورده است و مانیز قبلاً از او یاد کرده‌ایم، عقیده دارد که می‌بایستی نقوش پشت سکه‌ها را لنگر بدانیم نه «داس زراعی». متأسفانه در ایران روی این سکه‌ها یا علائم مورد بحث، هیچ‌گونه مطالعه‌ای نشده است، کسانی هم که مسئولیت دولتی دارند، نمی‌توانند در

این مورد نظریه‌ای ابراز دارند . درحالیکه تعداد زیادی ازین نوع سکه‌ها درموزه‌های دولتی نگهداری می‌شود . با این‌حال به امید اینکه درآتیه درباره سکه‌های مکشوفه شوش و منطقه زندگی ایلامی‌ها ، مطالعاتی صورت گیرد، نقوش مختلفی را که برروی سکه‌های مکشوفه نقرشده است، از مجموعه محمد مشیری و کاتالوگ و کتاب‌های ایشان عیناً نقل و گراور می‌کنیم، شاید مورد قبول و توجه دانش‌پژوهان و علاقمندان قرار گیرد .

ضمناً یادآوری این نکته را ضروری می‌دانیم که در زمان‌های قدیم نام ایلام به کشوری که استان‌های کنونی خوزستان، لرستان، پشتکوه و بختیاری را شامل می‌شده ، اطلاق می‌کرده‌اند. حدود این مملکت از طرف مغرب رود دجله بود، از طرف شرق قسمتی از پارس ، از سمت شمال، راهی که از بابل بهمدان می‌رفت و از سمت جنوب خلیج فارس تا بوشهر (بوشهر درآن زمان میز امیرا خوانده می‌شد) . مشیرالدوله (حسن پیرنیا) شهر – های مهم این کشور را بدین شرح معرفی می‌کند :

- ۱- شوش که مهمترین شهر ایلام و از قدیمی‌ترین شهرهای عالم بود .
- ۲- ماراکتو ، روی رود کرخه .
- ۳- خایه الو ، که گمان می‌کنند در جای خرم‌آباد کنونی بنا شده بود .
- ۴- اهواز

اهالی ایلام خود را اتران سوسونکا می‌نامیدند ...^۱، اینک گراور سکه‌های مکشوفه با علامت لنگر کشتی :









تصاویر این صفحه و صفحات قبل:
سکه‌های دوران ایلامی - با
نقوشی که به‌عقیده تی‌چند از
صاحب نظران «لنگر کشتی»
است. پیدایش سکه‌ها در مناطق
جنوبی ایران این گمان را که
نقش‌های مورد بحث لنگر کشتی
است، تقویت می‌کند.

سکه‌های ضرب خلیج فارس

چنانکه قبلاً گفتیم تا کنون درباره سکه‌های مربوط به دریاوردان و ساکنان سواحل خلیج فارس و سایر متصرفات دوران های مختلف پادشاهی و تاریخی ایران مطالعه و تحقیقی صورت نگرفته است. بدین سبب هنوز نمی‌دانیم که آیا بعد از ورود مسلمانان به فلات ایران نیز سکه‌هایی در متصرفات ایران و سواحل خلیج فارس ضرب شده است یا نه؟ ولی وجود مجموعه‌ای از سکه‌های بسیار نفیس که با پشتکار و همت یک روستائی انگلیسی جمع‌آوری شده است، نشان می‌دهد که در دوران اسلامی نیز ساکنان سواحل ایران در خلیج فارس دارای سکه‌هایی بوده‌اند که در محل ضرب و نقر می‌شده و برای داد و ستد مورد استفاده قرار می‌گرفته است.

کاوش و پشتکار این انگلیسی که: «ویلیام. اچ. والتین» نام داشته و شغل اولیه او کمک رانندگی و «پارکابی» تراموای شهر کلکته بوده است، سبب شد تا ما از وجود سکه‌هایی که در بنادر ایران در مدت سه قرن ضرب و نقر می‌شده اطلاع پیدا کنیم.

والتین، در دوران خدمت خود در هندوستان با اینکه شغل بسیار کوچکی داشته با علاقه‌ای فراوان شروع بجمع‌آوری سکه کشورهای ایران، افغانستان و عثمانی می‌کند و برای اینکه بتواند حروف و علامات حک شده در روی سکه‌ها را بخواند، نه تنها تاریخ این سه کشور را مطالعه می‌کند بلکه با فرا گرفتن زبانهای فارسی و عربی، موفق می‌شود خود را در ردیف سکه‌شناسان مشهور بین‌المللی قرار دهد. او برای جمع‌آوری و مطالعه سکه‌های مورد نظرش مسافرت‌هایی به چین، آسیای مرکزی، قفقاز، ایران و عثمانی کرد و پس از جمع‌آوری چند هزار سکه از این سه کشور، تصمیم به انتشار کتابی در این زمینه گرفت، ولی چون سکه‌شناسان و ناشران این گونه آثار حاضر نشدند مجموعه او را منتشر کنند، شخصاً ناچار شد نقوش پشت و روی سکه‌ها را با حوصله و دقت فراوان، نقاشی کند و برای هر روی سکه نیز شرحی مستند بنویسد.

هنگامیکه کتاب آماده شد والتین آنرا به موزه بریتانیا برد و پیشنهاد چاپ کتاب و مطالعه بیشتر درباره سکه‌های مورد نظر خود را کرد، ولی بدرخواست او هیچ توجهی نشد. اما بعد از چند سال وقتی ازارزش اطلاعات صحیح و اهمیت مجموعه سکه‌های او آگاه شدند، به وی اجازه دادند، تا با مطالعه سکه‌های موزه مذکور، کتابش را تکمیل کند. در آخر قرن نوزدهم که کتابش آماده چاپ بود و خودش نیز آخرین روزهای عمرش را پایان می‌رساند، یک ناشر انگلیسی (شرکت Spink و پسر) حاضر شد که مجموعه او را چاپ کند، ولی اشکال کار در این بود که چاپخانه ناشر، فاقد حروف فارسی و عربی بود، در نتیجه قرار شد کتاب خطی او عیناً کلیشه شده و با توضیحات فارسی و عربی که والتین بخط خود در حاشیه تصاویر نوشته بود بچاپ برسد.

سرانجام نتیجه مطالعات دقیق و منظم او با نقاشی‌هایی که کرده بود، در سال ۱۹۰۱ مچاپ رسید. تنها بعد از انتشار این اثر ارزنده بود که سکه‌شناسان و علاقمندان او را شناختند و دریافتند که چه خدمت بزرگ و موثری در این زمینه انجام داده است. کتاب والتین تا به امروز چندین بار با همان شکل اولیه و بنام «سکه‌های جدید اسلامی در کشورهای

ترکیه - ایران و افغانستان» بچاپ رسیده است . در مجموعه سکه‌شناسی ایران این محقق انگلیسی از ردیف ۴ تا ۲۴ شرح بیست و یک سکه‌ای است که از اواخر دوران صفویه تا سلطنت ناصرالدین شاه در بندر بوشهر - جمعاً هجده سکه - همراه با سه سکه‌ای که در بندرعباس (گمبرون) یا کرمان نقر شده عیناً منعکس شده است .

وجود این سکه‌ها که تقریباً در طول سه قرن نقر شده، نشان دهنده اینست که در قرون پیش از سلطنت صفویه نیز در بندر خلیج فارس سکه‌هایی نقر می‌شده و رایج بوده است . زیرا نمی‌توان قبول کرد که از سال ۱۱۲۲ هجری قمری - (۱۷۱۰ - م) متوالیاً سکه‌هایی ضرب و نقر می‌شده است، ولی پیش از آن در این منطقه، بهیچوجه سکه‌ای رایج نبوده است. امید است روزی با پیداشدن سکه‌های دیگر و مطالعه سکه‌هایی که در دوران های مختلف در سواحل خلیج فارس رایج بوده‌است، این نکته تاریک و مبهم نیز روشن گردد .

برای اینکه مطالعه درباره سکه‌های دریائی و ضرب شده بوسیله ساکنان سواحل دریا را تکمیل کنیم، بمعرفی این بیست و یک سکه و چاپ نقوش آنها می‌پردازیم :

سکه‌های ضرب شده در بوشهر

۱- نخستین سکه‌ای که در مجموعه والتین معرفی شده ، یک سکه پنج گرمی است . در یک روی سکه دوشیر که روبروی هم نشسته‌اند نقر شده که بی‌شبهت به نقش سکه‌های دوران ساسانی نیست. در طرف دیگر کلمات «ضرب ابوشهر» با رقم ۱۲۲ بیچشم می‌خورد . بموجب نظریه‌ای که والتین داده است این سکه در سال ۱۱۲۲ هجری (۱۷۱۰ - م) ضرب شده، که با اواخر دوران حکومت صفوی تطبیق می‌کند - ردیف ۴ کاتالوگ شاهان ایران موزه بریتانیا (ردیف ۴ . و) ۱ .

۲- سکه‌ای بدون تاریخ شبیه سکه قبلی است که یک روی آن نقش دوشیر را که روبروی هم ایستاده‌اند نشان می‌دهد و دور سکه یک حاشیه اضافی حکاکی شده و در روی دیگر سکه فقط کلمه «ابوشهر» باحرفی بصورت «بر» نقش است که متأسفانه چون محو شده ، خواننده نمی‌شود . سکه تاریخ ندارد - ردیف ۵ کاتالوگ پادشاهان موزه بریتانیا . (ردیف ۵ . و)

۳- در روی اول این سکه، بجای دوشیر فقط یک شیر در حال حرکت است، با حاشیه نقطه کاری و در روی دیگر کلمات «ضرب ابوشهر» بدون تاریخ و بادو حرف «یح» در زیر کلمه بوشهر دیده می‌شود - ردیف ۶ کاتالوگ پادشاهان ایران موزه بریتانیا (ردیف ۶ . و)

۴- یک طرف سکه نقش خورشید با چشم و ابرو ، بینی و دهان با حاشیه و طرف دیگر کلمات «ضرب ابوشهر» نقر شده، والتین معتقد است که این سکه در ۱۱۱۴ هجری - (۱۷۰۲ - م) ضرب شده و رایج بوده است - ردیف ۸ کاتالوگ پادشاهان ایران ، موزه بریتانیا (ردیف ۷ . و)

۱ - از این به بعد ردیفی که (دالتین) در کتابش برای معرفی سکه‌ها بکار برده باحروف (و) مشخص می‌شود .

- ۵- سکه‌ای است که يك روی آن پرنده‌ای شبیه طاوس بایك برگ‌گیاه که در منقار دارد و روی دیگر آن کلمات «ابوشهر» و «فلوس» و عدد «۳۹» در زیر کلمه «فلوس» نقر شده است. بعقیده نویسندگان این سکه در ۱۲۳۹ هجری (۱۷۲۶ م) اواخر دوران صفویه نقر شده است - ردیف ۹ کاتالوک پادشاهان ایران موزه بریتانیا (ردیف ۸. و)
- ۶- سکه‌ای با دوطاوس بصورت مضاعف با دم مشترك وحاشیه نقطه کاری. روی دیگر سکه کلمات «ضرب ابوشهر» با حاشیه نقطه کاری بدون تاریخ و بصورتی بسیار کاملتر از سایر سکه‌ها نقر شده، و نقش طاوسها نیز مشخصتر است، منتهی سکه تاریخ ندارد - ردیف ۱۰ کاتالوک پادشاهان ایران موزه بریتانیا (ردیف ۹. و)
- ۷- سکه‌ای است که برای اولین بار نقش کشتی بر روی آن نقر شده است. کشتی يك بادبانی بادماغه بلند و خطوطی در دو طرف سکه که شاید نشانه تعداد پاروزنان باشد، بچشم می‌خورد. جالب اینکه بر فراز دگل اصلی کشتی يك پرچم و در عقب کشتی سکان با ابعاد بزرگتر از معمول نقر شده است. فقط يك قسمت از حاشیه سکه که نقطه کاریست باقی مانده است. در طرف دیگر سکه کلمات «ضرب ابوشهر» با حاشیه نقطه کاری و نقطه‌های نامرتب در متن سکه دیده می‌شود. این سکه تاریخ ندارد، ولی والتین آنرا مربوط به قبل از سکه‌ای که در سال ۱۲۰۵ هجری (۱۷۹۰ م) - اواخر قرن نوزدهم نقر شده، می‌داند. - مجموعه سکه موزه بریتانیا (ردیف ۱۰. و)
- ۸- سکه بدون تاریخ، که در يك روی آن دوشیر روبروی هم ایستاده روی دوپا و شمشیر بدست با نقطه کاری، و طرحی که بی‌شبهت به تاج نیست در بالای سکه وسط دوشمشیر نقر شده است. طرف دیگر عنوان «ضرب ابوشهر» با حاشیه نقطه کاری نامرتب در روی قسمت‌های مختلف وزیر حرف «ب» عدد «۱۲» بچشم می‌خورد و در زیر کلمه «ضرب» عددی شبیه ۵ و بین دو عدد نقطه‌ای که ظاهراً عدد «صفر» است، وجود دارد. با توجه به همین ارقام (والتین) ضرب این سکه را متعلق به ۱۲۰۵ - ه - (۱۷۹۰ م) می‌داند - مجموعه سکه دانیل. اف. هوارث انگلیسی (ردیف ۱۱. و)
- ۹- این سکه برخلاف سکه‌های گرد قبلی مستطیل شکل است، در يك روی آن کلمات «ضرب بوسهاب» - ضرب بوشهر - با دو حاشیه ساده و در روی دیگر حکاکی‌های لوزی شکل و بهم پیوسته که اشکال نامشخصی در آن‌ها نقر شده دیده می‌شود - مجموعه سکه‌های دانیل. اف. هوارث (ردیف ۱۲. و)
- ۱۰- سکه‌ای بشکل بیضی که گویا در آغاز مستطیل بوده است. در يك روی سکه، طرح لوزی حاوی گل و بوته و حاشیه شبیه نقش‌های قالی و روی دیگر کلمات «ضرب بوشهر» با دو حاشیه عمود بر یکدیگر دیده می‌شود - بدون تاریخ.
- ۱۱- سکه تاریخ‌دار. يك روی سکه نقش شیر ایستاده در حال حرکت با دم افراشته و حاشیه نقره کاری و روی دیگر کلمات «ضرب ابوشهر» نقر شده، در پائین سکه رقم ۱۲۷۰ هجری (۱۸۵۳ م) - اوایل سلطنت ناصرالدین‌شاه - دیده می‌شود - مجموعه سکه‌های دانیل. اف. هوارث. (ردیف ۱۳. و)
- ۱۲- سکه دایره‌شکل با يك ستاره شش‌پر (قسمتی از ستاره محو شده) در وسط

ستاره کلمات «صاحب عدل» که والتین در توضیحاتش آنرا «صاحب عادل» - بخط فارسی - نوشته، حک شده است. در این روی سکه نقش خورشید که از یک سمت ستاره شش پر طلوع می‌کند، با حاشیه‌ای بصورت دوخط موازی در روی دیگر سکه کلمه «ابوشهر» با «ابوشهر» و عدد ۱۲ در زیر حرف «ب» و عدد ۶۵ در زیر حرف «ض» حک شده است - ۱۲۶۵ هـ - در این روی سکه، حاشیه نقطه کاری با نقش نامنظمی در بالای آن وهفت نقطه منظم وسط کلمه بوشهر بچشم می‌خورد. این سکه در دوران اقتدار امیر کبیر نقر شده و از توجه به امر دریانوردی و داشتن ناو جنگی و تنظیم امور کشتی‌های تجاری حکایت می‌کند. مجموعه سکه‌های هاوتند انگلیسی. (ردیف ۱۵. و)

۱۳- سکه‌ای با نقش شیر و ظاهراً خورشید - با چشم و ابرو - که از پشت شیر طلوع می‌کند، با حاشیه‌ای بصورت دوخط موازی، در روی دیگر سکه کلمه «ابوشهر» با همان حاشیه دوخطی بدون تاریخ حک شده - مجموعه سکه‌های موزه خصوصی ردیف ۲۰۸۷۸ (ردیف ۱۶. و)

۱۴- یک روی سکه دایره‌ای است که بهفت قسمت مساوی تقسیم شده و در داخل هر یک از بخشها نقش خاصی حکاکی شده است که شناخته نشد. در روی دیگر سکه کلمات «ضرب بوشهر» و زیر کلمه «ضرب» عدد «۳۴» که با افزودن عدد ۱۲ سال ۱۲۳۴ هجری (۱۷۲۱ م) را نشان می‌دهد - در دوران سلطنت فتحعلیشاه - حک شده است. - مجموعه سکه‌های دانیل. اف. هوارث (ردیف ۱۷. و)

۱۵- سکه‌ای با حاشیه تشعیری و نقش پرنده‌ای در وسط سکه با گل و بوته در بالای پرنده - روی دیگر سکه کلمات «ضرب ابوشهر» و عدد «۲۲» در پائین سکه و ارقام «۱ و ۲» جدا از هم در قسمت بالای سکه مربوط به سال ۱۲۲۲ هجری (۱۸۰۷ م) - دوران سلطنت فتحعلیشاه - مجموعه سکه‌های دانیل. اف. هوارث. (ردیف ۱۸. و)

۱۶- سکه‌ای با نقش حیوانی شبیه اسب. بر پشت حیوان طرحی مانند تاج (احتمالاً خورشید) و در جلو طرح شکلی که مشخص نشده، حکاکی شده است، روی دیگر سکه ستاره هشت‌پری که داخل آن کلمات «فلوس ابوشهر» نقر شده با حاشیه دایره دوخط موازی بچشم می‌خورد - بدون تاریخ (ردیف ۱۹. و)

۱۷- سکه دیگر، دایره شکل، یک روی سکه دایره‌های زیادی بصورت خط زنجیر حکاکی شده و در وسط دایره طرح حیوانی که معلوم نیست چیست، نقر شده است. در روی دیگر سکه کلمات «ضرب بندر ابوشهر» که نقطه‌های حاشیه آن از بین رفته است، با حاشیه دوخط موازی و در وسط سکه بین کلمات «ابو» و «شهر» عدد «۲۱» بچشم می‌خورد، که منظور سال ۱۲۲۱ هجری (۱۸۰۶ م) آغاز دوره‌های اول جنگ‌های ده ساله ایران و روس است - در ردیف ۱۹ مجموعه کاتالوک پادشاهان ایران در موزه بریتانیا (ردیف ۲۰. و)

۱۸- آخرین سکه بوشهر در کتاب «والتین» سکه ایست که یکطرفش نقش یک ماهی که با احتمال شبیه ماهی «دختر ناخدا» است با حاشیه موازی و خطدار نقر شده، در روی دیگر سکه، بین کلمات «بو» و «شهر» عدد «۳۱» که ظاهراً منظور ۱۲۳۱ هجری

(۱۸۱۵ - م) است - دیده می‌شود - ردیف ۲۴ مجموعه سکه‌های پادشاهان ایران موزه بریتانیا . (ردیف ۲۱ . و)

سکه‌های دیگر

در کتاب والنتین سه سکه دیگر نیز معرفی شده است که نویسنده آنها را جزو سکه‌های گمبرون (بندر عباس) و کرمان ثبت کرده است ، این سکه‌ها بترتیب عبارتند از :

۱- سکه دایره شکل با نقش حیوانی شبیه شیر که اغلب قسمتهای آن محو شده و طرحی نزدیک به هلال ماه بالای شیر (بدون حاشیه) . در روی دیگر سکه ، کلمات فلوس بندر (یا بندر فلوس) و عدد «۱۱» زیر کلمه «فلوس» با پنج نقطه منظم داخل حرف (س) و حاشیه دایره شکل و نقطه دارد دیده می‌شود . ظاهراً سکه مربوط بسال ۱۲۱۱ هجری (۱۷۹۶ - م) است که در اینصورت باید در اواخر سلطنت آقامحمدخان قاجار نقر شده باشد . - اصل سکه در کاتالوک سکه‌های شاهان ایران در موزه بریتانیا ضبط است (ردیف ۲۲ . و)

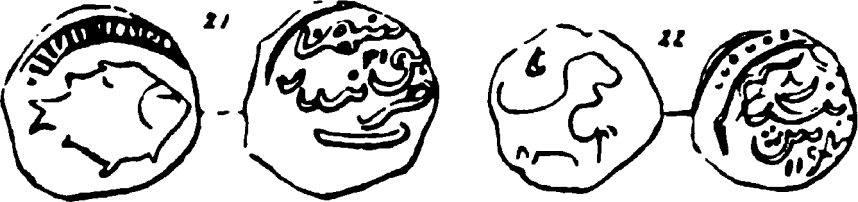
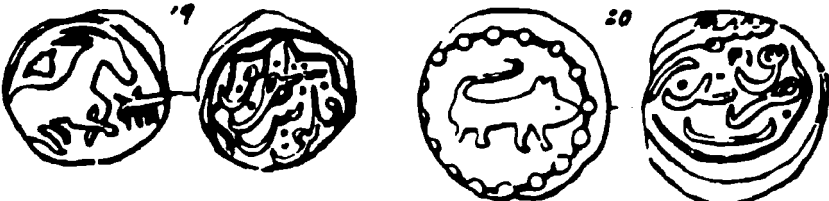
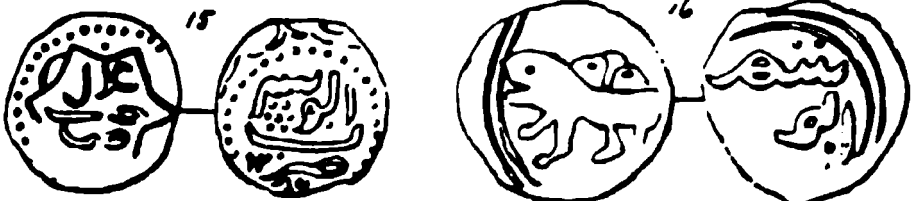
۲- سکه‌ای دایره شکل با نقشی شبیه شیر ، در یک روی سکه و بالای آن طرحی شبیه عدد (۱) که دو نقطه در سمت چپ عدد حک شده است. در پایین سکه نیز طرحی که به اعداد ۲ و یا ۴ شبیه است و کلمات «فلوس بندر» یا «بندر فلوس» بچشم می‌خورد . زیر کلمه «فلوس» طرح عدد دو بچشم می‌خورد و «والنتین» تاریخ ضرب آنرا ۱۲۱۴ هجری (۱۷۹۹ - م) - دوران سلطنت آقامحمدخان می‌داند - از مجموعه کاتالوک شاهان ایران موزه بریتانیا (ردیف ۲۲ . و)

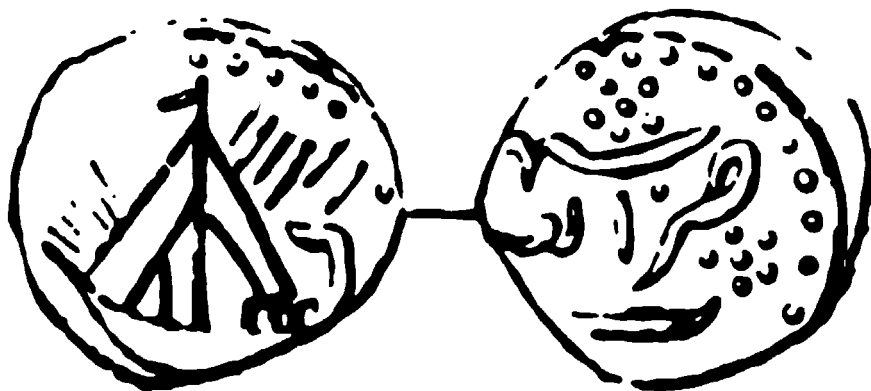
۳- سکه‌ای دایره شکل ، که بر یک روی آن نقش شیر ایستاده بر روی دست و پا با خورشید طالع بر پشت شیر حک شده است. این اولین باریست که نقش خورشید با «اشعه» حکاکی شده است ، سکه دارای حاشیه دایره‌ای موازی است و روی دیگر سکه سه کلمه «فلوس رایج بندر» بصورت درهم حکاکی شده است - بدون تاریخ - ردیف ۶۳ کاتالوک پادشاهان ایران در موزه بریتانیا (ردیف ۲۳ . و)



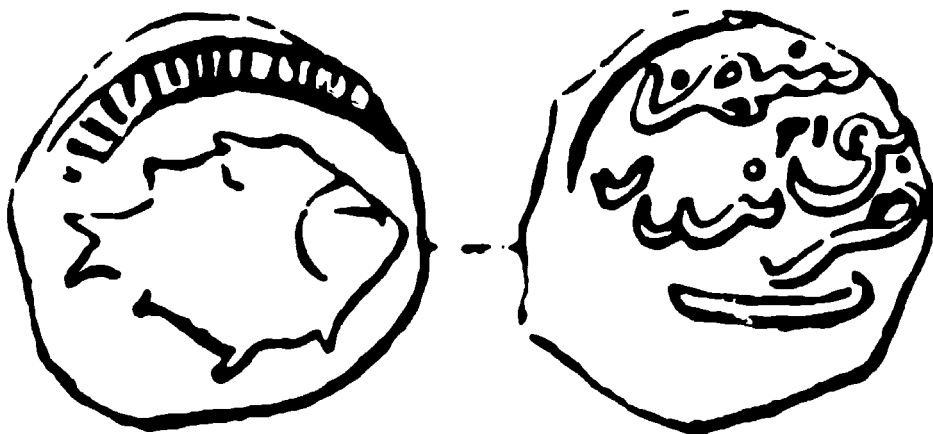


سکه‌های «ضرب ابوشهر» گردآوری‌شده توسط (وليام والتین) تاریخ و شرح هر يك از سکه‌ها در صفحات پیشین آمده است .





نقش‌های کشتی بادبانی و ماهی، بر روی سکه‌های «ضرب ابوشهر» این دو سکه نیز که از جمله مسکوکات گردآوری شده توسط «فوللیام والتین» است، از توجه ساحل نشینان ایران بکار دریا و دریانوردی حکایت می‌کند. بر یک روی سکه نخست چنانکه ملاحظه می‌شود نقش یک کشتی بادبانی بایبرق افراشته و روی دیگر آن عبارت ضرب ابوشهر و بر پشت و روی سکه دیگر همان عبارت همراه با تصویری از ماهی (با احتمال قوی) ماهی «سرخو» دیده می‌شود.



قطب‌نما

صدها سال پس از آنکه ساحل نشینان به ساختن قایق و کشتی پرداختند، هنوز جرئت نمی‌کردند در دریا از کرانه‌ها جدا شده و به نقاط دورتر بروند، زیرا که از گم شدن در پهنه دریاهای بیم داشتند. هنوز دریانوردان وسیله‌ای نداشتند که در هنگام ابری بودن آسمان با کمک آن جهت‌یابی کنند و فقط وقتی می‌توانستند جهات را ببابند که خورشید یا ستاره‌ها را می‌دیدند.

از پانصد سال پیش، عصر بزرگ پویندگی آغاز شد و دریانوردان جرئت یافتند که به سفرهای دور و دراز دریائی بروند. علت این بود که در آن زمان راهی برای هدایت کشتیهای خودیافته بودند.

کسی نمی‌داند که چه کسی برای اولین بار قطب‌نما را ساخت. برخی گمان می‌کنند که چینیان، نخستین بار قطب‌نما را ساختند و بعضی دیگر می‌گویند که قطب‌نما در ایتالیا اختراع شده است. اما اغلب از محققان و مورخان عقیده دارند که چینی‌ها قبل از سایر ملل قطب‌نما را شناختند و خاصیت آهن‌ریا را در گردیدن به طرف قطب کشف کردند. به موجب نوشته «رنو» در کتاب «روابط روم و شرق» چینی‌ها قطب‌نما را «عراده جنوب‌نما» نامیدند. آنان ناحیه جنوب کشورشان را مقدس می‌شمردند، و حال آنکه از شمال چین که در دوران‌های مختلف مرکز و مسکن مردم وحشی بود، وحشت داشتند و شمال را «نحس» و «شوم» می‌دانستند. چینی‌ها حتی خانه‌های خود را روبه جنوب می‌ساختند. «عراده جنوب‌نما» یک مجسمه کوچک چینی بود که بر ارابه‌ای قرار داشت و با دست خود سمت جنوب را نشان می‌داد. قطعه آهن‌ریائی که سمت شمال و جنوب را مشخص می‌کرد، در بالای تنه این مجسمه تعبیه کرده بودند. «عراده جنوب‌نما» را چینیان در راه‌های خشکی بکار می‌بردند. چنانچه در سال ۱۱۱۰ قبل از میلاد که نمایندگان تونکن برای تقدیم هدایا به خدمت خاقان آمده بودند، هنگام مراجعت، صدراعظم پنج ارابه سفری به آنها بخشید که همه آنها «عراده‌های جنوب‌نما» داشت.

نمایندگان اعزامی در حالیکه این هدیه گرانبها را همراه داشتند، با راهنمائی آن «جنوب‌نماها» به ساحل رسیدند.

اگرچه اختراع قطب‌نما را در اکثر اسناد و کتب به مردم چین نسبت می‌دهند، با این حال در مآخذ مربوط به خود چینی‌ها، به شواهد دیگری برخورد می‌کنیم: چو یو Cho-yo نویسنده چینی که در ۱۱۰۰ میلادی (۴۹۳ - ۵) می‌زیسته، می‌نویسد: «برای نخستین بار یک کشتی که از سوماترا به چین آمد، دارای قطب‌نما بوده است» او معتقد است «که اختراع قطب‌نما و استفاده از آن در کشتی‌ها بایستی از ابداعات و اختراعات ایرانی‌ها، هندی‌ها،

اعراب و یا جاوه‌ای‌ها باشد»^۱.

عوفی در «جامع‌الحکایات» هنگامی که با یک کشتی ایرانی از خلیج فارس به هندوستان می‌رفته، می‌نویسد: «از سیراف به هند می‌رفتم. ناخدای کشتی هنگام جهت‌یابی یک قطعه مغناطیسی را که بشکل ماهی ساخته بود، درمحفظه‌ای انداخت و داخل آن آب ریخت. سپس هنگامی که سر ماهی بطرف شمال و دم آن بطرف جنوب قرار گرفت، او جهت حرکت کشتی را بطرفی که قطب‌نما تعیین کرده بود قرار داد، و در راهی که می‌دانست حرکت کرد...»

در میان مردم ممالک اسلامی، مسلمانان ایران نخستین مردمی بودند که از قطب‌نمای کشتی‌های خود «قبله‌نما» ساختند، و با کمک آن جهت «قبله» را مشخص کردند و این وسیله را برای ادای فرائض دینی و نماز مورد استفاده قرار دادند.^۲

حتی بنظر می‌رسد که انتخاب کلمه «قبله‌نما» هم از جمله اصطلاحات دریائی دریانوردان خلیج فارس باشد. زیرا از نظر موقعیت جغرافیائی خلیج فارس «مکه» - خانه مسلمین - در جنوب قرار دارد و احتمالاً دریانوردان مسلمان برای تشخیص جهت خانه خدا و نماز گذاردن بطرف آن، این نام را بر روی «قطب‌نما» گذارده‌اند. اگر اختراع قطب‌نما مربوط به هندی‌ها و یا اعراب بود و نام «قبله‌نما» هم از اصطلاحات یکی از این دو ملت می‌بود، با توجه باینکه قبله مسلمانان این دو کشور از نظر جغرافیائی جهات دیگر است، یقیناً نام دیگری بدان می‌نهادند.

مسلمانان عقیده دارند که «داود نبی آهن‌ربا را کشف کرد و این همان سنگی بوده که وی «جالوت» را با آن کشت.»^۳ هم‌چنین دائرةالمعارف اسلامی دانیال پیغمبر را مکتشف و مخترع «ساختن خانه عقربک با آهن‌ربا» می‌داند. زیرا وی طرز استفاده از آهن و مختصات این فلز را می‌دانست... دانیال پیغمبر در این باره کتابی نوشت که توسط خواجه نصیرالدین طوسی ۶۵۹. ه. ق (۱۲۶۱ - م) تکمیل شد...^۴

گابریل فران نویسنده مقاله دریانوردی عرب به نقل از نوشته‌های عربی می‌گوید: «... می‌گویند که حضرت خضر وقتی بدنبال یافتن چاه آب حیات بوده، هنگامیکه به سرزمین ظلمت و دریای ظلمت رخنه کرده و زمانیکه به یکی از قطب‌نماها تا آن جائیکه دیگر خورشید رانمی‌دیده سفر کرده، قطب‌نما را اختراع کرده است. گفته می‌شود که او بکمک آهن‌ربا جهت حرکت خود را پیدا کرده است. سایرین می‌گویند که او جهت حرکت خودش را به کمک نور یافته است. آهن‌ربا سنگی است که آهن‌ربا جذب می‌کند. می‌گویند که افلاک هفت گانه و زمین به کمک آهن‌ربا و قدرت پایان ناپذیر پروردگار در هوا معلق است و بسیار چیزهای دیگر هم در این باره گفته می‌شود...»^۴

بنظر می‌رسد که بین «قطب‌نما»ئی که حضرت خضر را مخترع آن می‌دانند.

۱- المهدالمصری فی الدراسات اسلامی - چاپ مادرید - سال ۱۹۵۹ - ص ۸۶

۲ - ایران اقتصادی - رحیم‌زاده صفوی - جلد اول - ص ۹۶

۳ - دائرةالمعارف اسلامی - نسخه انگلیسی - ص ۳۶۶

۴ - ایضاً - ص ۳۶۷

باقدم گاه‌ها و امامزاده‌های خضر والیاس در جنوب، ارتباط‌هایی وجود داشته باشد. زیرا ساحل نشینان ایرانی در خلیج فارس و بخصوص دریانوردان خضرا «الهه نجات» و «ناجی» خود می‌دانند.

«... خضر والیاس هر دو در افسانه‌های ایران مشهورند، اما آنچه به آند و منسوبت آن است که خضر زنده جاوید و موکل دریاهاست والیاس نیز خدمتگزار اوست و هرگاه در دریا صید کم شود و یا خطری در دریا پیش بینی شود ماهیگیران در بقاع خضر نذر و نیاز می‌کنند و زنان دخیل می‌بندند...»^۱

در ساحل شمالی خلیج فارس از آبادان تا بندرعباس چندین قدمگاه و امامزاده «خضر» ساخته شده که به ترتیب عبارتند از:

۱- «مقام خضر» عبادان که ناصر خسرو و ابن بطوطه آنرا دیده‌اند: ابن بطوطه و ابن جزیری که مقام خضر را در آبادان دیده^۲ و یا درباره آن چیزی خوانده‌اند می‌نویسد: «در ساحل دریا در آبادان رباطی موجود است که به خضر والیاس منسوبت و در مقابل آن زاویه‌ایست که چهار نفر درویش با اولاد خود در آن نشین دارند و آنان از فتوات مردم رهگذر گذران می‌کنند...»^۳

۲- خواجه «خضر زنده» در بوشهر که بر بالای تپه مشرف به شهر و در محل «زیر طاق» ست و بیشتر زیارتگاه بانوان است.

۳- در گناوه امامزاده بی‌بی مریا «بی‌بی مریم» واقع در محله باباعلی‌شاه که گنبد و ساختمان آن عین گنبد‌های خضر والیاس در سایر نقاط خلیج است. زنان محل اعتقاد فراوانی به معجزات این محل دارند و دریانوردان نیز قبل از رفتن بدریا به زیارتش می‌روند.

۴- «خضر» یا «خذر» و یا «خواجه خضر» بندرعباس که باقیمانده بنا «ترکیب ابتدائی تقلید زیگورات ایلامی و بابلی با سنگ گنبدسازی میل‌های مضرس جنوب ایران بخوبی آشکار است»^۴.

۵- قدمگاه الیاس جزیره قشم که «روی سکو علائمی از سروک‌ها و یا بعضی خطوط و نقوش نقر کرده‌اند».

۶- قدمگاه خضر والیاس جزیره هرمز - گنبد خضر در زمین و مقام الیاس در دریاست، ماهیگیران و روستائیان برای رفع خطرات دریا به این دو متصل می‌شوند و نذر و نیاز می‌کنند. علاوه بر قدمگاهها و امامزاده‌های خضر و الیاس در شهرهای نزدیک

۱- آثار شهرهای باستانی خلیج فارس - احمد اقتداری - ص ۵۷۰

۲- «بمناسبت مقام خضر در جزیره آبادان یا میان رودان باستان گاهی در کتاب‌ها ازین جزیره بنام «جزیره الخضر» نام برده شده و کسانی نادانسته واژه را «جزیره الخضراء» بمعنی جزیره سرسبز خوانده‌اند. در صورتیکه در این جزیره جز نخل‌هایی که در سده‌های اخیر کشته شده، سبزی و خرمن وجود ندارد» (مجله باستان‌شناسی و هنر ایران - امام شوشتری - شماره ۵ - سال اول -

ص ۱۵

۳- آثار شهرهای باستانی خلیج فارس - احمد اقتداری - ص ۵۶۹

۴- ایضاً - ص ۵۶۸

۵- ایضاً - ص ۵۶۸

سواحل ، دریم ، شوشتر ، ماهان و مرو دشت نیز اینگونه اماکن دیده می‌شود .

سید محمد علی امام شوشتری می‌نویسد :

«می‌دانیم خضر از شمار پیغمبران است که می‌گویند به چشمه زندگی دست یافته بوده و همیشه زنده است و در جهان گردش می‌کند. در بیشتر جاهای ایران بقعه‌هایی بنام «خضر پیغمبر» هنوز وجود دارد . برخی از داستانهای خضر بکار دریانوردان پیوستگی دارد ، و این در تفسیرهای قرآن کریم نیز انعکاس یافته است ...»^۱

گرچه تاکنون تحقیقات عمیق و دامنه‌داری درباره مقامها ، قدم گاهها و امامزادم‌های منسوب به «خضر» و «الیاس» در جنوب ایران بخصوص در بندر و جزایر خلیج فارس بعمل آمده است ، ولی با توجه به اعتقادات مردم ساحل‌نشین و دریانوردان به این اماکن ، شاید بتوان گفت که گنبدها و ساختمان‌های خضر و الیاس در ساحل خلیج فارس کار قطب‌نما و رهنما را برای دریانوردانی که هیچ وسیله شناسائی سواحل را نداشته‌اند انجام می‌داده است. در تحقیقاتی که شخصاً در سفر سرتاسری بنادر جنوب کردم ، غالب ناخداها به این نکته اذعان داشتند که شناختن گنبدها و شکل بنای قدم گاهها مقامها و امامزاده‌ها - که اغلب یا بر روی تپه‌ها و محل‌های مرتفع بنادر ساخته شده و یادگار ساحل - بهترین راهنما و مسیر یاب و قطب‌نما برای آنان بوده و حتی امروز هم ارزش و اهمیت خود را برای آنان حفظ کرده است.

اگر با مطالعه و تعمق بیشتر به اماکنی که بنام قدم‌گاه و یا اناهیتا و حضرت خضر زیارتگاه خضر پیغمبر در سواحل جنوبی وجود دارد ، نگاه کنیم ، شاید بتوان ریشه تاریخی این اماکن را دریافت و علت معتقدات مردم جنوب بخصوص بانوان را به این محلها دانست. بموجب نوشته فرهنگ ناظم‌الاطباء «خضر نام پیغمبری است که صاحب موسی علیها السلام بود و نام اصلی آنرا اتالیا گفته‌اند و پارسیان ایلیایوهی می‌گویند ...»^۲

تا آنجا که طی سالهای اخیر بررسی شده ، هنگامی که آریائها به سرزمین ایران آمدند ، دو وجود مقدس رانیایش می‌کردند . یکی ایزد مرد بنام «مهر» یا «میترا» و یا «م‌تیا» و بالآخره «مسیحا» و دیگری «آناهیتا» که بمعنی (بیگناه و غیر آلوده یا معصوم و یا معصومه) است . پرستشگاه بزرگ آناهیتا در کنگاور است و بیشتر اماکن مقدمه و قدم‌گاههای زنان ، پیش از آنکه وجودهای مقدس را در آنجا دفن کنند و یا بصورت قدمگاه و عبادتگاه درآیند ، پرستشگاه ناهید بوده است. بموجب مستندات تاریخی «آناهیتا» آلهه آبها بوده و برای او نذر و نیاز می‌کردند .

پلهائیکه بنام «دختر» ساخته شده ، مربوط به «دختر» یا «دوشیزه باکره» آناهیتاست ، مانند :

پلدختر میانه - پلدختر زرین‌رود - پلدختر طلاب رودمازندران - پلدختر تنگ ملاوی .

این دوشیزه «الهه آبها» مورد نیایش ویژه کشاورزان و دریانوردان بوده

۱- مجله باستانشناسی و هنر ایران - شماره ۵ - ص ۱۵

۲ - فرهنگ نفیسی - ص ۱۳۷۴

است. بعد از سقوط اشکانیان که مذهب زرتشت در ایران رواج یافت، چنین بنظر می‌رسد که ساسانیان نتوانسته‌اند همه آثار مهری و ناهید را از بین ببرند. اما در کار محو تاریخ مادها، هخامنشیان و اشکانیان موفقیت بدست آوردند و بجای تاریخ حقیقی مملکت ما، افسانه تاریخی جنگ سکاها و سیستانی و کشن‌های خراسانی را پایه گذاشتند باید یادآور شد که پایتخت این اقوام شهر «کوچان» بوده که اکنون قسمتی از آن در بلوچستان و بیشتر از منطقه مذکور در دشت «کوچ» است که بر سر آن بین هند و پاکستان اختلاف است. بامحو تاریخ، ساسانیان، بسیاری از آثار مذهبی مهر و ناهید را از بین بردند، اما نتوانستند همه آنها را بکلی نابود کنند و پس از چندی بنام آنان سرودها و یشت‌هایی نیز سرودند و گسترش اسلام در ایران - که مذهبی «سوسیالیسم دموکراسی» بود - به این کار ساسانیان کمک کرد. اقدام اعراب برای محو همه تمدن و آثار مذهبی تابد انجا توسعه یافت که ایرانیان وطن پرست ناگزیر شدند به اماکن تاریخی و مقدس خود نام پیغمبران اسرائیلی را بدهند، مانند: مقبره کورش که به (مشهد مادر سلیمان) تغییر نام یافت و آتشکده آذرگشسب در آذربایجان که به (تخت سلیمان) معروف شد، و دهها مکان مقدس دیگر...

یکی از اسامی که برامکنه مقدس ایرانیان گذارده شده، و امروز خیلی از آتشکده‌ها و مهرباها و پرستشگاهها بنام او معروف است «خضر پیغمبر» است که در اکثر نقاط ایران این نام را بر روی پرستشگاه «ناهید» نهاده‌اند. در تحقیقی که مهندس احمد حامی بعمل آورده می‌خوانیم: «قدم‌گاه نیشابور، آتشکده بزرگ ساسانیان است که بنام آتشکده آذربین مهر که آتشکده دهگانان بوده. و یا پرستشگاه ناهید در نزدیکی مراغه که امروز بنام حسینیه ملا معصومه است. هم‌چنین بتکده بودائی ایرانیان در بلخ یکی دیگر از امکنه مقدس است که شکل کنده کاری شده بودا بطول ۵۲ متر هنوز بجای مانده است. که برای اینکه از تعصب و نابودی نجات یابد، آنرا مزار شریف نامیده‌اند...»

باتوجه به این توضیحات و با اعتقادات مردم جنوب و بانوان ساحل نشین که قدمگاه‌های «خضر» را مخصوص بانوان می‌دانند و از ورود مردان بندان جلوگیری می‌کنند، باید چنین پنداشت که این قدم‌گاهها، معابد «آناهیتا»ی مقدس، ایرانیان بوده است و چون این مکانها قبل از گسترش اسلام پرستشگاه ناهید بوده مردان بدرون آنها پا نمی‌گذارند و هنوز هم امامزاده و مکان مقدس و بخصوص بانوان است.

ایرانیان و قطب‌نما:

بهر حال از همه این افسانه‌ها و نظریات که بگذریم، باتوجه به اینکه دایرة المعارف اسلامی^۱ خضر پیغمبر را مکتشف و مخترع قطب‌نما می‌داند و با آگاهی بر اینکه گنبدها و ساختمان‌های قدیم قدم‌گاه و امامزاده‌ها و زیارتگاهها، بهترین راهنما و جهات یاب دریانوردان سواحل ایران در خلیج فارس بوده - و تا به امروز نیز چنین است - اگر در این باره تحقیقی صورت گیرد، شاید حقایق قابل توجهی بدست آید، زیرا شواهد و قرائنی هست که اختراع قطب‌نما - و یا استعمال آن برای اولین بار - در خلیج فارس

را به ایرانیان نسبت می‌دهد. از جمله اینکه منطق حکم می‌کند، ملتی با سابقه دریانوردی ایران، طبعاً باید از نخستین کسانی باشد که برای هدایت کشتی، از کلیه وسائل ممکنه استفاده کند. بدیهی است پیمودن فواصل بعید دریائی طی ماه‌های متمادی، نمی‌توانسته است، تنها بکمک ماه و ستارگان صورت گیرد، اما تنها بدین دلیل نمی‌توان ایرانیان را مخترع قطب‌نما دانست. بلکه اثبات این ادعا به تحقیقات وسیع‌تری نیازمند است. آن چه در حال حاضر می‌تواند یک سرنخ مورد استفاده و استناد قرار گیرد، تقسیم بندی و خانه‌های خود قطب‌نماست، که «ابن‌ماجد» قطب‌نما را با سی و دو خانه تقسیم‌بندی کرده است. باتوجه به اینکه هر یک از این تقسیمات یا خانه‌ها «خن» خوانده می‌شود، که جمع آن نیز «اخنان» است و این لغت فارسی است، می‌توان ساختمان آن را نیز به فارسی زبانها نسبت داد، چرا که بیشک اگر توسط ملتی دیگر ساخته می‌شد، دلیلی نداشت که روی خانه‌های آن اسم ایرانی بگذارند.

بدنبال این بحث اکنون لازم می‌دانیم که دنباله کار «قطب‌نما» و تأثیر آنرا در امر دریانوردی ایرانیان بیان کنیم. بموجب نوشته راولنسن «ایرانیها قطب‌نما را از چینیان آموختند و چون ستاره‌شناسی و هندسه را نیز که در هر دو ماهر بودند بکار و کمک آوردند، توانستند دریانوردی را تا حدود وسیعی نسبت به آن زمان [دوران باستان] توسعه و ترقی دهند...»^۱

قطب‌نمای تکامل یافته‌ای که اکنون در کشتی‌ها بکار می‌رود از قطب‌نماهای جیبی بزرگ‌ترند و مفصل‌تر. قطب‌نماهای مغناطیسی جدید کشتی‌ها معمولاً از چند آهن‌ربا ساخته شده که بر روی یک قرص مسطح به نام صفحه‌ی قطب‌نما نصب شده‌اند. صفحه قطب‌نما بر محوری چنان سوار شده است که بتواند به آزادی نوسان کند. صفحه و محور در ظرف شیشه‌ای بسته‌ای قرار دارد که معمولاً از مخلوطی از الکل پر شده و صفحه بر روی آن شناور است. مخلوط الکل برای این است که در هنگامی که کشتی به این سو و آن سو نوسان می‌کند از نوسان صفحه جلوگیری شود. آهن‌رباها صفحه‌ها را به اطراف می‌کشند و جهات را نشان می‌دهند. دریانوردان نقشه‌هایی دارند که به کمک آنها جهت‌یابی قطب‌نمای کشتی را تصحیح می‌کنند و می‌توانند شمال واقعی را بیابند.

متأسفانه هیچ اطلاعی در دست نیست که قطب‌نمای بالکل که در جنوب ایران بنام (دیره = دایره) معروفست از چه وقت در بنادر ایران معمول شده. ولی بموجب اظهار ناخدایان و ملوانان جنوب ایران پس از حمله نخستین کشتیهای بخاری به بوشهر و خارك ۱۲۷۲ - ۳ - ق (۱۸۵۵ - م) در جنگ هرات، ناخدایان خارکی با کار قطب‌نمای الکلی آشنا شده‌اند، بطوریکه پس از ورود کشتی پرسپولیس در دوران سلطنت ناصرالدین شاه، ناخدایان بوشهری با استفاده از قطب‌نما کشتی مذکور را هدایت می‌کردند.

از سال ۱۳۱۷ هـ (۱۹۰۰ - م) قطب‌نماهای مختلف‌الشکلی وارد بنادر جنوبی ایران شده و در کشتیهای بادی که به سواحل افریقا و اقیانوس هند می‌رفتند مورد استفاده قرار گرفتند.

در پایان گفتن این نکته لازمست که در بسیاری از کشتیهای بزرگ کنونی آخرین نوع قطب‌نمایی بکار می‌رود بنام قطب‌نمای ژيروسکوپي که نظیر این قطب‌نما در هواپیماها نیز نصب می‌شود .

در خاتمه این مقال صحیح‌ترین و بیطرفانه‌ترین شاهی که می‌توانیم بیاوریم، قسمت کوتاهی از مقاله «منشاء فارسی متون کشتیرانی اعراب»^۱ نوشته گابریل فران محقق فرانسویست . فران نشان داده است که اصل فارسی در قطب‌نمای عرب بسیار مقنابه است. کلمه «جاه» در «قطب‌الجاه» یا (شمال) همان کلمه «گاه» فارسی است. کلمه «تیر» در «مطلع‌التیر» یا (شرق شمال شرق) و در «مغیب‌التیر» یا (غرب جنوب غرب) همان کلمه «تیر» فارسی است (چهارمین ماه شمسی ایران سیاره عطارد و غیره).

کلمه «سلبار» در «مطلع‌السلبار» یا (جنوب یک چهارم جنوب شرقی) و در «مغیب‌السلبار» یا (جنوب یک چهارم جنوب غرب) همان کلمه «سربار» فارسی (باری که روی سر گذاشته شده، و لفظ مترادف کلمه عربی «وزن» یا گیاه «قنطوریون» است). کلمه «سربار» فارسی تبدیل به «سلبار» عربی شده همان طور که کلمه «چرپاره» ایرانی یا (سنج) تبدیل به جلاباره عربی شده است. علاوه بر این کلمه «طایر» در «مطلع‌الطایر» یا (مشرق) و در «مغیب‌الطایر» یا (مغرب) را که «الهیران» نیز نامیده شده بنا بر گفته پرفسور «ج. ج. هس» باید «الهیزان بخوانیم» که همان کلمه «هیزان» است . سرانجام کلمه عربی «خن» که نقطه‌ایست از قطب‌نما، مخفف همان کلمه فارسی «خانه» است، همان طور که در زبان جدید فارسی نیز «آ» را در بسیاری از کلمات، کوتاه می‌کنند.

گابریل فران می‌گوید: «این عبارات و اصطلاحات نه فقط برای واژه‌شناسان فرهنگ نویسان جالب توجه است، بلکه دارای معنی و مفهوم بسیط‌تری است و تاریخ نویسان نیز باید آن را مورد توجه قرار داده و به یاد داشته باشند ... بکار بردن سه نقطه فارسی یعنی تیر، گاه و سلبار در میان اسامی عربی برای قطب‌نما را به چیز دیگری نمی‌توان تعبیر کرد، مگر آن که آن‌ها را از قطب‌نمای ایرانی اقتباس کرده باشند. این امر که فقط این چند کلمه فارسی برای نامیدن نقاط قطب‌نما حفظ شده است، علتش از دو صورت خارج نیست:

۱ - یا اینکه اعراب اسامی قطب‌نمای ایرانی را تحریف کرده باشند .

۲ - و یا اینکه قطب‌نمایی با اسامی عربی وجود داشته و چند کلمه فارسی وارد آن شده باشد .

حدس دوم احتمالش از اولی بمراتب ضعیف‌تر است. علاوه بر این، وجه اشتقاق اصطلاح کشتیرانی عربی «خن» در یک نقطه پرکار، که با کلمه فارسی «خانه» تطبیق می‌کند، قاطعیتش کمتر نیست ...

اکثر این اقتباس‌ها دارای یک وجه مشترک است. عبارات و اصطلاحات جغرافیائی

یا سیاسی مانند «زننگ» و «بغبور» توسط اعراب اقتباس شده بود، زیرا وقتی که اعراب پس از ایرانیان به کرانه شرقی آفریقا و خاور دور رسیدند، عبارات و اصطلاحات مذکور متداول شده بود. پس علت این نیست که زبان عرب، که بسیار غنی است، از این عبارات و اصطلاحات بی‌خبر است و واجد معادل آنها نیست... زیرا ممکن بود بجای کلمه «خن» ترجمه عربی آن را که «بیت» باشد گذارد و یا «قطب‌الجاه» را «قطب‌الشمالی» ترجمه کرد. و همچنین در مورد سایر اسامی نقاط قطب‌نما.^۱

صاحب‌نظران اختراع سکان کشتی را به ایرانیان نسبت می‌دهند. علاوه بر معاویه که در نامه‌اش به عمر از «سکان» کشتیهای ایرانی تمجید می‌کند، «ادوارد طوماس» انگلیسی نیز اختراع آنرا منتسب به ایرانیان می‌داند:

«... کشتی‌ها در دوران اولیه سکان نداشتند و آنها را بوسیله پارو متمایل بچپ و راست می‌کردند.

بدین ترتیب که در عقب کشتی دو ملاح که هر یک پاروئی بسیار بلند در دست داشتند می‌ایستادند و وقتی می‌خواستند کشتیها را به چپ یا راست متمایل نمایند پاروی چپ یا راست را به حرکت در می‌آوردند و آب را بزیر تنه کشتی منتقل می‌کردند و در نتیجه سر کشتی متوجه راست یا چپ می‌شد.

سندباد^۲ با اختراع سکانی که امروز در عقب تمام کشتیها دیده می‌شود بحر پیمایان را از زحمت بحرکت درآوردن پاروهای بلند در عقب کشتی نجات داد و می‌دانیم که آن سکان در عقب کشتی مانند یک لنگه در است که روی لولا می‌گردد و در کشتی‌های بزرگ امروزی سکان بقدری بزرگ و سنگین می‌باشد که آنرا با موتور بحرکت در می‌آوردند...»^۳

نویسنده عقیده دارد که رواج «سکان» از کارهای «سندباد» ناخدای ایرانی است او می‌نویسد: «سندباد علاوه بر اینکه بحرپیمائی برجسته بود، اختراعی کرد که خیلی کمک به اصلاح بحر پیمائی نمود و اختراع آن مرد سکان کشتی است. قبل از سندباد کشتیها سکان نداشتند...»^۴

معاویه در نامه‌ای که به عمر نوشته: سکان را اختراع ایرانیان می‌داند و استفاده از آن را در ناوگانی که می‌خواست بوجود بیاورد، موفقیتی برای خود شمرده است «چون ما می‌توانیم در کشتیهای خود سکان نصب کنیم، می‌توانیم کشتیهای بزرگتر نیز بسازیم. هر قدر ما کشتیهای بزرگتر بسازیم، چون از سکان استفاده می‌کنیم کشتی‌های ما فرمانبردار خواهد بود و می‌توانیم به سهولت آنرا به چپ و راست منحرف کنیم، یا دور بزیم...»^۵

۱ - مجله ژورنال آسیائی ص ۱۳۵ تا ۲۳۴

۲ - در کتاب ادوارد طوماس انگلیسی، سندباد یک ناخدا و بحرپیمای ایرانی معرفی شده

۳ - غزالی و زهره - ترجمه ذبیح‌الله منصور - مجله خواندنیها - شماره ۴۹ سال ۲۸ ص

۴ - غزالی و زهره - مجله خواندنیها - شماره ۴۹ سال ۲۸ - ص ۲۵

۵ - عین‌نامه معاویه در بخش دریانوردی اسلام عیناً نقل شده است

عمق یاب وسیله‌ای بنام «سوند» که به شکل شاقول بناهاست و برای در کشتیهای بادی و حتی کشتیهای بخاری در سال‌های اخیر اندازه‌گیری عمق آب بکار می‌رود. ادوارد طوماس انگلیسی در کتاب «غزالی و زهره» اختراع سوند را نیز از سندباد بحرپیمای ایرانی دانسته می‌نویسد:

«... دیگر از اختراعات سندباد چیزی است که بحرپیمایان امروز بداسم سوند «بروزندتند یا کند - مترجم» می‌خوانند و (سوند) که شبیه شاقول بناها بود متشکل می‌باشد از یک قطعه فلز مدور و سنگین که ریسمانی محکم اما باریک به آن می‌بستند و در آب می‌انداختند تا اینکه بدان وسیله عمق آب را اندازه بگیرند.

در قدیم بحرپیمایان علاقه‌ای باندازه گرفتن عمق دریا نداشتند و امروز هم هیچ ناخدایی عمق دریا را اندازه نمی‌گیرد و فقط دانشمندان زمین‌شناس و اقیانوس‌شناس، عمق دریاها را اندازه می‌گیرند و برای بحر پیمایان اندازه گرفتن عمق دریا بدون فایده است.

اما سندباد که در بعضی از مواقع برای فرار از کشتیهای جنگی حکومتی مجبور بود از روی تپه‌های ماسه زیر آبی برود، می‌باید عمق آب را به‌سنجد که مبادا به تپه ماسه زیر آبی تصادف نماید و لذا به‌ابتکار خود سوند را برای سنجیدن عمق دریا اختراع کرد.

امروز برای سنجیدن عمق دریا احتیاج به‌سوند سندباد ندارند برای اینکه بوسیده دستگاههای جدید بدون اینکه چیزی را برای سنجیدن عمق، بنه دریا بفرستند می‌توانند عمق آب را حتی تا عمق ده هزار متر و یازده هزار متر اندازه بگیرند.

اما هنوز در بعضی از سواحل آسیا و اروپا، سوند سندباد برای اندازه گرفتن عمق آب مورد استفاده قرار می‌گیرد و کسانی که عمق دریا را نزدیک سواحل با سوند اندازه می‌گیرند مثل سندباد می‌ترسند که راجع به عمق دریا اشتباه کنند و زورق آنها زیر آب، یا تپه‌های ماسه، یا باتخته‌سنگ زیر آبی تصادم نماید...
او سپس به معرفی سندباد پرداخته می‌نویسد:

«سندباد به معنای واقعی یک ماجراجو بشمار می‌آمد و وسعت منطقه ماجراجوئی او از سواحل هندوستان بود تا دریای قلمز، ولی بیشتر در دریای عمان و خلیج فارس مبادرت بدستبرد می‌نمود.

از آن مرد ماجراجو کتابی باقی مانده که می‌گویند خاطرات خود اوست. ولی بدون تردید آن کتاب مجعول است و خاطرات سندباد نمی‌باشد، چون در کتاب مزبور، راجع به بحرپیمائی و ماجراجوئی دریائی سندباد چیزی وجود ندارد و عقل قبول نمی‌کند یک بحرپیمای ماجراجو و بصیر و لایق مثل سندباد بخواهد خاطرات خود را بنویسد و در آن راجع به مسائلی که جزو تخصص او می‌باشد چیزی نگوید و در عوض راجع بدیوها و پریان صحبت کند و قصه‌های عامیانه را بمیان بیاورد...»^۱

می‌دانیم که در کشتیهای اقیانوس‌پیما، دستگاهی تعبیه شده که هنگام حرکت کشتی طول سفر را برحسب میل دریائی (هر

مسافت یاب

میل مساویست با ۱۸۵۳ متر) تعیین می‌کند. تا جنگ بین‌الملل دوم کشتیهای کوچک دستگاه (میل شمار) را با طناب سیمی بدریا می‌افکندند و دستگاه مذکور با حرکت دورانی، طول و مسافت حرکت کشتی را ثبت می‌کرد. پس از تکمیل این وسیله دستگاه «میل‌شمار» به‌بدنه کشتی نصب شده که مسافت طی شده را بر روی لوله کاغذ که داخل کابین ناخداست ثبت می‌کند.

بموجب نوشته راولینسن، بعثت پیشرفتی که ایرانیان در امور دریانوردی کردند، می‌توانستند طول حرکت و مسافتی را که کشتیها می‌پیمودند، اندازه‌گیری کنند و در نتیجه می‌فهمیدند که کشتی آنها چه مقدار راه پیموده است: «... ایرانیان توانستند دریانوردی را تا حدود وسیعی نسبت به آن زمان ترقی دهند. چنانچه باریسمانی که در طی حرکت باز می‌شد و دوباره می‌پیچیدند، می‌فهمیدند که چند فرسنگ پیموده‌اند»^۱ ناخدایان محلی هر ساعت کشتیرانی را يك «زام» می‌گویند. نمودانیم که این کلمه از چه وقت وارد دریانوردی ساکنان خلیج فارس شده است. ولی در لغت نامه معین می‌خوانیم: «زام [= معر - جام] شهری از ولایت شادباخ که اکنون به نیشابور مشهور است.»^۲



۱ - اقتصاد ایران - رحیم‌زاده صفوی - جلد اول - ص ۹۶

۲ - فرهنگ معین - جلد پنجم - ص ۶۴۵

اصطلاحات دریانوردی پارسیان

دانش دریانوردی نیز، چون سایر رشته‌های علمی، دارای لغات و اصطلاحات خاص خویش است. مخصوصاً در مشرق زمین و ممالک عربی، که دریانوردی - بمعنای وسیع و گسترده آن - برای اولین بار در این منطقه و توسط پارسیان باستان آغاز شد. این اصطلاحات که از دورترین زمان‌ها، توسط ایرانیان دریانورد، ابداع و بکار برده شده پس از ظهور اسلام و مستحیل شدن ملت‌های مختلف، در دین اسلام - و نه در ملت عرب - بسیاری از این لغات و اصطلاحات تغییر شکل دادند، تا آنجا که در حال حاضر، اکثر اصطلاحات دریائی مشرق زمین یا عربی است، و یا پارسی «معرب» شده و تنها تعداد محدودی از اصطلاحات دریائی بصورت اولیه و اصلشان باقی مانده و بدست ما رسیده است.

این تغییر و دگرگونی بیشتر بدان خاطر است، که محققان متعصب عرب، همواره کوشیده‌اند، شکل پارسی و صورت اولیه هرگونه لغت و اصطلاح غیرعربی را بدست فراموشی بپارند و بجای آن، لغات و اصطلاحات معرب بکار برند. بی‌تردید وسعت دامنه زبان عربی و نحوه فرمولی آن که امکان تغییر شکل کلمات و هماهنگ ساختن آن‌ها را بازبان عربی بسادگی می‌سازد، یکی از عوامل موفقیت اعراب، در این تغییر و تحول و دگرگونی کلمات و اصطلاحات بشمار می‌رود.

«جورج حورانی» نویسنده «دریانوردی عرب در دریای هند» که سعی دارد، در سراسر کتاب خود اعراب را «دریانورد» و یکه‌تاز منحصر بفرد در پهنه خلیج فارس ششاد و بخواننده معرفی کند، هنگامی که به بحث لغوی دریانوردی و اصطلاحات دریای نوردان می‌رسد، ناچار است اعتراف کند که عربها، بسیاری اسامی و اصطلاحات دریائی خود را از پارسیان و ایرانیان آموخته و بارث برده‌اند.

«... خلیفه‌های عباسی نیز در آمیختن زبردستان عرب و پارسی خود را به جامعه مسلمان عربی زبان تشویق می‌کردند. این سان وقتی به گزارشهای عربی سده نهم درباره دادوستد دریائی باشرق دور می‌رسیم. ذکر مسلمانان و عربها را خیلی پیش از پارسیان می‌یابیم. این دگرگونی بایستی آرام آرام انجام شده باشد. البته، چنان که دیده شد، همیشه مردم عربستان از بندرهای خلیج فارس کشتی‌رانی می‌کردند، ولی اکنون در پی مسلمان شدن ایرانیان و پذیرفتن زبان عربی اقلاً برای مقصودهای دینی، ادبی، کارهای رسمی و بازرگانی، بشمار «عربها» بسیار افزوده شده بود. بهرحال پارسیان اثرهای بسیاری در زندگانی دریائی در آن روزگار بجا گذاشتند. بسیاری از

واژه‌ها که خاستگاه پارسی دارد، در واژه‌های دریائی عربهای سده‌های میانه یافت می‌شود، از آن جمله است:

بلنج : اطاق کشتی

بندر : در بسیاری از نامها که عربها بکار می‌بردند یافت می‌شود. برای نمونه برالبندر در افریقای شرقی، گرد خط استوا بندر الکیران، بندرنس، بندر ریسوت و بندرهای دیگر در کرانه‌های عربستان ..

دفتر : دستور کشتیرانی .

دونیج : قایقهای روی کشتی

دیدبان : کسی که دیدبانی می‌کند .

خن : نقطه قطب‌نما، توام با نامهای برخی از نقطه‌های قطب‌نما .

ناخدا یا ناخدا : جمع ناخذ، از فارسی ناو خدا .

رهمانی : دستورنامه دریائی از فارسی رهنما .

سنبوق - [سنبوک] يك نوع کشتی ...^۱

دکتر محمد مقدم، استاد دانشگاه تهران که از صاحب‌نظران بنام واز جمله ایران پرستان شایسته زمان ماست، در پایان ترجمه کتاب «حورانی» توضیحاتی درباره سرگردانی نویسنده کتاب «دریانوردی عرب» بخاطر چسباندن اعراب به علم دریانوردی می‌دهد، که شایسته توجه است، وی می‌نویسد:

«... می‌خوانیم که مردم عربستان در دریای هندوچین کشتیرانی می‌کردند، ولی وقتی در عین حال می‌بینیم بندر، کشتی، ناخدا، رهبان، خانه‌های بادنما، و ده‌ها اصطلاح دیگر دریائی و ناورانی، و راهنامه‌ای که دستور ناورانی در دریای هند را در بر دارد، همه، نام فارسی دارند، بوضع ناورانی آنها که دریانوردی در دریای هند را انجام می‌دادند و اداره می‌کردند، پی می‌بریم .

گرداگرد دریای هند از زنگبار گرفته تا مالابار و ده‌ها «بار» دیگر که نام کرانه‌های این دریا از افریقا تا هند شرقی است، نامهایی است که ایرانیان به آنها داده‌اند و به همین نام‌ها از روزگار کهن تا امروز خوانده می‌شوند. همچنین است واژه «بندر» که در نام‌های بسیاری در این دریا دیده می‌شود ...

... در این کتاب نویسنده در ترجمه «ناخدا» و «ربان» دچار اشکال شده است و اولی را Shipmaster و دومی را Captain ترجمه کرده است. این مشکل کتاب از این جا بیرون آمده که «ربان» واژه عربی گرفته شده و در کتاب لغت آن به معنای «مهتر کشتیبانان» آمده است، در صورتی که «ربان» صورت دیگری از «رهبان» فارسی است و معنای آن Pilot است. درست‌تر بود که ناخدا Captain و ربان Bilot ترجمه شود^۲.

۱ - دریانوردی عرب - ص ۸۷

۲ - دکتر مقدم در پاورقی این جملات می‌نویسد: در زبان هخامنشی واژه «ناوید» برای فرمانده ناوگان بکار میرفته است. واژه‌های عربی «نوتی» کشتی‌بان، و نام «نبطی» از «ناو» گرفته شده است.

... گذشته از واژه‌های «رهبان» و «رهنامه» یا «راهنامه» (دستور کشتیرانی) دو واژه دیگر فارسی «رهدار» و «رهدان» نیز در عربی برای دریانوردی بکار رفته است. در یک کتیبه کوفی در آنام هندوچین از سال ۴۳۱ هجری - (۱۰۳۹ - م) که به عربی است از ابو کامل دریانوردی نام برده شده که عنوان او «رهدار» است. نیز در کتاب المسالك والمعالك ابن خردادبه از «راذانیه» یاد شده که چند زبان می‌دانستند و از رامخشکی و دریا میان شرق و غرب سفر می‌کردند. «راذان» صورت دیگری از «راهدان» است و مانند «ربان» «ه» از میان آن افتاده است^۱.

نویسنده این کتاب شك داشته است که «انجر» عربی (انگلیسی Anchor) از «لنجر» فارسی آمده باشد. این نمونه‌ها را داریم:

فارسی	لنجر	عربی	انجر	انگلیسی	Anchor
«	لشکر	«	عسکر	«	Askari
«	لاجورد	«	(ازورد)	«	Azure

«سکان» در این کتاب واژه عربی و تشبیه گرفته شده است! دروازه‌نامه عربی سکان از ماده سکن و بمعنای دم کشتی داده شده است، ولی ربطی به سکن ندارد. سکان صورتی از «سوکان» فارسی است که در راندن کشتی، به آن، جهت و «سو» می‌دهد یا آن را «سوق» می‌دهد (Helm انگلیسی) و سکان‌گیر Helmsman است. «زام» در کتاب لغت بمعنای چهاریک روز، از «جام» فارسی است که با آن زمان را اندازه می‌گرفتند.

«بارجه» و «پیرجه» (جمع «بوراج») نوعی از کشتی است. اصل فارسی آن «باره»، «بارگی»، «پهلوی «بارک» یا «بارج» است که ترجمه آن به عربی «مرکب» و آن نام عمومی برای کشتی است. بارج فارسی در یونانی بصورت «باریس» و در زبان قبطی بصورت «بری» مانده، و در انگلیسی در Bark, Barge نام دو نوع کشتی و در embark بکشتی درآمدن، دیده می‌شود و در زبانهای دیگر اروپائی نیز راه یافته است.

در نام کشتیها که مقدسی داده «کاروانیه»، «زیربازیه» و نامهای دیگر ایرانی یافت می‌شود.

بادبان لچکی (انگلیسی Lateen «لتین») موضوع بحث طولانی در این کتاب^۲ شده و آن پرارزش‌ترین هدیه عربها به ناورانی جهان قلمداد شده است. نویسنده کتاب واژه‌ای در عربی برای آن نیافته است. خود واژه انگلیسی کلیدی برای یافتن اصل آن است. گرفتن این واژه را از واژه «لتین» باید کنار گذاشت، چون چنان که در همه کتاب نشان داده شده، لاتینها بادبان «لتین» یا لچکی به کار نمی‌بردند. فارسی «لت» (لتك) و «لشك» به معنای پاره پاره و «لچك» پارچه چهارگوشی است که دو گوشه آنرا بر بالای هم اندازند که سه گوش شود (برهان قاطع)، و این درست

۱- دریانوردی عرب - ص ۱۸۱

۲- منظور کتاب حورانی است

طرزی است که بادبان لچکی درست شده است.^۱
 دکتر مقدم درباره این کلمات و اصطلاحات که با ریشه فارسی معرب شده و یا
 اصولاً لفظ و کلام را دگرگون ساخته‌اند، توضیح کوتاه دیگری در مقدمه کتاب حورانی
 آورده است، و این کلمات را باشکلی که ملاحظه می‌شود. ارائه داده است:

ربان = رهبان و راه‌بان .

ناخداة = ناخدا و ناو خدا .

سکان = سوکان (ساخته شده از سو) .

انجر = لنگر .

خن = خن و خانه (بمعنی انبار کشتی) .

بندر = بندر .

زنج = زنگ و زنگبار .

راهنامج = راهنامه .

رهمانی = تحریف شده راهنامه .

ونام بسیاری از انواع کشتی‌ها، و بسیاری از بندرها، و نام بسیاری از ستارگان
 و جز آن، که در نوشته‌های مربوط بدریانوردی عرب بکار رفته همگی فارسی است.^۲

آنچه در زبان تازی بصورت «ربان» درآمده همان واژه رهبان فارسی است .
 رهبان کسی است که هدایت کشتی را بعهده دارد. لازم بیادآوری است که واژه ناخدا-
 یعنی دارنده کشتی- و کار رهبری و هدایت کشتی را معمولاً رهبان انجام می‌داده است .
 پس از این آشنائی مقدماتی بالغات و اصطلاحات دریانوردی پارسی، اینک با
 استفاده از فرهنگها، لغت‌نامه‌ها و مأخذ گوناگون بشرح اصطلاحات واسامی دریائی و
 دریانوردی دیگر و معنی و ریشه هریک از آنها میپردازیم :

استم : میانه دریا - استم القوم ، بزرگان آنها .

«درباره این لغت دانشمندان اختلاف نظر دارند . ادی‌شبه گفته : بنظر من استم
 واسطم بمعنی وسط دریا، عربی شده واژه «استام» است که بمعنی تالاب می‌باشد . و بمعنی
 بزرگان طایفه عربی شده واژه «استام» است که معنی معتمد را دارد»^۳ .

انجر : لنگر کشتی

«لغت‌انگر و لنگر هردو در فارسی آمده است و می‌گویند از اصل یونانی‌اند که
 از راه زبان فارسی بزبان عربی درآمده‌اند»^۴

برقول (جمع براقبل) کمان - بندق - کشتی کوچک - کوزه‌شیشه‌ای قمقمه
 مانند. این لغت از واژه «بر» بمعنی فراز و کول بمعنی‌شانه و پشت ساخته شده است و شکل
 فارسی آن «برکول» است، مانند کشکول . لغت کول بمعنی پشت آدمی و جانور در

۱- دریانوردی اعراب - توضیح‌دکتر مقدم - پایان کتاب - ص ۱۸۳

۲- همان مأخذ - ص ۱۸۴

۳- فرهنگ واژه‌های فارسی در زبان عربی - امام شوشتری - ص ۲۳

۴- ایضاً ص ۳۸ و مفاتیح‌العلوم - ص ۱۴۷

خوزستان کاملاً رایج و مشهور است. در تهران نیز کولی گرفتن و کولی دادن که از همین ریشه ساخته شده مرسوم است و بکار می‌رود. واژه «برقول» در عربی بشکل «برقیل»، نیز بکار رفته است.^۱

بندر: جمع بنادر - جائی در کنار دریا که برای لنگر انداختن و پناه آوردن کشتی ساخته باشند.

«در قدیم در شهرهای ساحلی بجای سکوه‌های بندر (اسکله‌ها) که امروز برای پهلو گرفتن کشتی‌ها می‌سازند، نزدیک ساحل بندری از سنگ و ساروگک [ساروچ] در بخشی از دریا پدید می‌آوردند که آنرا بشکل حوضچه‌ای در می‌آورد و کشتی‌ها تنها از یک راه می‌توانستند به آن حوضچه درآیند. آن راه که دروازه حوضچه بود، بوسیله زنجیری باز بسته می‌شد و کشتی‌ها بی‌اجازه نمی‌توانستند بآن درآیند، یا از آن بیرون روند. زیرا موجها چون بدیواره بندر برمی‌خورد شکسته می‌گردید و بدریا برمی‌گشت. اینگونه حوضچه‌های دروازه‌دار را «بندر» می‌گفتند که مرکب از لغت «بندودر» است. سپس این واژه رفته رفته، بطور مجازی بمعنی شهری که بندر در کنار آن بجهد آمد و رفت کشتی‌ها ساخته شده بود، بکار رفته است. بندر در کنار دریا بمنزله (در بند) در راه‌های خشکی است.^۲

بیلج السفینه: چوب درازی که کشتی را بآن درکناره می‌رانند.

«جزء اول کلمه واژه (بیلج - بیله، طبق تلفظ امروز) است. این چوب را امروز «مردی» می‌گویند و این لفظ در بندرهای جنوبی ایران کاملاً مشهور است. زمخشری واژه را پارو معنی کرده است.^۳

خساب - خسابات - خسبات - خوشاب: چراغ دریائی (رجوع شود به همین بخش).

خلیج: شاخه‌ای از دریا یا رودخانه.

نویسنده برهان قاطع نیز واژه خلیج را فارسی دانسته است «بویژه که معنی کلمه بامعنی‌های ریشه در عربی مناسبت و سازگاری ندارد»^۴.

خور. (جمع اخوار): شاخه‌ای از دریا.

«در برهان قاطع واژه باز بر اول ضبط شده است لیکن در جنوب ایران و عراق که واژه هنوز در همین معنی رایج است، آن را با پیش اول تلفظ می‌کنند. و اما لغت «هور» را که بمعنی تالاب است. باز بر اول»^۵

دبوسه: اطاقک عقب کشتی‌های بادی.

دریاچه: دریاچه.

«جاحظ این کلمه را بمعنی بخشی از آب رود یا دریا که در جای گودی جمع شده

۱- فرهنگ امام شوشتری - ص ۷۲

۲- برهان قاطع و واژه‌های فارسی در زبان عربی - ص ۹۸

۳- واژه‌های فارسی در زبان عربی - ص ۱۱۸

۴- همان مأخذ - ص ۱۱۸

۵- همان مأخذ - ص ۲۲۱

باشد بکار برده است. امروز کلمه دریاچه بیشتر در معنی اصطلاحی آن بکار می‌رود که دریای بسته باشد و مسلم است این یک نامگذاری جغرافیائی است و معنی لغوی کلمه همانست که جاحظ واژه را در آن بکار برده است^۱.

راموز: دریا.

«شکل فارسی کلمه نیز «راموز» است که بمعنی کشتیان و ناخدا است و اصل آن سریانی و بمعنی فرمانده است»^۲.

رهنامج ورحمانی: کلمه فارسی رهنامه.

کتاب ناورانی که به زبان پهلوی بوده و سپس به زبان عربی برگردانیده شد. (رجوع شود به همین بخش)

زمجر: ناوهای جنگی در دیدگاه کشتی‌ها وقتی جنگ آغاز می‌شد. به «سرن» می‌دمیدند و عربها آن را «زمجر» می‌گفتند.^۳

سکان: فرمان کشتی.

سینه: کنار دریا یا رودخانه.

«این کلمه در تقسیمات جغرافیائی ساحل شرقی خلیج فارس در سده‌های میان رابع بوده است. هنوز هم در آن جاها واژه سیف را بمعنی بارانداز کشتی در ساحل دریا بکار می‌برند»^۴ دربندر پوشهر دهی بنام سیف است که عربها آنرا شیف می‌نامند.

عربه: آسیائی که در کشتی نشاند می‌شد.

«این کلمه همانست که لغت «عرابه» بمعنی چرخ نیز شکل شکسته دیگر آنست. دربرهان قاطع لغت عرابه بمعنی داره و حلقه‌داره ضبط شده است و این معنی نیز با معنی حلقه چرخ یکی است. ابونواس واژه «عربه» را بمعنی چرخ در بیت زیر بکار برده است:

کی‌بداد کسی میرسد که در عنی چرخ آسا می‌گردد.
بحتری سینه جمع واژه را بجای «عربات» در شعر زیر بشکل «عروب» بکار برده است. در قطعه‌ای که در نگویش احمد بن صالح سروده:

گوز پسر میمون صدای چرخ و گوز پسر صالح فریاد کلاغ است.^۵

ناخذه (جمع نواخذ): فرمانده کشتی - ناوخدا.
شکل کهنه واژه «ناوخدا» است بمعنی خداوند کشتی و امروز آنرا سبک کرده «ناخدا» می‌گوییم. واژه «ناو» بمعنی کشتی در نام بندر (نابند - ناوبند) نیز دیده می‌شود. از واژه «ناخذه» در عربی فعل نیز قالب زده‌اند.^۶

سدیدالسائلنه نیز درباره کلمه ناخدا می‌گوید: «... کلمه‌ای است پارسی و

۱ - النجلا - ص ۳۶۹

۲ - المنجد واژه‌های فارسی در زبان عربی - ۳۷۳

۳ - همان مأخذ - ص ۳۱۸

۴ - همان مأخذ - ص ۳۸۵

۵ - مباحث العلوم - ص ۲۶

۶ - قاموس محیط ریشه (ن. خ. د) نقل از فرهنگ واژه‌های فارسی در زبان عربی - ص ۶۵۷

مرکب از (نا) بمعنی کشتی و (خدا) بمعنی صاحب و تازیان تعریف کرده و (نواخذ) گویند و جمع آن را (نواخذه) و (نواخذ) بندند. لمؤلفه - ریاست سفینه و همه اعضاء و اداره امور کشتی و مسئولیت در حرکت و سکون در لجه دریا و یانیله ظلماء با اوست. هادی ناخدا و ناجی خداوند است^۱

از زمانهای دور که دریا و دریانوردی در ایران مرسوم شد، تازمان‌های بعد و دوران اسلامی، دریا - نوردان هر يك از انواع کشتی را بانامهای خاصی می‌خواندند. نام‌هایی که اغلب ترکیبی از دوزبان و گاه بیشتر است. مثلا گاه نام‌فارسی، باپسوند عربی، اسم جدیدی را تشکیل داده است.

. بنابراین پروفیسور هادی حسن: «... نوشتن تاریخ کشتی‌های ایران بمراتب مشکل‌تر است از نوشتن تاریخ کشتیرانی ایران»^۱ مثلا مقدسی به سی و شش نوع قایق مختلف اشاره کرده که بدین شرح است:

Safinaha	۱ - سفینه
Jäsüs	۲ - جاسوس
Zawraq	۳ - زورق
Raqqiyah	۴ - رقبه
Talawiud	۵ - تلوی
Irdas	۶ - عرداس
Tayyür	۷ - طیار
Zabzab	۸ - زبب
Karawaniyah	۹ - کاروانیه
Muthallathah	۱۰ - مثلثه
Wasitiyah	۱۱ - واسطیه
Malqutah	۱۲ - ملقوحه
Shankuliyah	۱۳ - شنکولیه
Burakiyah	۱۴ - براکیه
Khaitiyat	۱۵ - خیطیه
Shamut	۱۶ - شموط
Musabbahiyah	۱۷ - مسجیه
Jabaliyah	۱۸ - جبلیه
Makkiyah	۱۹ - مکیه
Zirabadiyah	۲۰ - زیر باذیه
Barkah	۲۱ - برکه
Suqiyah	۲۲ - سوقیه

۱ - صید مروارید - محمدعلی‌خان سدیدالسلطنه بندر عباس - کتابخانه تهران - ۱۳۰۸ -

Ma'bar	۲۳ - معبر
Walajiyah	۲۴ - ولجیه
Tairah	۲۵ - طیره
Bar'ani	۲۶ - برعانی
Shabuq	۲۷ - شوق
Markab	۲۸ - مرکب
Shadha	۲۹ - شذا
Buramah	۳۰ - برمه
Qarib	۳۱ - قارب
Dunij	۳۲ - دونیج
Hamamah	۳۳ - حمامه
Shini	۳۴ - شینی
Shalandi	۳۵ - شانندی
Birajah	۳۶ - بیرجه

در سده‌های اخیر - مخصوصاً از قرن هفتم به بعد - نیز ، کشتی‌های بادی بدین نام‌ها ، نامیده می‌شده :

Boom.	۳۷ - بوم
Baghaleh.	۳۸ - بغله
Couti.	۳۹ - کوتی
Sumbook.	۴۰ - سمبوک
Shou-E.	۴۱ - شوعی
Baggareh.	۴۲ - بگاره
Jarodeh.	۴۳ - جاروده
Tesha'leh	۴۴ - تشاله
Sum-Eh.	۴۵ - سمعه
Butteel.	۴۶ - بتیل
Rungee.	۴۷ - رنگی
Bulum.	۴۸ - بلم
Hoori.	۴۹ - حوری
Ghoncheh.	۵۰ - غنچه
Jaroukeh.	۵۱ - جاروکه
Ma-Showeh.	۵۲ - ماشوه
Katur.	۵۳ - کتر
Barj.	۵۴ - بارج

۱ - مقنسی ص ۳۱-۳۲

۲ - دو ردیف ۵۴ و ۵۵ از زبان انگلیسی گرفته و مصطلح شده است .

Tasha'leh

۵۵ - جالبوت

Tasha'leh

۵۶ - تشاله

این فهرست ، زمانی تدوین شده که اکثر کشتی‌سازان امتداد حوزه شبه جزیره عربستان ، ایرانی بودند. ولی اسمها بنحوی است که وجود يك نام فارسی ، بمنزله دخالت خارجی دراصل عربی بنظر می‌رسد . در نتیجه توضیح این وضع خلاف قاعده و غیرعادی باتوجه باینکه اکثریت معتنابه قایقهای عرب را عموماً کشتی‌سازان ایرانی می‌ساختند مستلزم دسترسی به منابع بیشتری است و همچنین توضیح وضع ساختمان و کیفیت طبقه بندی این کشتی‌ها که دراصل اصطلاحات فارسی داشته‌اند ، باز مستلزم دسترسی به مواد بیشتری است . ولی متأسفانه این مواد در دسترس نبوده و قابل ارائه نیست . بنابراین بحث دربارهٔ غیرعادی بودن این امر و یا همچنین یقین داشتن درباره آن میسر نیست . اینک باتوجه بضوابط و مأخذ موجود و بامراجعه به لغت‌نامه‌ها و فرهنگ‌های مختلف می‌کوشیم فهرستی از اسامی کشتی‌های معرب شده بدست دهیم . ریشه اسامی و دگرگونی نامها در این فهرست شایان تعمق است :

اسطول (جمع اساطیل) : کشتی جنگی .

« این کلمه در اشعار عصر اول اسلامی نیز دیده می‌شود . از این‌جا پیداست کلمه درعصر خلافت معاویه که نیروی دریائی برای حکومت اسلامی تشکیل شد وارد زبان عربی شده است .^۱

بوصی ، بوزی : يك نوع کشتی .

« طرفه بن عبد گفته است : یعنی مانند سکان بوزی است که در دجله بالا می‌رود . دور نیست نام شهر (بوزیه) در شهرستان سرق (شادگان کنونی که امروز از آن برجای مانده است) از این کلمه گرفته شده باشد . نام شهر (بوزیه برابر تلفظ محلی) در کتاب های البلدان بشکل (باسیان) آمده است»^۲

بلم : زورق کوچک که با پارو و توسط يك پاروزن حرکت میکند . در بنادر حلیج فارس بدین نام مشهور است . يك نوع ماهی نیز بهمین نام خوانده می‌شود .

دوینج : کشتی تندرو دریائی .

« این واژه بعقیده فیروزآبادی شکل معرب دونی است و شکل فارسی واژه باید (دوینگ) باشد نه (دونی)»^۳ .

زیزب (جمع زبازب) : کشتی کوچک .

« شاعری گفته است: کشتی‌هایی که چون رانده شوند گوئی کرکس‌هایند که بر برریوره روانند»^۴

زنبری : يك نوع کشتی .

در لغت‌نامه المنجد و برهان قاطع بامعنی کشتی بزرگ آمده است ، ولی امام

۱ - الالفاظ الفارسیه العربیه و فرهنگ واژه‌های فارسی در زبان عربی - ص ۲۴

۲ - تحفه وامام شوشتری - ص ۱۰۶

۳ - قاموس محیط وامام شوشتری - ص ۲۶۳

۴ - ایران در زمان ساسانیان - ص ۵۰۴

شوشتری آن را «ریشه واژه (زئیر) که وسیله خاک کشتی است»^۱ می‌داند و آن را با لغت «رنبک» که گلکاران برای بار کردن خاک و آجر آن را بکار می‌برند^۲ از یک ریشه دانسته است.

زورق: قایق.

معنی این لغت در برهان قاطع چنین است: کلاه بزرگی که درویشان بر سر می‌زنند.

ساشه: کشتی بسیار کوچک.

زورق بسیار کوچک بک نفری ماهیگیری که از چوب درخت خرما ونج ساخته شده است.

سنبوق: نوع کشتی.

«این کلمه از ریشه (سنبک) بمعنی نوک‌بیز گرفته شده است. در برهان قاطع لعب (سنبک) بمعنی کشتی - تفسیر شده که شکل واژه (سنبوق) است. در بندرهای جنوب ایران یک نوع کشتی را که قدری از بلم بزرگتر است (سنبوک) می‌نامند.»^۳

شوق: یک نوع کشتی.

شکل فارسی واژه «شوک» بمعنی قیراندود است. حدس زده می‌شود این نام بکشتی‌هایی گفته می‌شده که بدنه آنها را برای جلوگیری از نفوذ آب قیراندود می‌کردند.^۴ شنگولیه: نوعی کشتی است.

«این نام از واژه «شگول» فارسی - بمعنی قشنگ و زیبا - و «یه» نسبت عربی ساخته شده است. شکل اصلی واژه بابستی «شنگولی» بوده باشد»^۵

قرقور: نوعی کشتی.

«کشتی از چوب ساچ که ساچ آن بیز اندوده است.»^۶

در بندر بوشهر و بندر جنوبی دیگر که نابندرعباس ادامه می‌یابد، یک نوع دام ماهیگیری - سیمی و خیزرانی - گرگورو قرقور می‌نامند. این دام‌ها را که بشکل کله‌قند نوک پهن است، با طناب - بد کف دریا می‌فرستند و با ته چوب نخل (پیش - در اصطلاح مردم جنوب) آن را علامت‌گذاری می‌کنند و پس از ۲۴ ساعت از دریا بیرون می‌آورند. ماهیهائی که داخل دام بشوند، نمی‌توانند از آن خارج شوند و بدین ترتیب صید می‌شوند.

کاروانیه: یک نوع کشتی است.

«واژه از لغت «کاروان» فارسی و «یه» نسبت عربی ساخته شده است و شکل فارسی واژه بابستی «کاروانی» باشد، بمعنی کشتی گنجدار بسیار بارگیر»^۷

۱-۲- المنجد و امام شوشتری - ص ۳۲۲

۳ - واژه فارسی در زبان عربی - ص ۳۷۳

۴ - احسن التقاسیم - ص ۷۶۴

۵ - واژه فارسی در زبان عربی - ص ۵۲۶

۶ - قاموس المحيط و واژ فارسی در زبان عربی - ص ۷۶۹

ماجشون : اسم مشخص يك گونه کشتی .

« دربرهان قاطع ازواژه «ماج» بمعنی ماه (قمر) یاد شده‌است. پس برخلاف نظر فیروزآبادی شکل فارسی واژه باید «ماگسان» باشد که درعربی بصورت «ماجشون»، بمعنی ماه‌وش (ماه مانند) درآمده است. اینکه واژه «ماجسون» بمعنی يك گونه کشتی نیز بکار رفته و ضبط شده بدان سبب است که چون نوك جلوودم این کشتی بشکل هلال بوده است از اینرو کشتی مذکور را «ماکسان – ماجسون» نامیده‌اند.^۱

پنج نام دیگر در کتاب صید مروارید^۲ آمده است، که تقریباً با نامهای پیشین، جزیکی دومورد مشابه است اما چون در کتاب تأکید شده : «کشتی‌هایی که در کار صید مروارید از آنها استفاده میشود»، این نامها را بانحوه تلفظ آنها نقل می‌کنیم :

«... کشتی‌هایی که در کار صید مروارید مورد استفاده قرار می‌گیرند :

بوم – بروزن شوم .

شوعی – بروزن جوعی .

سنبوك – بروزن مفلوك و بقاف بوزن مفروق هم تلفظ کنند .

بتیل – بروزن سجیل و بفتح باء موحده .

جالبوت – بروزن مارگوش .

«... جالبوت سفینه‌ایست که بابادبان حرکت کند و صدر سفینه را برای بضاعت تجار دراز و بلند سازند و در مؤخر سفینه قبه‌ایست مخصوص مسافرها و آن را «عرشه» گویند و مخصوص جالبوت‌های بزرگ است و آنگونه جالبوت شبه است به «مهبله» بروزن «قبیله» که در عراق متداول است یا شبه است به سنبوك که در بحرا حمر معمول باشند و جالبوت‌های کوچک عرشه ندارند و شبه به «بلم» بروزن «الم» باشند و آن نمونه کشتی را فقط در بحرین جالبوت گویند، نگارنده گوید در سایر نقاط خلیج فارس هم معروف بجالبوت است. این اسم را ممکن است تحریف جالی‌بوت بدانیم که در انگلیسی بمعنی کشتی قشنگ باشد...»^۳

چنانکه گفتیم با توجه به از میان رفتن لغات واصطلاحات دریائی ایران باستان، معرب شدن کلمات و تغییر شکل اسامی، نظر پروفیسور های‌حسن چندان غیرمنطقی بنظر نمی‌رسد که می‌گوید «در موجودیت فرهنگ لغات دریائی در ادبیات فارسی باید تردید کرد» .

بعقیده او عدم دسترسی باصطلاحات اصیل و اولیه ، باعث بوجود آمدن يك فرهنگ کاذب دریائی شده است ، با اصطلاحاتی چون «فیل دریائی» و «شتر دریائی»

۱ – واژه فارسی در زبان عربی – ص ۶۱۸

۲ – همان مأخذ – ص ۷۶۳

۳ – صید مروارید – ص ۶۰

و بكمك شیوه متداول تبدیل جانوران خشکی بدریائی ، با پساوندکردن کلمه «دریا» و «آب»

پروفسور هادی حسن نتیجه می‌گیرد :

«... بدین ترتیب است که در شرح تاریخ وقایع ملل باستانی «بیرونی» مشاهده می‌شود که کلاب البحر (سگ دریائی) و ضب المائی (بزجه آبی) موجود است و ناصرالدین شاه نیز در سفرنامه اش رویه بحری ، فیل بحری ، اسب آبی ، و حتی کرگدن آبی دارد . اینکه شیرماهی یا هیپودوتام را فرضاً «فیل دریائی» یا «کرگدن آبی» اطلاق کنیم شاید تا حدودی مفهوم و قابل درک باشد ، ولی هنگامیکه «برج نور راهنمایی کشتی‌ها» تبدیل به چراغ دریائی «وپیرات» مبدل به دزد دریائی می‌شود و کلمه کشتی بکشتی بزرگ واز آنجا به کشتی بزرگ جنگی و سرانجام به کشتی بزرگ جنگی آهن پوش ارتقاء پیدا می‌کند ، وقت آن فرامی‌رسد که در موجودیت فرهنگ لغات دریائی در ادبیات ایران تردیدنمائیم . زیرا اگر لغات شرح یک سفر خشکی ناصرالدین شاه و شرح یک سفر دریائی وی را در دو ستون موازی در کنار هم قرار دهید و آنوقت بجای کلمه کشتی کلمه کالسکه را بگذارید فوراً متوجه خواهید شد که سفر دریائی اصلاً تبدیل به سفر خشکی شده است چون به تغییر بقیه لغات احتیاجی نخواهد داشت. زیرا برای کابین کشتی نیز همان کلمه خشکی «اطاق» بکار رفته و نیز از همان کلمه «سفر» که در خشکی بکار می‌رود برای دریا نیز استفاده شده است و همچنین کلمات «راندن» «سوارشدن» و «پیاده شدن» و «بار» و «بارگیری» و غیره کماکان یکی است .

پس نیازی نیست که موضوع را بیش از این دنبال کرد ، زیرا به شهادت ادبیات ایران و برعکس گواهی تاریخ (که گواه فعالیت وسیع دریائی ایران می‌باشد) ، این بررسی به فقر لغوی و نبودن فرهنگ دریائی منجر می‌شود^۱ .

با وجود این کهن‌ترین اصطلاحات دریائی که ریشه فارسی و شکل نخستین خود را کماکان حفظ کرده و یا با اندک تغییری بزبانهای دیگر راه یافته‌اند ، از وجود یک فرهنگ غنی و سرشار دریائی ایران در گذشته‌های دور حکایت می‌کند . پروفسور هادی حسن ، با وجود اظهار نظری که در بالا بدان اشاره شد ، خود نیز در این زمینه عقایدی دارد که نظرها را تأیید میکند و در اینجا به نقل نوشته‌های او می‌پردازیم .

هادی حسن از قول گابریل فران می‌گوید :

«نقشی که توسط اعراب در تأسیس و توسعه مناسبات بحری بین بنادر خلیج فارس و خاور دور ایفا شده ، به عقیده من مورد کمال مبالغه قرار گرفته است . احتمال قریب به یقین اینست که آنها فقط راهی را که توسط ایرانیان مفتوح گشته است . دنبال کرده و لغت پر معنی و قابل توجه «ناخدا»^۱ را که مفهوم آن «کاپیتان کشتی» است از آنها اقتباس کرده و آن را با همان املاء و همان مفهوم در زبان عربی بکار برده‌اند . «تغبور» بقول «ابن خردادبه» و «فغفور» بقول «مسعودی» و «ابوالفداء» که امپراطور چین را توصیف می‌کند چیزی نیست جز شکل معرب کلمه فارسی «بغفور» (فرزند خدا)

ترجمه‌ای از اصطلاح چینی «تین‌سو» (فرزند عرش) وجه تسمیه بسیاری از اماکن و مناطق مختلف که در متون عربی بکار می‌رود مشتق از زبان فارسی است مانند «دیجات» که اصطلاح کلی اعراب برای نامیدن جزائر «لاکودیو» و «مالدیو» است ... همان‌طور که گابریل فران نیز تاکید کرده است، از نام این جزائر برمی‌آید که اسامی آنها فارسی است و ایرانیان آنها را لاکادیو و مالدیو خوانده‌اند. جزائر لاکادیو واقع در بحر عربی به ایالت مدرس هندوستان متعلق است و مساحت کل آن ۸۰ میل مربع است و تعدادش ۱۴ جزیره است. جزائر مالدیو مشتمل بر ۱۳ جزیره در اقیانوس هند واقع در فاصله ۴۰۰ میلی جنوب غربی سیلان است همچنین کوه واقع در مجمع الجزائر اندامان را اعراب «خشنامی» می‌خوانند که خشنامی تحریف لغت خوشنام فارسی است مرکب از خوش و نام و نشان می‌دهد که ایرانیان قبل از اعراب به این مجمع‌الجزایر دست یافته و بر آنها نام ایرانی گذاشته‌اند چون هم اسم این مجمع‌الجزایر که «اندامان» است از لغت اندام فارسی است و هم اسم کوه که «خوشنامی» است فارسی است.

مجمع‌الجزایر اندامان در مشرق خلیج بنگال واقع است که با جزیره «نیکوبار» تشکیل یک واحد از تقسیمات کشوری را می‌دهند به نام «جزائر اندامان و نیکوبار» به مساحت ۳۱۴۲ میل مربع متعلق به جمهوری هند. بطوریکه ملاحظه می‌شود خود جزیره نیکوبار را هم ایرانیان اسم گذاری کرده‌اند چون لغت‌های «نیکو» و «بار» نیز هر دو فارسی است.

پروفسور هادی‌حسن مجموعه‌ای از این لغات، اسامی و اصطلاحات را به نقل از گابریل فران در کتاب خود آورده است. این لغات عبارتند از:

دیجات = دیبا - زبان سانسگریت: دویبا، زبان پالی: دیبا به معنی جزیره و پسوند جمع فارسی جات یعنی جزیره‌ها.

خشنامی = خوشنامی - یک عبارت زبان فارسی است مرکب از «خوش» و «نام» بمفهوم کوه خوشنام یا خوش‌شکون.

فولات = شکل مرکب «فول» و «ات» است. فول که از لغت زبان مالسی مشتق شده - (ماله، پولویا پولاو) بمعنی جزیره وات پسوند جمع فارسی که می‌شود جزایر صندر فولات به معنی جزائر کدو می‌باشد و اعراب که معنی فولات را نمی‌دانستند و یا اینکه مفهوم اصلی آن را از دست داده بودند جزائر مورد بحث را صندر فولات می‌نامیدند به معنی جزائر کدو.

دارچین را به زبان عربی دارصینی می‌خوانند. دار کلمه‌ای است فارسی به معنی چوب. بنابراین چوب‌چینی است و یا چوبی که از چین می‌آید.

کلمه فارسی «جوز» (گردو) در فهرست چندین میوه خاور دور و هند یافت می‌شود که نویسندگان عرب به ذکر آن پرداخته‌اند - از قبیل «جوزبوا» (جوزبویا). جوزبوا را بنا بر گفته «دیوگودو کنتو» معمولاً جوزبیندا می‌نامند.

جوزیندا = جدزبندا به معنی گردوی بندا (جزائر بندا متعلق است به کشور اندونزی) بهمین طریق، جوزالهندا معنی تحت‌اللفظی جوزهند (جوزهندی) را می‌دهد و همان نارگیل است. در تواریخ سلسله امپراطوری چین که شامل دورانی از پایان قرن چهارم تا آغاز قرن هفتم میلادی می‌شود، همه محصولات هندوچین، سیلان، هندوستان، عربستان و کرانه شرقی افریقا «محصولات پوسه» خوانده شده که معنی آن پارس ایران است که کشور اصلی و مبداء اکثر واردکنندگان این محصولات به چین بوده است.^۱

در کتاب «سلسله‌التواریخ» بقلم سلیمان که توسط میورنو ضمن کتاب «مناسبات سفرها» ی وی چاپ ۱۸۴۵ پاریس بزبان فرانسه آورده شده باین اصطلاحات روبرو می‌شویم:

«... و (سراندیب) رأس هذه الجزایر كلها و هم يدعونها الدیجات...» جلد دوم - ص ۷

«... و انمادل علیها جبل منها یقال له الخشنامی...» جلد دوم ص ۱۱

«... فاذا استدیوا منها خطفوا الی موضع یقال له صندرفولات...» جلد دوم ص

۲۰

اسمی که اعراب برای نامیدن افرینای شرقی و سیاهپوستان مقیم آن بکار می‌برند «ریج» یا «زنجی» است (که تلفظ قدیم آن زنگک و زنگی و تلفظ جدیدش زنج و زنجی است...^۲ و سرانجام اینکه چینی‌ها اعراب را به نام «تاشی» می‌شناسند که چیزی نیست جز همان کلمه فارسی «تازی» یا «تاجیک». بنابراین ایرانیانی بوده‌اند که اعراب را در چین - تحت همان اسمی که خودشان اعراب را در ادوار اولیه می‌نامیدند - به چینی‌ها شناسانده‌اند.^۳

«چینیان اعراب را به نام تاشی یا تاشی می‌شناختند (تازی چیزی نیست جز ترجمه کلمه فارسی تازی یا تاجیک) بنابراین چینیان اعراب را از طریق ایرانیان شناختند. این امر تقدم سفرهای ایران را بر اعراب ثابت می‌کند.»^۴

ما مدرکی در دست نداریم که نشان دهد کشتی‌های اعراب در چنان دورانی بچین رفته باشند. در مقابل همه دلائل و شواهد موجود ثابت می‌کنند که سفرهای دریائی که پیش از قرن نهم میلادی بعمل آمده فقط توسط دریانوردان ایرانی انجام گرفته است و ایرانیان در تجارت با خاور دور ابتکار عمل را در دست داشته و در این راه نسبت به اعراب پیشقدم بوده‌اند. بنابراین مندرجات جالب توجه متن «تچم‌های کامبوج» که ترجمه

۱ - «درباره تجارت چین و عرب در قرون ۱۲ و ۱۳ میلادی» - اثر «چائو جو کوا» - ترجمه اف. هیوت و دبلیورا کهیل - سنت پترزبورگ - ۱۹۱۱ - ص ۷ و ۸

۲ - سلسله‌التواریخ ابوزیدحسن سیرانی - ترجمه فرانسه میورنو - پاریس ۱۸۴۵ - جلد دوم ص ۱۳۱

۳ - از کتاب «حای و راه‌آنوی آن» - انریول - چاپ لندن - ۱۹۱۵ - جلد اول - ص ۸۸

۴ - ایضاً - ص ۸۸

فرانسه آن در کتاب «سفرهای کامبوج» بقلم دولاپرت در سال ۱۸۸۰ در پاریس منتشر شد: «نائوساوان ، (انوشیروان) اینائو(جوان) عرش ، نخستین شاه تچم ، مخترع الفبائی بود که هنوز هم در کتاب‌های دنیوی بکار می‌رود.»^۱ اما متأسفانه شرح هیچیک از این داد و ستدهای ایران در دست نیست.^۲

به این اطلاعات جامع باید يك لغت افزوده شود : لغت عربی بوسی یا بوسی همان کلمه فارسی بوزی یا کشتی است .

فرهنگ لغات «تاج العروس» مینویسد :

«بوسی نوعی کشتی است و کلمه‌ای است معرب «جوهری» این کلمه را بکار برده ، بیت‌ذیل را از «اعشی» در تائید آن ذکر کرده است : مثل آب فرات که سرنگون می‌سازد، هنگامیکه متلاطم است، کشتی و شناگر را»^۳ . دیگری گفته است :

مثل دنباله يك کشتی در حرکت روی دجله .

ابوعبیدکلمه بوسی را بمعنی قایق بکار برده است ، ولی ابن سیده این مورد استعمال را غلط می‌خواند . بعضی‌ها اظهار کرده‌اند که بوسی به معنی ملاح است و آن را بمعنی مفهومی که از شعر (فوق‌الذکر) اعشی برمی‌آید نسبت داده‌اند. ابو عمر (بن علا) می‌گوید که بوسی به معنی قایق است نه ملاح. این کلمه در زبان بوزی است .^۴ معهدا ارزش این کلمه فقط در آن نیست که اصلش فارسی بوده است ، بلکه از اصلش که بگذریم به این حقیقت برخورد می‌کنیم که بکار بردن آن توسط «طارقه» که پیش از طلوع اسلام در سال ۵۶۴ فوت کرد^۵ مبین وجود کشتی‌های ایرانی قبل از اسلام است . و مخصوصاً بکار بردن این کلمه توسط «طارقه» که خود دریانورد نبوده است ، شهرت این کشتی‌ها را نیز تائید می‌نماید . «المعرب من کلام المعجم» «جوالیقی» نیز مانند تاج‌العروس کلمه بوسی را نه بعنوان «زورق» یا قایق بلکه بدعنوان سفینه یا کشتی معنی می‌کند ، بدین شرح :

«بوسی نوعی کشتی است و در فارسی بوزی نامیده میشود . اعراب این کلمه را در زمانهای قدیم بکار برده‌اند.^۶ در این جا به بحث پرفسورهادی حسن درباره «فرهنگ لغات دریائی خلیج فارس» خاتمه می‌دهیم .

۱ - سفرهای کامبوج - ص ۴۱۷

۲ - روابط سفرها - گابریل‌فران - پاریس ۱۹۱۳ - جلد اول - ص ۳

۳ - مقصود از دیگری شعر طارقه شاعر در کتاب وی موسوم به سبع‌المعلقات است .

۴ - فرهنگ لغات «تاج‌العروس» زیر کلمه بوس

۵ - کتاب «شعرا» النصرانیه - بقلم ویده - ص ۳۰۷

۶ - العرب من کلام المعجم - در اوایل قرن ششم قبل از هجرت نوشته شده و سال ۱۸۶۷

باهتمام «ساشو» در لایبزیك چاپ شده است - ص ۲۳

شناخت ستاره‌ها

ایرانیان از زمان‌های خیلی دور و شاید پیش از پیدایش خط ، با ستاره‌شناسی آشنائی داشته و پیش‌آمدها و حوادث را از روی حرکات ستارگان پیش‌بینی می‌کرده‌اند . بنا بر نوشته‌های باقی مانده از اساطیر ایرانی ، اقوام ساکن این سرزمین ، حتی پیش از تدوین تاریخ دانستنی‌های بسیاری درباره‌گردش سال و ماه و اوضاع کواکب داشته‌اند . شاهنامه فردوسی بزرگترین منبع موجود و حافظ این گونه اساطیر است . از جمله مآخذ و آثاری که از گذشته حکایت می‌کند و اینک در دست ماست ، نوشته‌های ابومعشر بلخی (ف ۲۷۲ هـ - م ۸۸۵ م) صاحب‌الفهرست و حمزه اصفهانی نویسنده «سنی‌الملوک» است ، که می‌نویسند :

«... طهمورث را ۲۳۱ سال قبل از وقوع طوفان از حدوث چنین هائلدای مطلع نمودند و او در مدینه‌جی اصفهان قصر محکمی بنام سارویه یا ساروق بنا کرد و در آن قصر کتب علوم اوائل را که برلیف درخت بخط فارسی قدیم نوشته بودند و دیعت نهاد، تا از باران و حدوث طوفان محفوظ ماند و علم از بین نرود و در میان کتب ، کتابی بوده منسوب بحکماء اقدمین که جداول سال‌ها و ادوار برای استخراج اوساط کواکب و علل حرکات آنها در آن ضبط شده و علماء زمان و پیش از آنان، آن ادوار را «هزارات» می‌نامیدند و اغلب علماء هندو سلاطین قدیم ایران و کلدانیان در زمان اول (زمان اول منظور قبل از وقوع طوفان نوحست) استخراج اوساط کواکب از سنین و ادوار هزارات می‌کردند و در میان زیج‌های آن عصر این کتاب خود زیجی است که در آن قصر باقی مانده بود . چه امتحان کرده بودند که محاسبه‌اش بارصدیکی بود و در همان زمان [قبل از طوفان نوح] منجمین ملوک از آن کتاب زیجی ساختند بنام «زیج شهریاره» که معنی‌اش شاه زیج‌هاست و مورد عمل منجمین سلاطین گردیده ...»^۱

اما سیدجلال‌الدین تهرانی نوشته هردو مورخ را صحیح نمی‌داند و عقیده دارد که حمزه اصفهانی بخاطر بزرگداشت زادگاهش این داستان جعلی (ابومعشر) را نقل کرده است .

اگر دانش نجوم در دوران‌های پیش از تاریخ و یا ستاره‌شناسی سلسله پیشدادیان و از آن‌جمله حادثه فوق را افسانه به پنداریم ، و درصحت نوشته (ابومعشر - حمزه اصفهانی - ابوعلی عمر بن رسته اصفهانی) تردید کنیم ، با همه اینها بایستی این حقیقت را پذیرفت که ایرانیان از آغاز تمدن در فلات ایران ستاره‌شناس بوده و خورشید را مظهر

روشنائی، ابدیت وزندگی بشر، می دانستند.

خورشید در آئین مزدیستی عهد ساسانیان مقام بسیار ارجمندی را دارا است. چنانکه پادشاهان ساسانی سوگندی به این مضمون داشته اند: «بآفتاب خدای بزرگ که از پرتو خویش جهان را منور و از حرارت خود جمیع کائنات را گرم کرده است....»^۱

نگاه کوتاهی به اوستا این ادعا را ثابت میکند که پرستش عناصر طبیعی اراصول مهم دیانت زرتشتی بوده است، و آذر - آتش - در این آئین بر سایر عناصر حق تقدم و برتری دارد. «عبدآذر» جشن اول زرتشتیان در هفتم شهریور بود، که طی آن مردم پاک نژاد ایران زمین در خانه های خود برای بزرگداشت آفتاب، آتش های بزرگ می - افروختند و ضمن ستایش یزدان پاک و شکر نعم های بی پایان او، به شادی می پرداختند. و اساساً در اوستا با دانستی های بسیاری در امر ستاره شناسی و تقویم برمی خوریم که هنوز آگاهی دقیق بر آن ها - با وجود تکامل دانش نجوم - و معلوماتی که امروزه در دست داریم، میسر نیست. ولی آن چه مسلم است، اینکه تقویم اوستائی خود از یک سنت مستقل سرچشمه می گیرد، و در زمان خود تا آن حد معتبر بوده است که تاثیر خود را حتی بر - اصطلاحات و نام های دوران های بعد - از جمله دوران ساسانیان - نیز، بر جای نهاده است.

«جرج حورانی» که در همه نوشته هایش سعی دارد، ایرانی را بی اطلاع از همه فنون و علوم دریا و دریانوردی معرفی کند، هنگامی که می خواهد نحوه آشنائی اعراب را با دانش ستاره شناسی بیان کند، پس از آن که فینقی ها که «به دانش ستاره شناسی بابل دسترسی داشتند» نام می برد، یونانی ها را که در «اسکندریه این دانش را به سطح تازه ای بالا بردند» مورد ستایش قرار می دهد. در این جا برای اینکه نمی خواهد اعتراف کند که عرب ها بهیچوجه ستاره شناس نبودند و در این باره چیزی نمی دانستند، ناچار به قرآن متوسل می شود. و می نویسد:

«... از نخستین عرب ها، فقط می دانیم که در زمان قرآن ستاره را برای راهنمائی به کار می بردند: و او اوست که ستارگان را برای شما روشن گردانید تا در تاریکی خشکی و دریا بدان راه یابید؛ این نشانه ها را برای مردمی که می دانند پدید کردیم.»^۲

با همه اینها جورج حورانی نیز ناچار است اعتراف کند که عرب ها ستاره شناسی را از ایرانیان و هندی ها آموختند و رصدخانه هم متعلق به ایرانیان است. او می نویسد:

«... در دوره خلیفه های عباسی، بویژه مأمون، ستاره شناسی علمی به تندی پرورش یافت. در سده هشتم نوشته های پارسی و هندی به عربی ترجمه شد، و در سده نهم «مجسطی» «بظلمبوس کلودیوس» و نوشته های دیگر یونانی ترجمه شد. در جندشاپور، بغداد، دمشق رصدخانه بود. از نخستین روزهای عباسیان از روی نمونه های یونانی استرلاب می ساختند، علی بن عیسی بیش از ۸۳۰ رساله در ستاره شناسی نوشته بود. سپس در طی سده ها، ستاره شناسان بزرگ مسلمان [ایرانی ها] خوارزمی، تبانی، بیرونی، خیام، در پی هم آمدند و از یونانیان

۱ - روزگارانو - جلد دوم - چاپ لندن - ص ۲۲

۲ - دریانوردی عرب - ص ۱۵۶

باستان بسیار پیشتر رفتند...^۱

درباره نام‌های ستارگان نیز حورانی در بعضی موارد اعتراف می‌کند که نام‌های ایرانی بر روی آن‌ها گذاشته شده :

«... بادنمای عرب‌ها ، مانند مردم دیگر به‌جز چینی‌ها ، سی و دوخانه داشت. هر خانه به نام برخاستن و فروشدن پانزده‌ستاره ثابت، با افزودن شمال و جنوب بود. بسیاری نام‌های فارسی یافت می‌شود، چون قطب‌الجاه (گناه) ، مطلع‌السلبار، خن (خانه)، که عرب‌ها بایستی از بیک بادنمای پارسی آموخته باشند. ولی بسیاری دیگر - از نام‌های عربی است، و در پاره‌ای موارد یک نام فارسی جای نام کهنه‌تر عربی را گرفته است چون بنات نمش که بعدها «قطب‌گناه» شد... لابد در دستورهای ناورانی ، رهنامه‌ها (رهمانی) ضبط می - کردند...»^۲

اگر این گفته به نوعی تعصب و وطن‌پرستی افراطی تعبیر نشود و مانیز چون «جورج حورانی» ، بداشتن تعصبات ملی و نژادی مبتلا نشویم، باید این حقیقت را پذیرفت که مردم فلات ایران از دوران‌های بسیار کهن با دانش نجوم و ستاره‌شناسی سروکار داشته‌اند. اساساً تقویم و ستاره‌شناسی در دوران‌های قدیم از سحر و جادوگری ریشه می‌گیرد. کهن‌ترین پیشوایان قبائل هم جادوگر، هم منجم و هم پزشک بوده‌اند. اینان علوم و دانش‌ها را نیز با آداب خاصی که جنبه مذهبی و جادوئی داشته بکار می‌برده‌اند . پس از اینکه اینگونه جادوگران بمقام پدرسالاری و حکومت رسیدند، اندک اندک، دانش پزشکی ، نجوم و روحانیت از آنان جدا شد و تنها قدرت نظامی در دست اینان باقی ماند .

در دوران‌های اساطیری تمدن ایرانی هم ، جادوگران ، پیشوای مذهبی، منجم، پزشک و حتی فرمانروا و پادشاه بوده‌اند . چنانچه در اوستا و شاهنامه هم نشانه‌هایی از این دوران دیده می‌شود، چنانکه فردوسی نیز در شاهنامه «فریدون» را شاه، پزشک و موبد معرفی می‌کند .

در تائید این نظر باید به نوشته ویل دورانت نویسنده تاریخ تمدن اشاره کرد ، که می‌گوید :

علم نجوم ، علم مختص بابلیان بود و در زمان قدیم به آن اشتهار داشتند. در این مورد نیز باید گفت که سحر و جادو منشاء پیدایش این علم بوده است . بابلیان از آن جهت در ستارگان مطالعه نمی‌کردند که نقشه‌هایی برای خط سیر کاروانها و کشتی‌ها رسم کنند، بلکه بیشتر مطالعات نجومی برای آن بود که از آینده مردم و سرنوشت ایشان آگاه شوند...^۳ ویل دورانت دوران تکامل نجوم بابلی را چنین توصیف می‌کند:

«... بابلیان در تاریخ ۲۰۰۰ ق.م توانستند مقارنه غروب و طلوع ستاره زهره را با غروب و طلوع خورشید ثبت کنند و موضع ستارگان مختلف را در آسمان معین سازند و خرده خرده نقشه آسمان را بردارند...»^۴

۱ - دریانوردی عرب - ص ۱۴۷

۲ - همان مأخذ - ص ۱۴۸

۳ - تاریخ تمدن - کتاب اول - مشرق‌زمین گاهواره تمدن - ترجمه احمد آرام

۴ - همان مأخذ - ص ۳۸۵

ویل دورانت سپس بنیاد تقویم نویسی را نیز از آن بابلیان دانسته، و می‌گوید :
 «آنچه از علم هبثت در این دوران می‌دانیم اینست که این علم تقویم منظمی را
 بنیاد کرده بود. به موجب این تقویم سال به دوازده ماه سی‌روزه و هرماه به دوهفته هفت
 روزه و دوهفته هشت روزه تقسیم می‌شد . و پنج روزه به آخر سال اضافه می‌گردید.
 تنجیم و جادوگری امری عمومی بود ، و هیچ‌گونه اقدام مهمی بدون رجوع به وضع
 صور فلکی بعمل نمی‌آمد و هر واقعه زمینی به اعتقاد مردم نتیجه جنگ ستارگان سعد و نحس
 در آسمان بود - همان‌گونه که فرشتگان و شیاطین در روح انسان با یکدیگر می‌جنگیدند
 و این در حقیقت همان نبرد اورمزد و اهریمن بود .»^۲

با اینکه ویل دورانت علم نجوم را مختص بابلیان می‌داند ، با این حال باید توجه
 داشت که سیستم ستاره‌شناسی و گاه شماری ایرانی مخصوصاً نوع «اوستائی» آن - یعنی
 آنچه از این دانش که در اوستا آمده است - با سایر ملل کهن ، مانند بابلی‌ها ، چینی‌ها ،
 هندی‌ها و مصری‌ها تفاوت بسیار دارد و می‌توان گفت که با تقویم‌های ملل دیگر تطبیق
 نمی‌کند و دانش ابداعی و کاملاً مستقل است.^۳

بنابراین دانش هیات و نجوم یکی از فنونی بود که از همان آغاز تمدن درفلات
 ایران مورد توجه ایرانیان باستان بوده است. وجود «زیج‌شاه» که بر پایه‌های دانش نجوم
 تنظیم شده و مربوط بدوران ساسانی است مبین این واقعیت است و نشان می‌دهد که در گذشته
 های دورتر نیز احتمالاً مطالب مدون دیگری در این زمینه وجود داشته که پس از تهاجمات
 پیاپی از میان رفته است .

یقیناً اوج و درخشش علم نجوم در ایران همزمان با دوران
 زیج‌شاه دوران ساسانی سلطنت ساسانی است . در سال ۶۳۰ میلادی (۹ - ۵) که
 با ایام سلطنت یزدگرد سوم ، پادشاه ساسانی مصادف است ، در ایران زیجی تنظیم شده
 بنام «زیج‌شاه» که این زیج بعد از مسلمان شدن ایرانیان از زبان پهلوی عربی ترجمه
 شد و بنام‌های «زیج‌الشهریار» ، زیج‌الشاه یا زیج‌شهریاران‌الشاه شهرت یافته است . در زیج
 مذکور بموجب اطلاعات تاریخی : طول اوج شمس هشتاد درجه تعیین شده است. متأسفانه
 مؤلف زیج شناخته نیست ضمناً بعثت سوزانیدن کتاب و کتاب خانه‌های دوران باستان ،
 پس از ورود مسلمانان - نسخ اصلی «زیج‌شاه» از بین رفته و فقط ذکری از ترجمه‌هایی
 که از قرن دوم هجرت به بعد از این تألیف نفیس شده ، در کتب اکثر از دانشمندان نجوم
 اسلامی آمده است .

نخستین کسیکه زیج‌شاه را بزبان پهلوی دیده و از آن یاد میکند «مشالله‌بن
 ساریه» از جمله منجمین دوران حکومت منصور خلیفه عباسی در اواخر قرن دوم است.

۱ - بموجب تحقیق دکتر محمد مقدم : در نام‌گذاری روزهای ماه تقویم ایرانی هم ،
 دو هفته هفت روزه و دو هفته هشت روزه منظور شده است .

۲ - تاریخ تمدن ، کتاب چهارم ، عصر ایمان - ترجمه ابوطالب صامی - ص ۲۳۵

۳ - برای اطلاع بیشتر رجوع شود به اثرهای ارزنده استاد ذبیح بهروز :

الف : تقویم نوروزی شهریار

ب : تاریخ و تقویم در ایران

او اصل نسخه را بنام «زیک شترایار» Ziki Shatroavar «که بزبان پهلوی بوده، در اختیار داشته است. علاوه براین یک نویسنده زرتشی بنام «منوچهر» که پارسیان هندآن را Manoskiah تالفظمی کنند - قسمتی از مندرجات «زیج شاه» را نقل کرده است. ابن ندیم نیز می نویسد، تمیمی علی بن زیاد ابوالحسن، این زیج را از فارسی بعربی در آورده است. سیدجلال الدین تهرانی که یکی از نجوم دانان ایرانی زمان ما است و مدت ۱۲ سال تألیف و انتشار گاهنامه اشتغال داشته درباره تاریخ زیج مذکور می نویسد:

«زیجی که از فارسی بعربی نقل گشته اوساطش بسال اول جلوس یزدگرد سیم گذارده شده که آن روز ۱۶ ژوئن ۶۳۲ مسیحی قیصری موافق ۲۱ ربیع الاول حسابی یازدهم هجری است... ابن یونس مصری صاحب زیج حاکمی متوفی ۳۹۹ هجری درباب هشتم می نویسد: که ایرانیان درسال ۶۳۰ مسیحی اوج شمس را برحسب رصد در بیستمین درجه جوزا یافتند، یعنی در ۸۰ درجه فلکی از اول حمل - و طول اوج شمس در ۸۰ درجه همانست که عیناً در زیج شاه ثبت است...»^۱

قبل از زیج یزدگرد سوم نیز، محاسبات نجومی دقیقی از طرف ایرانیان صورت گرفته است.

بطوریکه استاد ذبیح بهروز می نویسد: «در نیمه شب جمعه تحویل سال ۱۲۵۰ گاو تاریخ شهریاری به طالع قوس مطابق ۴۲۵ میلادی نقطه اعتدال بهاری با حرکت قهقرائی از برج حمل به برج حوت منتقل شده ودراین صورت این نقطه تا سال ۲۵۷۵ میلادی تقریباً در برج اخیر سیر خواهد کرد... این جمعه روز جلوس یزدگرد اول ساسانی است. در زمان این یزدگرد دو کبیسه اجراء شده: یکی کبیسه هشتم ۱۱۶ سالی از دوره پنجم ۱۵۰۸ سالی که از ۵۰۰ سال پیش از تاریخ میلادی شروع می شود و دیگری کبیسه ششم ۱۲۰ سالی از دوره دوم ۱۴۴ سالی بهیزکی از چهارشنبه نوروز مبداء تاریخ شهریاری. کبیسه هفتم ۱۲۰ سالی از دوره دوم سال بیست و پنجم پادشاهی انوشیروان اجراء شده است. سال بیست و پنجم انوشیروان مطابق سال ۵۵۵ میلادیست...»^۲

از جمله آثاری که از آشنائی ایرانیان با علم نجوم حکایت می کند، استفاده از اسطرلاب است. البته بدرستی نمی دانیم که ایرانیان از چه هنگام این وسیله را برای شناسائی ستارگان و نجوم مورد استفاده قرار می داده اند، اما اینرا نیز می دانیم که پس از کشف کتیبه های میخی که در بین النهرین بدست آمد، مسلم شده است که بابلیان مثل ایرانیان خدای آفتاب «شمس» را می پرستیدند و از اسطرلاب استفاده می کردند.

اسطرلاب کلمه ای یونانیست و معنای آن «ترازوی آفتاب» است نخستین دانشمندی که چگونگی بکار بردن اسطرلاب را تشریح کرده «بطلمیوس» منجم و جغرافی دان مشهور یونانی است که یکصد و سی سال قبل از میلاد مسیح در اسکندریه زندگی می کرده است. اما در تاریخ اسطرلاب آغاز استفاده از آن را خیلی پیش از «بطلمیوس» می دانند.

۱ - گاهنامه - سید جلال الدین تهرانی - سال ۱۳۱۱ - ص ۱۷۶

۲ - تقویم نوروزی شهریاری - ص ۲۴

بموجب يك نوشته : «ایرانیان باستان اسطرلاب را از برای شناختن و پیدا کردن دوری و نزدیکی و ارتفاع آفتاب و ستارگان و دریافتن مسافتی که در میان آنهاست (در زمین و دریا) بکار می‌بردند . اشاراتی که در اوستا و آئین زرتشتی در باره ستاره‌شناسی وجود دارد ، نشان می‌دهد که ایرانی‌ها نخستین مردم مشرق زمین بودند که از علم نجوم و چگونگی بکار بردن اسطرلاب اطلاع داشتند ، عرب‌ها علم نجوم را از یونانیان و ایرانیان اقتباس کردند و آن را برای ستاره شناسی و پیدا کردن قبله و اوقات صبح و شام یاد کردن شهرها و نقاط مختلف زمین بکار می‌بردند.»^۱ پرفسور ادوارد براون انگلیسی می‌گوید: «ایرانیان از روزگار پیشین بستاره شناسی و علم نجوم ریاضی مشهور بوده‌اند و صنایع ایران و تألیفات علمی فراسی از کهن‌سالترین نوشتجات عالم اسلامی بشمار می‌رود.»^۲

در شاهنامه فردوسی هنگام تشریح جنگهای شاهپور اول و دوم و غلبه او بر قیصر روم نام اسطرلاب بکار برده شده است . فردوسی هم‌چنین هنگامی که از نجوم ر سیارات هفت‌گانه و دوازده برج و اشکال ماه ، سخن می‌گوید ، گفته است :

شمار ستاره ده و دو و هفت
همان‌ماه تابان ز برجی که رفت
چه ز و ایستاده چه مانده بیای
بدیدی بچشم سراختر گرای
ز شب نیز دیدی که چندی گذشت
سپهر از بر خاک بر چند گشت.

در دایره‌ها و خطوط اسطرلاب تمامی افلاك به دوازده برج و هر برج بچند ستاره تقسیم شده و هر ستاره‌ای در يك منزل مستقر شده است .

دریانوردان ایرانی بدون تردید در شناختن ستارگان و نحوه استفاده از اسطرلاب شهرت و مهارت داشته‌اند^۳ . تا قبل از پیدایش «قطب‌نما» دریانوردان با در نظر گرفتن طلوع و غروب ستارگان و جهت حرکت خورشید ، از یکسوی دریا، بسوی دیگر روانه می‌شوند . هم‌اکنون نیز در سواحل خلیج فارس، بسیاری از ناخدایان و ناورانانی که قطب‌نما ندارند ، با حرکت ستارگان مقصد خود را تعیین می‌کنند .

بنظر می‌رسد انگلیسی‌ها از روزیکه دست‌اندازی به شرق آفریقا را آغاز کردند، استفاده از علوم دریائی ایرانیان و بکار بردن اسطرلاب را در سفرهای دریائی بنیان نهاده باشند. «سرفرانسیس دریک» اولین انگلیسی است که همه اطلاعات دریائی و دریاب‌نوردی را ضبط کرده و در اختیار نیروی دریائی بریتانیا قرار داده است و مجموعه اسطرلاب های موزه بریتانیا، دانشگاه‌های اکسفورد و کمبریج و موزه دریاداری انگلیس. نشان می‌دهد که چگونه دریانوردان انگلیسی ازین وسیله علمی دنیای قدیم استفاده می‌کرده‌اند .

۱ - روزگارانو - جلد دوم - شماره ۲ ص ۲۴

۲ - تاریخ ادبیات ایران - جلد چهارم - ص ۱۳۵

۳ - روزگارانو - جلد دوم - شماره ۲ ص ۲۷

«جفری چاوسر» انگلیسی که در ۱۴۰۰ میلادی (۸۰۲ - ۵ . ق) درگذشت ، رساله‌ای درباره علم اسطرلاب بزبان انگلیسی نوشته که در لندن چاپ شده است.^۱ هم‌چنین «جان گریوز» (۱۶۰۲ - ۱۶۵۲) ریاضیدان مشهور انگلیسی و استاد علم هیأت‌دانشگاه اکسفورد ، زیج سلطانی‌الخبیگ را که در بین سال‌های ۲۲۶ - ۳۰۷ هـ (۸۴۱ - ۸۲۳) نوشته ، در سال ۱۶۵۰ (۱۰۵۹ - هـ) به زبان لاتینی ترجمه و چاپ کرده است .

نظم‌الدین عبدالعلی بیرجندی شیخ‌الاسلام هرات - که در سال ۹۱۶ هجری (۱۵۱۱ م) درگذشته ، می‌نویسد : زیج سلطانی‌الخبیگ یکی از معروفترین زیج‌هائست که بزبان فارسی تألیف شده . او در شرحی که بر کتاب «ناصرالدین طوسی در معرفت اسطرلاب» نوشته است ، می‌گوید .

«از زمان پیشین منجمان ایرانی اسطرلاب را از برای دانستن ارتفاع آفتاب و کواکب و مطالعه بروج در خط استوا استعمال می‌کردند و هم‌چنین بواسطه اسطرلاب عرض و طول هر شهر و یاکشوری را و یاعمق چاه آب و یاطول مناره یا دیوار و عمود کوه را می‌توان پیدا کرد .»^۲

با آنچه که قبلاً گفتیم ، دانش نجوم و ستاره‌شناسی یکی از نوروژ دریائی فنون مورد نیاز دریانوردان است که از روزهای اولیه‌ای که ایرانیان قدم به دریاها نهادند مورد توجه دریانوردان باستان بوده است . نمی‌دانیم که دریانوردان باستان تقویم مخصوص دریائی مدون داشته‌اند یا نه ؟ اما اکنون دریانوردان خلیج فارس تقویم محلی مخصوصی دارند که آغاز آن روز نهم مرداد (۳۱ ژوئیه) هر سال است . بکاربردن کلمه (نوروز) در این تقویم ، ما را بر آن می‌دارد تا بگوئیم : از روز گارانی که نوروز در ایران متداول شده ، نوروز دریائی نیز در بین ناورانان و ناخدایان معمول گشته است . متأسفانه تاکنون هیچ تحقیقی در زمینه این تقویم بعمل نیامده و با آنکه از چند مقام علمی و دانشگاهی و دوتن از منجمین و دانشمندان که درباره «نجوم در ایران» مطالعات عمیق دارند ، تحقیق شد ، هیچ کدام از این تقویم محلی و وجود نوروز دریائی در جنوب ایران ، اطلاعی نداشتند .

فقط استاد بهروز باین تقویم اشاره مختصری کرده و می‌گوید : «... در غرب تقویمی را که در آن وقایع اوضاع کواکب هم نوشته می‌شود المناک می‌گویند . از دوسه قرن پیش به این طرف المناک دریائی هم برای استفاده دریانوردان استخراج و چاپ می‌شود که شبیه به تقویم‌های رومی ایرانی است . تا چند قرن پیش منجمان جنوب ایران هم تقویم دریائی استخراج می‌کردند ، ولی مدتهاست که دیگر متروک شده و فقط نامی از آن در کتب نجومی باقی مانده ...»^۳

۱ - کهنسال‌ترین اسطرلاب ایرانی در کلکیون‌های : لوئیس ایوانز دانشگاه اکسفورد - موزه و بکتوربا - موزه آلبرت - موزه ملی دریانوردی در گرین‌ویچ در انگلستان نگهداری می‌شود :

ADD الف : موزه بریتانیا

ADD --- 22702 ب : موزه بریتانیا

۲ - روز گارنو ، چاپ لندن ، جلد دوم شماره ۲

۳ - تقویم نوروزی شهر یاری - ص ۲۹

قبل از اینکه در این باره ، به بحث پردازیم ، یادآوری این نکته ضروریست که در دوران باستان در ایران تقویم‌های گوناگونی وجود داشته که معروفترین آنها : تقویم سغدی - سیستانی - طبری و گیلانی است .

درباره تقویم طبری ، مطالعاتی صورت گرفته که مهمترین آنها نوشته‌های : موسی نصری همدانی - ذبیح بهروز - سیدحسن تقی‌زاده - دکتر صادق کیا - دکتر ناتل خانلریست .

درباره تقویم محلی گیلانی ، فقط سیدحسن تقی‌زاده اشاره‌ای دارد و آنرا نتیجه اشتباه يك نویسنده اسلامی می‌داند . و شاید هم چون وی تقویم گیلانی را نمی‌شناخته ، چنین نظری ابراز کرده است . حال آنکه علی‌حضور که در حال حاضر رساله دوره دکترای خود را می‌نویسد ، پس از تحقیقات مفصلی در گیلان و مازندران و جمع‌آوری نسخ خطی و اطلاعاتی که در کوهستان‌های نور ، کجور و قارن در روی تقویم طبری بدست آورده ، «نوروز طبری» را به تفصیل شرح داده است . و ضمناً با اطلاعاتی که از برخی کتب و مأخذ بدست آورده ، سابقه تقویم گیلانی را نیز ، روشن کرده است .

نوروز گیلانی از ۲۲ آبان (۱۳ نوامبر) آغاز می‌شود و تا دوران صفویه در گیلان معمول و مرسوم بوده است . جالب اینکه در این تقویم ، روزهای آخر سال را که محاسبه آن دشوار بوده است در حساب سراسری سال نمی‌آورده‌اند . این روزها را جزء ایام و روزهای پربرکت و عزیز می‌دانسته‌اند . چنانچه باران می‌باریده به آن «باران برکت و رحمت» لقب می‌دادند ، روزهای بارندگی را «شفابخش» نیز می‌شمردند و آب جمع‌آوری شده در این روزها را برسم تبرک به بیماران می‌داده‌اند .

وجود تقویم طبری و گیلانی ، در مناطقی نزدیک بهم ، این فرضیه را تأیید می‌کند ، که در دوران‌های باستان و حتی تا چند قرن قبل ازین ، در نقاط مختلف ایران تقاویمی با سنت‌ها و محاسبات گوناگون وجود داشته است که از جمله بایستی تقاویم مفقوده «نوروز دریائی» و «نوروز زراعی»^۱ ساکنان کرانه خلیج فارس را مربوط بدوران‌های بسیار دور دانست .

بموجب تحقیق و محاسبات استاد ذبیح بهروز ۱۷۲۵ سال قبل از میلاد مسیح (۳۶۷۵ سال قبل) رابایستی مبداء بسیار بزرگ نجومی ایران دانست و تقاویم ایرانی از این مبداء سرچشمه می‌گیرند^۲ .

البته نمی‌توان ادعا کرد که تقاویم نوروز دریائی و زراعی جنوب ایران از هنگام آغاز نجوم در ایران وجود داشته است ، ولی اشاره به این نکته نیز ضروریست که از بدو پیدایش کشتیرانی در سواحل خلیج فارس ، تنظیم تقویم و محاسبه ایام سال امری اجتناب ناپذیر بوده است ، بخصوص که ازدوران‌های بسیار کهن - شاید هم طبق نوشته استاد

۱ - ساکنان جنوب ایران ، تقویمی دارند ، بنام تقویم زراعی که در آن «نوروز زراعی» از روز ۱۶ مرداد (۷ اگست) آغاز می‌شود . نوروز زراعی هفت روز بعد از «نوروز دریا» و شش روز قبل از آغاز «چله کوچک» تابستان و پنج روز قبل از «ایام باحورا» است . در تقویم زراعی آغاز بارندگی را دوم آبان و هفتاد و نهمین روز نوروز زراعی بت کرده‌اند .

۲ - تقویم نوروز شهرباری - ص ۳۰

بهر روز از ۳۶۷۵ سال قبل - نجوم و ستاره‌شناسی در ایران وجود داشته است . اکنون که تا اندازه‌ای با تقویم‌های ایران و مآخذ آن آشنا شدیم ، لازم است سری به سواحل و کرانه‌های خلیج فارس بزنیم تا از نزدیک و از زبان ناخدایان کنونی اطلاعاتی درباره «نوروز دریا» که از زمانهای دور تا با امروز محفوظ مانده است - بدست آوریم .

در سفری که نگارنده برای تحقیق درباره دریانوردی ایرانیان به کرانه‌های خلیج فارس رفتم ، همه‌جا از «نوروز دریا» که از «نهم مرداد» آغاز می‌شود ، سخن می‌رفت . اما اطلاع دقیق آنها در این زمینه اندک بود ، تا اینکه با حاج اسماعیل رئیس سعدی بازرگان - که از خاندانهای قدیمی جنوب است ، آشنا شدیم و توانستیم درباره نوروز دریا اطلاعاتی کسب کنیم .

وی که اجدادش در قرون اخیر همه صاحب کشتی بوده‌اند ، از ناخدایان خود درباره نوروز دریا و روز نهم مرداد مطالب بسیاری شنیده بود . ولی متأسفانه دانستی‌های این ناخدایان هیچ‌گاه ضبط نشده و اطلاعات دقیقی از گفته‌های آنان در دست نبود . تنها یک نفر از اهالی بندر لنگه بنام «حسین وحیدی خنجی» از سال‌ها قبل ، همد ساله تقویمی از «نوروزبحری» منتشر می‌کرده که باز هم متأسفانه در سال‌های اخیر ، به علت تعصبات جاهلانه عده‌ای ملا و عالم‌نما ، چاپ آن متوقف شده است .

چون در طول آن سفر موفق بدیدن «حسین وحیدی خنجی» نشدیم طی نامه‌ای از او خواستیم تا دانستی‌های خود را درباره «نوروز دریا» برای ما بنویسد . ولی بعلت عدم رضایت و عصبانیتی که نویسنده تقویم از همان افراد متعصب و بعضی مقامات دیگر داشته و دارد ، حاضر نشد ، اطلاعات خود را برای ما بازگو کند . ناچار با استفاده از تقاویمی که حاج رئیس سعدی در اختیارمان گذاردند ، نوروز دریا را که آغاز آن از یکم دوسوی و سومین روز «نوروز شمی» است ، عیناً نقل کنیم :

اولین روز نوروز دریا - ۹ مرداد یکصدوسی و سومین روز نوروز ۳۱ جولای
بیست و چهارمین روز نوروز دریا - ۱ شهریور یکصد و پنجاه و ششمین روز نوروز
۲۳ اگست

پنجاه و پنجمین روز نوروز دریا - ۱ مهر یکصد و هشتاد و ششمین روز نوروز ۲۳ سپتامبر
هشتاد و پنجمین روز نوروز دریا - ۱ آبان دویست و شانزدهمین روز نوروز ۲۳ اکتبر
یکصد و پانزدهمین روز نوروز دریا - ۱ آذر دویست و چهل و پنجمین روز نوروز ۲۲
نوامبر

یکصد و چهل و پنجمین روز نوروز دریا ۱ دی دویست و هفتاد و ششمین روز نوروز ۲۲ نوامبر
یکصد و هفتاد و پنجمین روز نوروز دریا ۱ بهمن سیصد و ششمین روز نوروز ۲۱ ژانویه
دویست و پنجمین روز نوروز دریا ۱ اسفند سیصدوسی و ششمین روز نوروز ۲۰ فوریه
دویست و سی و چهارمین روز نوروز دریا ۱ فروردین اولین روز نوروز ۲۱ مارس
دویست و شصت و پنجمین روز نوروز دریا ۱ اردیبهشت سی و یکمین روز نوروز ۲۱ اپریل
دویست و نود و ششمین روز نوروز دریا ۱ خرداد شصت و دومین روز نوروز ۲۲ می
سیصد و بیست و هفتمین روز نوروز دریا ۱ تیر نود و سومین روز نوروز ۲۲ جون

سیصد و پنجاه و هشتمین روز نوروز دریا ۱ مرداد یکصد و پانزدهمین روز نوروز ۲۲ جولای طی تحقیقاتی که در بنادر جنوب صورت گرفت، دریافتیم که در هر یک از بنادر از «نوروز دریا» و «سال دریائی» یک نوع استفاده می‌کردند که چون متأسفانه در مراکز علمی و تحقیقی نتوانستیم مبنائی برای گفته‌های آنان پیدا کنیم، این نقل آنها خودداری می‌شود، تنها آرزوی ما اینست که محققان صلاحیتدار با سفر به بنادر جنوب، مطالعات دقیقی در این زمینه بنمایند و حقایق تازه‌ای ازدانش و فنون دیرین این سرزمین را کشف کنند.

در بنادر دیر، طاهری (سراف)، بستانه، کنگ و لنگه که سابقه ساکنان آن در کار دریانوردی، کشتی‌سازی و مسافرت به دریاها از سایر بنادر بیشتر است، سال دریائی را سیصد و شصت روز حساب می‌کنند. آنان سال را به سه یکصد روز و یک‌شصت روز، بدین شرح تقسیم می‌کنند.

۱- یکصد روز اول از نهم مرداد آغاز شده و به هفدهم آبان خاتمه می‌یابد. این یکصد روز برای دریانوردان در حکم «بهار دریا» و فصل آغاز مسافرت به اقیانوس هند، بحرا حمر، سواحل افریقا و حتی تاسواحل چین است.

۲- یکصد روز دوم از هجدهم آبان آغاز شده و در بیست و هفتم بهمن ماه پایان می‌پذیرد و چون طی این سه ماه در سراسر فلات ایران باران، برف و سرما ادامه دارد، سواحل شمالی خلیج فارس و حتی نزدیک به یک ثلث از عرض خلیج در این منطقه - که عمق ۹۰ متری در آن واقع شده - دستخوش انقلابات جوی می‌شود. ولی با وجود این دریانوردان ایرانی خلیج فارس با شجاعت و شهامت فراوان در این فصل نیز بدریا می‌روند.

۳- در سه ماه سوم که از بیست و هشتم بهمن آغاز می‌شود و در چهارم خرداد خاتمه می‌پذیرد، چند انقلاب هوا و طوفان دریائی روی می‌دهد و دریانوردان در این فصل از رفتن بدریا پرهیز می‌کنند - از این نوع طوفان در بخش‌ها سخن گفته‌ایم.

۴- در شصت روز آخر سال که از پنجم خرداد آغاز و به سوم مرداد خاتمه می‌یابد، خلیج فارس و بحر عمان با انقلابات شدید دریائی اقیانوس هند مصادف است، رفتن به دریا بکلی ممنوع شده و ناخدایان و صاحبان کشتی‌ها با کشیدن سفاین خود به خشکی، بکار تعمیر و استراحت می‌پردازند. ناخدایان باتجربه که محفوظاتی سینه به سینه از دوران‌های بسیار دور دارند و شاید هم مجموع آنها در رهنامه‌ها ثبت بوده است سیصد و شصت روز تقویم دریائی را با شمارش و طریقه مخصوص مشخص می‌کنند.

اگر چه متأسفانه مبنای علمی شمارش روزها و نحوه استفاده کامل از آنها را نشناختیم این تقسیمات را عیناً نقل می‌کنیم، شاید با مطالعه و بررسی بیشتر صاحب‌نظران در این باره نیز دانستنیهای تازه‌ای کشف شود.

دریانوردان بنادر و جزایر این منطقه از خلیج فارس هر روز از یکصد روز اول سال را بدین طریق نامگذاری و تقسیم‌بندی می‌کنند:

یک در ده تاده درده.

یک در بیست تاده در بیست.

.....
 يك دريود تاده درنود .

وقتی با یکی از ناخدایان یا ملوانان خلیج فارس درباره یکی از روزهای مذکور در ماه‌های (مرداد - شهریور - مهر) صحبت کنید، مثلاً بگوئید امروز «۲ در ۲۰» است از بدون اینکه تقویم شمسی جلالی داشته باشد می‌داند که این روز مصادف با «۲۱ مرداد» است. در حالیکه اگر «یکصد روز بعد درباره «۲ در ۲۰» با او صحبت کنید، با چند لحظه تکرار می‌داند که آن روز مصادف با «۱۰ اسفند» است، بدون اینکه بتواند اسم ماه شمسی جلالی را ببرد. ناخدایان خلیج فارس، شصت روز آخر سال را نیز با این ترتیب مشخص کرده‌اند:

يك درده شصتی

دو درده شصتی

سه درده شصتی

.....

يك در بيست شصتی

ده در بيست شصتی

الی آخر

ناخدایان و ملوانان اکثر روزها را که هنگام انقلاب یا آرامش دریاست، و با مصادف با طلوع و غروب ستارگان و ضربه بادهاست، با این محاسبات می‌شناسند که چون این مطالب در بخش «بادهای موسمی و نابهنگام» آمده است از تکرار آنها خودداری می‌کنیم.

در تقویم یکساله دریائی دریانوردان خلیج فارس شانزده روز مهم وجود دارد، که ناخدایان بدون اینکه اسامی یا تاریخ این روزها را درجائی ثبت کرده باشند، همه آنها را از حفظ دارند و با تطبیق آنها با یکسال سیصد و شصت روز دریائی و با محاسبه سه یکصدروز و یک شصت روز، این ایام را در محاورات روزانه خود بکار می‌برند، بدین ترتیب:

۱۰ - مرداد - اول چله کوچک تابستان (آغاز سفر دریائی) .

۱۱ - مرداد - اول ایام باحورا .

۱۹ - مرداد - آخر ایام باحورا .

۱۷ - شهریور - طلوع سیل بفارس^۱ .

۱ - یرفور هادی حسن به نقل از نسخه خطی ابن ماجد - کتابخانه ملی پاریس (۳۱ ام اس - ۲۲۹۲) درباره طلوع و غروب سهیل می‌گوید:

«ستاره سهیل از ماورا، قطب جنوب در دو بیست و بیست و دومین روز «نیروز» (شاید مقصود نیروز باشد!) در فجر طلوع میکند و در چهلمین روز «نیروز» غروب می‌نماید. شما اگر از يك دریانورد بپرسید هرگز این را نمیداند، مگر آنکه این کتاب را مطالعه کرده باشد، وگرنه قادر به پاسخ این پرسش نخواهد بود، حتی اگر آثار محمد بن شاذان و یارانش را نیز صدها بار

- ۲- آبان - اول ایام بارندگی .
 ۱- دی - شب یلدا .
 ۲- دی اول چله بزرگ زمستان .
 ۱۱- بهمن - اول چله کوچک زمستان .
 ۲۰- اسفند - بردالعجوز .
 ۲۷- اسفند - آخر بردالعجوز .
 ۲۲- فروردین - غروب سهیل .
 ۱۰ اردیبهشت - غروب ثریا
 ۹ خرداد - اول ریاح بوارح
 ۲۱ خرداد - طلوع ثریا
 ۱ تیر - اول چله تابستان
 ۱۸ تیر - آخر ریاح بوارح

همانطور که قبلاً گفتیم، چون رهنامه‌های دریانوردان ایرانی خلیج فارس از میان رفته است، نتوانستیم از آن‌چه که پس از گفت و شنود با چند ده ناخدا شنیدیم اطلاعات صحیح‌تر و دقیق‌تری بدست بیاوریم فقط نام و تاریخ این روزها را که بطور وسیع و در سرتاسر خلیج معروف و مرسوم است، نقل کردیم .

آنچه که در تقویم دریائی ساکنان جنوب قابل توجه است و جادارد درباره آن مطالعات دقیق‌تری بعمل آید، پنج‌روز آخر سال است که دریانوردان برای این روزها شاخص معینی ندارند . در این روزها هیچ‌گونه پیش‌بینی برای رفتن بدریا نمی‌شود و بنظر می‌رسد که بحساب نیاوردن این پنج روز، از يك رسم دریائی کهن که با نجوم بسیار قدیمی و شاید ۳۶۷۵ ساله ایرانی (بر طبق نظر استاد بهروز) ارتباط دارد، ریشه گرفته باشد . ایرانیان از همان آغاز که تمدنی ویژه را در فلات ایران بنیان نهادند، پنج تا ده روز آخر سال را به بازگشت ارواح اختصاص دادند و عقیده داشتند که ارواح درگذشتگان آن‌ها، در این پنج روز بزمین باز می‌گردند . آن‌ها می‌پنداشتند که چشمان ارواحشان به خیرات و مبرات که به یاد آن‌ها می‌کنند، دوخته شده است . در این پنج یا ده روز (در مناطق مختلف تعداد روزها تفاوت داشته است) پرهیزهای مخصوص وجود داشته است . در تقویم ایرانی قبل از اسلام سیصد و شصت‌روز را بعلاوه پنج روز حساب می‌کردند . و آن پنج روز را متبرک می‌دانستند و در این ایام که عملاً «فروردگان» خوانده می‌شد، یعنی روزهایی که با آئین‌های مخصوص مذهبی همراه بود، چنانکه گفتیم اگر باران می‌بارید، قطرات آن را برای شفا نگهداری می‌کردند . اکنون لازم بنظر می‌رسد که درباره روز «نهم مرداد» و این که چرا این روز را



خواننده باشد . «از صفحه ۱۲۶ ام اس ۲۵۵۹ چنین بنظر می‌رسد که آثار «پیشینیان» یعنی آن سه‌ناخدای ایرانی (رجوع کنید به بخش رهبانان و دریانوردان ایران) کماکان در نخسین نیمه قرن شانزدهم نیز هنوز مورد منورت قرار می‌گرفته است ... دریانوردی ایرانیان - بروفور هادی حسن .

در هر سال «نوروز دریا» اعلام و نام‌گذاری کرده بودند، توضیحاتی بدهیم :
 عده‌ای را عقیده بر آن است که ساکنان سواحل جنوبی ایران و بخصوص منجمین و تقویم نویس‌ها از زمان‌های بسیار دور چون نمی‌دانسته‌اند اختلافات يك چهارم روز (۵ ساعت ۴۸ دقیقه و غیره ...) را محاسبه کنند، تفاوتیم را هر یکصد و بیست سال یکبار اصلاح می‌کرده‌اند. چنانچه در تقویم طبرستان اول نوروز ۲۲ آبان‌ماه بوده است. همین دسته عقیده دارند که انتخاب روز «نهم مرداد» بعنوان «نوروز دریا» نتیجه يك عقب افتادگی در حدود نهمصد و سی ساله است که نتوانسته‌اند آنرا بطور صحیح محاسبه کنند. (استاد همائی نیز چنین عقیده‌ای دارند).^۱

نمی‌دانیم این عقیده تا چه حد صحیح است، ولی طی تحقیقاتی که در بنادر جنوب بعمل آمد بدین نکته واقف شدیم که روز آغاز نوروز دریا، درست همزمان با روز پایان یافتن طوفان‌های بسیار شدید شصت روز - ۱۱ خرداد تا ۹ مرداد - است که طی سه قرن اخیر که انگلیس‌ها در هند مستقر بودند، آن را «جون جولای» نامیده‌اند. چنین بنظر می‌رسد که پس از فرونشستن طوفان‌های شصت روزه و آغاز دوران آرامش دریا، دریانوردان، بکار دریانوردی می‌پردازند و شاید بدین سبب روز نهم مرداد را آغاز کار دریا و شروع سال نو قرار داده‌اند.

در سواحل شبه قاره هند، دریانوردان، روز نهم مرداد (اول اگست) را جشن می‌گیرند. در این روز هر يك از دریانوردان هر قدر نارگیل داشته باشند، آنها را به دریا می‌ریزند و با خواندن سرودها و اوراد، چند روزی را بشادی بگذرانند. سپس سفرهای دریائی آغاز می‌شود. بنابراین می‌توان چنین پنداشت که آغاز سال دریائی (۹ مرداد) مصادف با پایان طوفان‌های وحشتناک و مرگ بار اقبانوس هند، بحر عمان و خلیج فارس و همزمان با فرارسیدن دوران آرامش دریاست. بدین سبب دریانوردان ایرانی آن را «نوروز» یعنی روز آغاز فصل زندگی دریائی و حرکت درآبهای ژرف و دریاهاى نقاط مختلف دانسته‌اند. با این حال جا دارد درباره هر دو نظریه و یا سنت و آدابی که چنین سال و تقویمی را بوجود آورده است، مطالعات دقیق و عمیقی بعمل آید.

دریانوردان ایرانی خلیج فارس - طبق تقاویم محلی و دریائی - نهم مرداد را آغاز فروردین دربائی می‌شناسند. با این حساب اول هرماه دریائی بشرح زیر با تقویم خورشیدی مطابقت می‌کند، و اول فروردین‌ماه خورشیدی، مطابق با ۲۲ آبان دریائی است :

۱ - علی حموری دریایان نامه دانشگاهی خود اطلاعات دقیق و منظمی ازین نظریات و عقاید گردآورده‌اند که با تشکر، قسمت کوتاهی از آن مورد استفاده و استناد قرار گرفته است.

۹ مرداد	خورشیدی	۱ فروردین	دریائی
۸ شهریور	،	۱ اردیبهشت	،
۷ مهر	،	۱ خرداد	،
۷ آبان	،	۱ تیر	،
۷ آذر	،	۱ مرداد	،
۷ دی	،	۱۰ شهریور	،
۷ بهمن	،	۱ مهر	،
۷ اسفند	،	۱ آبان	،
۱ فروردین	،	۲۲ آبان	،
۸ فروردین	،	۱ آذر	،
۷ اردیبهشت	،	۱ دی	،
۶ خرداد	،	۱ بهمن	،
۵ تیر	،	۱ اسفند	،
۳ مرداد	،	آخر اسفند	،
۴ مرداد	،	اولین روز خمره متسرقه دریائی	
۸ مرداد	،	آخرین روز خمره متسرقه دریائی	

ابوریحان بیرونی در آثار الباقیه در فصل روزهای مشهور رومیان ، از اعرابی صحبت می‌کند که «خمره متسرقه» - یا پنج روز مفقوده آنان - در آخر آبان و بین آبان و آذرماه قرار داشته‌است تقریباً مطابق تقاویم نوروزی و برخلاف محاسبیت دیگر، از جمله همین تقویم دریائی که پنج روز مفقوده آن در پایان ماه اسفند است .

با توجه باین نوشته می‌توان چنین پنداشت که لااقل از زمان ابوریحان، نظامهای تقویمی ایرانی در میان اعراب مجاور خلیج فارس هم رواج داشته است . زیرا اگر «خمره متسرقه» را اواخر آبان بحساب آوریم ، با اندکی تقریب با تقویم خورشیدی که طبق آن اول نوروز مصادف با اواخر آبان است، تطبیق می‌کند. سابقه این تقویم را اگر از زمان ابوریحان نیز بحساب آوریم باید گفت تقویم دریائی و نوروز دریائی که هم‌اکنون نیز در بندر جنوبی ایران و بندر سرزمین‌های عربی خلیج فارس مرسوم است دارای سابقه‌ای بس طولانی است .

در کار دریانوردی ایرانیان ، از زمانهای بسیار دور شناخت

منازل قمر

منازل بیست و هشت‌گانه قمر ، اهمیت فراوان داشته است .

چرا که «ماه» و نحوه حرکت آن راهنمای حرکت شبانه آنها برپهنه دریاها بوده است. منجمین ایرانی با شناسائی چگونگی حرکت و منازل مختلف قمر و گذاردن

نام‌های خاص باین منازل در نوشته های خود حالات قمر و منازل آنرا بکار می‌برده‌اند و اساساً توجه بحرکت آفتاب، ماه و سیارات، برای مردمی که هیچ وسیله‌ای جهت شناسائی مسیرهای دریائی خود نداشتند امری طبیعی واجتناب ناپذیر بوده است.

در ایران باستان سال شماری (بنظر بهروز - اسکندرودارا) را با گردش ظاهری خورشید بدور زمین محاسبه می‌کردند، چراکه هنوز حرکت زمین و وضع ثوابت و سیارات مشخص نشده بود. ولی در خلیج فارس بعلمت اینکه ناخداها بطور مداوم شبانه روز در حرکت بودند، هرگاه این سفرها هفته‌ها و ماه‌ها بطول می‌انجامید از حرکت ماه و ستارگان هم برای جهت‌یابی و هم در محاسبات سال شماری استفاده می‌کردند.

نه‌تنها ایرانیان، بلکه سایر اقوام دریانورد نیز از سیستم و تقسیمات تقویم (شمسی - قمری) بهره می‌بردند. هندیها که هزاران کیلومتر مرز دریائی دارند. از دورانه‌های بسیار دور تقویمشان را با سالهای «شمسی - قمری» تنظیم می‌کردند.

نحوه محاسبه «منازل قمر» از پنجهزار سال قبل تاکنون سه بار، تغییر کرده است:

۱ - بار اول که این تغییر بسیار بکندی صورت گرفت و شاید از سه هزار سال قبل هم تجاوز کرده باشد، ۲۸ ماه نامتساوی ملاک محاسبه بود.

۲ - در طریقه دوم که هندیها بدان عمل می‌کردند، تعداد منازل ۲۷ ماه متساوی بود. این طریقه از قرن دوم هجری به بعد، از هند بخاورمیانه آمد و بین ماتهای مسلمان رواج یافت. البته اعراب در این محاسبه منزل «زبان» که یکی از منازل قمر است قطع کردند و آنرا محاسبه نمی‌کردند.

۳ - از قرن سوم به بعد «طریقه سوم» که تقسیم به صورت ۲۸ ماه متساوی است، مورد توجه و محاسبه اکثر ممالک مسلمان قرار گرفت و در ایران هم از آن استفاده کردند.

ایرانیان از هزاران سال قبل منازل قمر را شناخته بودند و برای هر يك از آنها اسامی مخصوصی داشتند در «اوستا» و «بندھشن» دو کتاب معتبر ایرانیان باستان، اسامی منازل قمر نقل شده است. ابوریحان بیرونی ضمن نقل منازل قمر در تقاویم «خوارزمی، سفدی و ایرانی» باین مسئله بخوبی اشاره کرده است. بندھشن، ظاهراً در قرن سوم هجری بوسیله یکی از ایرانیان (یکی از ایرانیان زردشتی) نوشته شده است. «بندھشن ایرانی» چند سال قبل در تهران بزبان پهلوی و با مقدمه کوتاهی از دکتر ماهیار نوایی چاپ شده و در مقدمه همین کتاب می‌خوانیم که:

«نام این نامه پهلوی، بندھشن یا زند آگاهی است و بیشتر به نام بندھشن بزرگ یا بندھشن هندی بآن داده‌اند، و یا بسخن دیگر، پس از آگاهی از وجود نسخه های کامل بندھشن که هم در ایران نوشته شده است، گزیده بندھشن را «بندھشن کوچک» نام نهاده‌اند. تاریخ و نام نویسنده بندھشن در یکی از دست نویسیها چنین آمده است.

«فرجام یافت به درود، شادی و رامش اندر روزاشتاد ماه تیر، سال ۹۵۷

پس از ۲۰ (سال از) بیخ یزدگرد شاهنشاه. من این بنده فریدون مرزبان فریدون و وهرام «=بهرام» اسپندار شه مردان دینبار نوشتم و فراز هشتم از برای ... رستم فرخزاد ایزد یارووینژن».

در این اثر ارزنده، بیست و هفت نام از منازل قمر نقل شده که «فردیناند - یوستی» برای نخستین بار آنها را بحروف لاتین برگردانید و سیدحسن تقی‌زاده با استفاده از این ترجمه آنرا بفارسی درگاه شماری نقل کرده است. ترجمه‌ای از این منازل را دکتر ماهیار نوایی در اختیار نگارنده قرار دادند. ضمناً علی‌حضور با برگرداندن اسامی منازل از متن پهلوی به فارسی و لاتین بما فرصت دادند تا عین آن مطالب را نقل کنیم.

بنظر گروهی از محققین نجومی ایران (در حال حاضر) معلومات تقویم و مآخذ نجومی در «بندهشن» و دیگر آثار پهلوی مثل کتاب «زاداسپرم» کاملاً سستی است و نویسندگان این کتابها خود چندان اطلاع دقیقی از آنچه نقل کرده‌اند، نداشته‌اند و معلومات خود را از نسخ کهنه‌تر رونویس کرده‌اند.

سیدحسن تقی‌زاده درگاه شماری ضمن نقل ترجمه «یوستی» از منازل قمر می-

گوید:

«... این فهرست از کتاب بوندهشن ترجمه یوستی اخذ شده و در آن از پدیورالبطین شروع می‌کند که مطابق ترتیب منازل قمر عربی است، ولی چنانکه بیرونی در آثار الباقیه صفحه ۳۴۱ - نسخه عربی گوید: عجم از ثریا شروع می‌کرده، ولی در جدول منازل سفدی و خوارزمی ابتدا از ثریا درج شده است. ظن قوی بر آن است که منازل قمر ایرانی هم از ثریا شروع می‌شده و اگر چنین باشد شاید قرینه آن باشد، که ایرانیها منازل قمر را از هند اخذ و اقتباس کرده و ترتیب نکستیراهای هندی را معمول داشته‌اند. منازل قمر تا آنجا که معلوم است در چین، هندو عرب (جداول تمویحی هند) معمول بوده، ولی کدامیک از آنها اصل و کدامیک اقتباس، معلوم نیست و مستبعد نیست که منازل ایران و هندو عرب اصلاً از بابل آمده باشد»^۱

با اینکه تقی‌زاده با تردید درباره «منازل قمر ایرانی» صحبت می‌کند، ولی منطق حکم می‌کند که نقل ماهها و ستارگان در بندهشن و اوستا و زاداسپرم را مقدم بر اطلاعات اعراب - که بعد از ظهور اسلام علم نجوم در میان این قوم پیشرفت کرد - دانست.

با اینکه متأسفانه کتب نجوم باستانی ما از میان رفته و یا عبری و سایر زبانها ترجمه شده، و تنها نام «۲۷ منزل قمر» در بندهشن بزبان پهلوی باقی مانده است، با اینحال دریانوردان ایرانی، کماکان از روئیت تا غیبت منازل مذکور مسیر حرکت کشتیهای خود را در شبها تعیین می‌کنند. در محاسبه‌ای که از زمانهای بسیار کهن انجام شده، ۲۷ منزل قمر را سیزده روزه و منزل «جبهه» را ۱۴ روز محاسبه کرده‌اند و سال ۳۶۵ روزه کامل را در این منازل بحساب می‌آورند. تنها اختلافی که در محاسبه

منازل قمر با تطبیق «بندهشن» و «کتب عربی» - اعم از آنهائیکه عربها یا ایرانیان به زبان عربی نوشته‌اند - وجود دارد ذکر بیست و هفت منزل در «بندهشن» و ۲۸ منزل در کتب نجوم عرب و تواریخ نجومی اسلامیت. باید دانست که هندیهما هم منازل قمر را (بیست و هفت منزل) ثبت کرده‌اند، و این خود می‌رساند که سنت آریائی کهن‌تری وجود داشته است که هم بایران و هم بهند رسیده است. بموجب سدنوشتدای که از: سید حسن تقی‌زاده - دکتر ماهیار نوایی رئیس دپارتمان‌السنه زبانهای باستانی و علی حصوری دانشجوی زبان باستانی بدست ما رسیده است، از منزل «رشا» در نجوم عرب، در «بندهشن» نامی برده نشده است، و رونویس‌کننده این اثر پهلوی در قرن سوم هجری که نامهای، منازل قمر را نوشته فقط نام ۲۷ منزل را برده است. در تقاویم محلی که هم اکنون در دو سوی خلیج فارس منتشر می‌شود، در ستون «طالع‌الفجر» منزل «اخبیه» را به اول برج حمل ش مطابق ۲۲ مارس و دویست و هفدهمین روز طلوع سهیل - آغاز می‌کنند.^۱ چون دریانوردان هر دو سوی ساحل خلیج فارس، جداآنهاکه بعربی سخن می‌گویند و چه بفارسی، منزل اخبیه را آغاز ۲۸ منزل قمر می‌دانند، ما نیز کاسامی منازل قمر بعربی را از آنها گرفته‌ایم، منازل مذکور را با آنچه که در بندهشن نقل شده و تقی‌زاده نیز در گاهنامه از آنها یاد کرده است عینا نقل می‌کنیم. منتهی چون بنظر رسید که علی حصوری در ترجمه ۲۷ منزل از بندهشن بفارسی امروز و هم‌چنین در نقل این کلمات پهلوی بحروف لاتین دقت بیشتری بخرج داده و آنچه را که بفارسی در اختیار ما گذارده است صحیحتر بنظر میرسد، لذا منازل بیست و هفت گانه را به نقل از ترجمه و بازگرداندن آن بلاتین از (علی حموری) می‌آوریم:



۱ - معروفترین نقیسی که در دو سوی خلیج فارس مورد استفاده دریانوردان ایرانی عرب قرار می‌گیرد (تقویم‌العربی) استخراج‌نیخ‌عبدالعزیز بن‌عبدالله عیونی چاپ قطر است.

ماه میلادی	ماه خورشیدی	منازل قمری از پهلوی چگونه تلفظ میشود؟ (با حروف لاتین)	منازل قمر (بندهشن)	منازل قمر (عربی)
۲۱ مارس	۱ فروردین	Kaht Sar	کَهِت سر	سعد اخبیه
۳ اپریل	۱۴ فروردین	Kaht myan	کَهِت میان	مقدمه
۱۶ اپریل	۲۷ فروردین	Kaht	کَهِت	مؤخر
۳۰ اپریل	۱۰ اردیبهشت	ذکر ی نشده	دراوستا و بندهشن	رشا
۱۲ مه	۲۲ اردیبهشت	Padevar	پرویز	شرطین
۲۵ مه	۴ خرداد	Peshparviz	پیش ^۱	بطبین
۷ ژوئن	۱۷ خرداد	Parviz	پرویز	ثریا
۲۰ ژوئن	۳۰ خرداد	Paha	پها	دبران
۳ ژوئیه	۱۲ تیر	Aze Sar	اذی سر ^۲	هقهه (خویا)
۱۵ ژوئیه	۲۴ تیر	Bashn	بشن ^۳	هنمه
۲۸ ژوئیه	۶ مرداد	Raxvat	رخوت	ذراع
۱۰ اوت	۱۹ مرداد	Taraha	ترهه	نثره
۲۴ اوت	۲ شهریور	Azara	آزره ^۴	طرف
۵ سپتامبر	۱۴ شهریور	Nahn	نحن	جبهه
۱۹ سپتامبر	۲۸ شهریور	Mayan	میان	زبره
۲ اکتبر	۱۰ مهر	Avadem	اودم	صرفه
۱۵ اکتبر	۲۳ مهر	Masha	مشاحه ^۵	عوی (عوا)
۲۸ اکتبر	۶ آبان	Supr	اسپور	سماک
۱۱ نوامبر	۲۰ آبان	Husru	حوسرو	غفر
۲۳ نوامبر	۲ آذر	Sroy	سروی	زبانان (زبانیان)
۶ دسامبر	۱۵ آذر	Nur	نور	اکلیل
۱۹ دسامبر	۲۸ آذر	Gel	گل	قلب
۲ ژانویه	۱۲ دی	Grafsha	گرفته	شوله
۱۵ ژانویه	۲۵ دی	Vanant	ونت	نعایم
۲۹ ژانویه	۹ بهمن	GA	گا	بلده
۱۱ فوریه	۲۲ بهمن	Goi	گوی ^۶	سعدذایح
۲۴ فوریه	۵ اسفند	Muri	موری	سعد بلع
۸ مارس	۱۸ اسفند	Bunaz	بونتر	سعدالسعود

۱ - با «یا» مجهوله .

۲ - با «یا» مجهوله . - دکر نوایی این کلمه را Avesar خوانده است .

۳ - دکر نوایی تلفظ این کلمه را Besn می‌داند .

۴ - دکر نوایی Avaxa نوشتند است

۵ - Masha - دکر نوایی .

۶ - دکر نوایی Srob نوشته است .

۷ - با «و» مجهوله .

۸ - دکر نوایی (iau) ضبط کرده .

۹ - با «ی» مجهوله

چون دریانوردان خلیج فارس از منازل قمر استفاده فراوان می‌برند برای شناخت هر چه بیشتر آنها نوشته «ابوریحان محمد بیرونی» در کتاب التفهیم را عینا نقل می‌کنیم :

«منازل قمر کدامند؟ چنانکه منطقه البروج قسمت کرده باشد به‌دوازده بخش است، نام هر یکی برج ، همچنان نیز قسمت کرده آمده باندازه رفتن ماه هر روزی ، چنانکه هر روزی بمنزلی از آن فرود آید . و عدد این منزلها بنزدیک هندوان بیست و هفت است و نزدیک تازیان بیست و هشت .

و چنانکه برجهای را از ستارگان ثابت صورتها کردند ، همچنان از کواکب ثابتة مرمنازل قمر را نشان‌ها کردند و چنانکه از پس نقطه اعتدال ربیعی نخستین برج حمل ، همچنان نخستین منزل شرطین است . و نشان او دو ستاره روشن برپه‌ها نهاده از شمال بسوی جنوب ، میان ایشان دوری چندبازی است و با آنکه بسوی جنوب گراینده‌تر است ستاره‌ایست سیم خردترین و این شرطین برسروگاه حمل است ، وزین جهت او رانطح نام کردند .

و نام منزل دوم بطین و سه ستاره است ، خردبر نهاد مثلثی . و جایگاهشان از صورت حمل دنبه است . و معنی بطین شکمک بود ، زیرا که چون او را بشکم ماهی قیاس کردند آن بزرگ بود و این خرد .

نام سوم منزل ثریای، پروین و آن شش‌ستاره است یک‌بدیگر اندر خزیده مانند خوشه انگور، و برکوهان گاو است، وعامه مردمان و خاصه شاعران ایشان برآنند که پروین هفت ستاره است ، و آن کمانی است نه راست . و هر چندکه نام نجم بر هر یکی از همه ستادگان افتد و لیکن پروین را خاصه است .

و منزل چهارم دبران، و او ستارده‌ایست بزرگ و روشن و سرخ‌گون بر آن چشم گاو که سوی مشرق است نهاده. و سرگاو بر کرد از قدحی است ، لبش سوی شمال و تنش که دهان گاو است بسوی جنوب . و دبران را نیز تابع‌النجم خوانند ، ای پس‌رونده پروین . و نام پنجم منزل هقعه ، و او سه‌ستاره است خرد بر نهاددیک پایه، و جایگاهشان سرجوز است. و از قبل خریدیشان و یک‌بدیگر اندر آمده بطلمیوس هر سه را یک ستاره‌بری بنگاشت. و نام منزل ششم همنه دو ستاره است یکی خرد و دیگری پاره‌ای روشن‌تر. و هر دو بر دو پایهای دو پیکرند .

و منزل هفتم ذراع‌ای بازوی شیر نزدیک تازیان . و این بازو مبسوط است ، زیرا که مقبوض شعری شامی است بامرزش . و این مبسوط دو ستاره است روشن بر سر هر دو پیکر . و دوری میانشان مانند دوری شرطین است .

و نام هشتم منزل نثره‌ای بینی شیر و جای خلمش دو کوكب است خرد از جمله صورت سرطان و ایشانرا دو سولاخ بینی خوانند و میانشان آن ستاره ابری است که بر بر سرطان است . و گروهی آنرا ملازه شیر نام کنند و اما یونانیان آن دو ستاره خرد را دو خر خوانند، و آن ابری میان ایشان معلقای علفگاه .

و نام منزل نهم طرف‌ای چشم شیر ، و دو ستاره اندمیان ایشان چندارش پدیدار، یکی از صورت اسد است و دیگری بیرون از وی .

و نام منزل دهم جبهه‌ای پیشانی شیر ، و چهار ستاره‌اند روشن ، پیچیده ، نهاده از شمال‌سوی جنوب ، وزیشان روشن‌تر آنست که بسوی جنوب است و او را قلب الاسدالملکی خوانند .

و نام منزل یازدهم زبره و نیز خراتین خوانند ، و دو ستاره است پیدا ، يك از دیگر دوری افزون ارشی دارند و برتن شیرند .

و منزل دوازدهم صرفه ، یکی ستاره روشن بر سردنب شیر نزدیک منجمان و تازیان بر کیسه نراودارند و بر سردنب او آن گیسو که مانده پروین است از استارگان تاریک گردآمده و زبهر این او راهلیه نام کردند ، ای مویهای سردنب .

و نام سیزدهم منزل عوا ، چهار ستاره‌اند از شمال بسوی جنوب رفته و باخر پیچش دارند چون صورت حرف لام و بزیر وزیر عذرا اند و تازیان گویند که سگان‌اند و از پس شیر بانك همی کنند .

و نام چهاردهم منزل سماك اعزل و گفتیم که این دو سماك نزدیک تازیان برد و ساق شیراند . فاما این اعزل نزدیک یونانیان بردست عذراست . و همه مترجمان مجسطی از آن زمان او را سنبله نام کردند ، و آن سنبله که برج ششم بدو معروف شد ضفیره ، ای آن گیسو که برابر عذراء است .

و نام پانزدهم منزل غفر ، دو ستاره خرد بردامن عذرا ناپیدا . و زبهر این نام منزل از پوشیدگی بیرون آوردند .

و منزل شانزدهم زبانی ای دوسروی کژدم . و دو ستاره‌اند از دو کفه ترازو و بر پهنای نهاده ، يك از يك دوری چند نیزه دارند .

و نام منزل هفدهم اکلیل ای افسر ، و سه ستاره است روشن بر پیشانی کژدم و بر پهنای نهاده و اندر آن لختگی خم است .

و نام منزل هزدهم قلب ای دل کژدم ، ستاره‌ایست سرخ و جنبان . و منجمان او را س شت مریخ اندر عقرب نام کنند و پیش از وی ستاره‌ایست خردتر و سپس نیز همچنان ، و هر سه بر خم نهاده .

و منزل نوزدهم شوله‌ای بیش کژدم بر آورده زیرندها ، دنبال و آن دو ستاره است روشن و نه بزرگ . و دوری میان ایشان مقدار بدستی است چربتر .

و بیستم منزل نعایم ای اشتر مرغان ، و چهار ستاره‌اند روشن بر چهار سو نهاده از جمله کمان و تیر و اسب رامی . و تازیان محبره را بجوی تشبیه کردند و این ستارگان را باشر مرغانی که آمدند بآب خوردن . و زین قبل نعایم وارد نام کردند ای آمده زیرا که برابر اینان چهار دیگر هست هم بر چهار سونهاده ، ایشانرا نعایم صادر خوانند ای باز گشته از آب خوردن .

و نام منزل بیست و یکم بلده ، و او جانی است بر آسمان خالی از ستارگان . و زاین قبل او را به بیابان تشبیه کردند و بدان گشاد که میان دوا بر بود . و آن ستارگان که بر کناره او انداز جهت مغرب قلاده خوانند .

و نام بیست و دوم منزل سعد ذایح و ابن سعد دو ستاره است نه روشن ، و بر پهنای

نهاده و میان ایشان فزون ازارشی هست . و نزدیک ایشان سوم ستاره ایست ، تازیان گویند که آن گوسپندی است که سعد او راهمی کشد . و جمله برسروی جدی اند .

و نام بیست و سیم منزل سعد بلغ ، دوستاره است بردست چپ آبریز . و میانشان سیمینی است ، گویند این آنست که سعد او را فروبرد .

و منزل بیست و چهارم سعدالسعود ، سه ستاره است خرد ، برپهنا نهاده . و جایگاه ایشان دنب جدی و بازوی آبریز .

و منزل بیست و پنجم سعدالخبیه چهارستاره است بردست راست آبریز همچون پای بط ، سه از آن بر کردار مثلث . و چهارم که سعد است میان او ، و این مثلث خباشای خانه و سعدها بنزدیک تازیان نه این اند ، ولیکن بسیارند و از منازل قمر بیرون .

و منزل بیست و ششم فرغ نخستین ، و نام منزل بیست و هفتم فرغ دوم ، و نیز پیشین و پسین گویند . و هر یکی از این دو فرغ دوستاره است روشن و یک از دیگر بچند نیزه دور شده و برپهنا . و همه از صورت اسب بزرگ اند . و فروغ بیرون آمدن آب بود از دول ، زیرا که تازیان این چهارستاره را بدول تشبیه کردند و برج یازدهم بدول معروف شد . و نیز هر دو فرغ را دو عرقوه خوانند ، برای و فرودین و نام منزل بیست و هشتم بطن الحوت ، و این کوکبی است روشن بر سر آثرن بازنجر ، و نزدیک وی ستارگان خرداند و برخم کشیده . و تازیان ماهی را از آن ساختند ، و این ستاره بشکم ماهی همی افتد ، و ز فراخی این شکم ، بطن راشکم نام کردند و گروهی این منزل بیست و هشتم رارشا نام کردند ، زیرا که آن ستارگانرا که ماهی از ماهی از آن آمد برسن تشبیه کنند ، تا دول بی برسن نباشد .

پس راه بدانستین این
میان همه مردمان . پس هرک منزل خواهد دانستن از آن
منازل چگونه است
گردد که نزدیک او معلوم باشد ، و گرنی از پروین آغاز دبر راه

قمرسوی مشرق و بمقدار نیزه ای دبران را بجوید . و سوی مغرب بمقدار دویزه شرطین را بجوید . و میان او و میان پروین بطن بیاید جست . چون این چهار منزل بیاید دوری منزل از منزل بتقریب دانسته اید جوینده این علم را . آنگه بدین اندازه از هر منزلی که دانسته اید سوی مشرق و مغرب بر راه قمر دور همی شود و ستاره آن منزل بر آن صفت که یاد کردیم طلب کند ، و ز راه قمرسوی شمال و جنوب لختگی بگراید تا آن ستارگانرا بیابد و آن منزل را بداند . و همچنین یک از پس دیگر بجای آرد تا از همه منازل پیردازد .

معنی طلوع
منازل چیست
معنی این طلوع نه بر آمدن است از افق ، که این او راهر
روزی بود یکبار . ولیکن مرکواکب منازل را پیدا شدن است
همچون تشویق هر سه علوی که بیشتر یاد کردیم ، زیرا که

چون آفتاب بکوکبی از ثابتاب نزدیک آید او را بشعاع خویش بیوشاند . و بر آمدن او بروز گردد و فروشدن او بشب پیش از فروشدن شفق . و این حال او را غیبت خوانند و ناپدید شدن بمغرب . و همچنین باشد تا آفتاب از او بگذرد چندانکه چون پیش از آفتاب بر آید روشنائی سپیده او را غلبه نکند . پس اول این پدید آمدن طلوع او بود و اورانوء

خوانند و هرگاه که منزلی بدین کردار پدید آید نظیر او چهاردهم است ، فرو شود . و این را تازیان رقیب خوانند و فروشدن او وقت بامدادان ، سقوط گویند . و میان طلوع منزلی و طلوع دیگر که به پهلوی اوست سیزده روز بود بتقریب نه به حقیقت ، زیرا که ستارگان منازل همه از یک عظمی اند و عرض ایشان یکسان نیست ، و یکی از دونا حیت شمال و جنوب . و نام انواء بر باران‌ها افتد . و بوقت خویش ، بسقوط منازل بامدادان بمغرب منسوب دارند . و نام بوارح بر بادها افتد و منسوب کرده آیدنه بوقت های باران ، بطلوع منازل بامدادان از زیر شعاع آفتاب . و این همه که تقدیر کردند مرزین عرب راست ، زیرا که اندر بقعتهای يك بدیگر نزدیک اوقات باران و بادوسرما و گرما ، و هرج اندر هوا پدید آید مختلف است پس بدان بقعتهای که يك از دیگر دور باشند بسیار مختلف تر ، و خاصه که یکی بیلا بود و یکی فرو ، بانهادایشان از کوها و ریگها و شوره‌ها و دریاها و مانند این مختلف باشد .^۱



فهرست کلی اعلام

آدی‌مانت کرتی ۱۵۸ - ۱۶۵
 آذربایجان ۲۴۶ - ۴۷۸
 آذرگشسب (آتشکده) ۳۶۱ - ۴۷۸
 آذر نرسی ۲۵۳
 آراباه (نام یونانی بلوچستان) ۲۲۳
 آرادوس ۱۸۹
 آراد ۴۵۷
 آراکیا، ارخه، ایکار، ام‌الربانین، خارک
 ۱۰۰
 آرامگاه میرمحمد ۱۰۴
 آربه‌لا ۱۹۰
 آرتاباز ۱۸۲
 آرتافرئس ۱۵۱
 آرتاکاز ۱۵۲
 آرتاکوس ۱۵۲
 آرت‌میز ۱۵۳ - ۱۵۹ - ۱۶۴ - ۱۶۹
 ۱۷۳ - ۲۰۲ - ۲۰۳ - ۲۰۴
 ۲۰۵ - ۲۰۶ - ۲۰۷ - ۲۰۸
 ۲۰۹ - ۲۱۰
 آرتمیس ۲۱۱ - ۲۱۴ - ۲۱۶
 آرتمیسا ۲۱۲
 آرتمیس‌اگروتز ۲۱۱
 آرتمیس‌اوریتا‌دراسپارت ۲۱۱
 آرتمیس‌تورویل ۲۱۱ - ۲۴۱
 آرتمیزییا ۲۱۲
 آرتمیزدافه ۲۱۱
 آرتمیز دوم ۲۱۱
 آرتمیس‌بورونیا ۲۱۱
 آرتمیسیای اول ۲۱۲
 آرتمیزیای دوم ۲۱۳
 آرتمیسیوم ۱۵۷ - ۱۵۹ - ۲۱۳
 آرتهمی‌سی‌یون ۱۹۴
 آرتهمیس ۲۱۲

آ

آ.اف.برتن ۳۶۵ - ۳۶۶
 آبان ۳۶۲
 آبادان ۵۶ - ۵۷ - ۷۳ - ۹۵ - ۱۰۲
 ۴۳۴ - ۴۷۶
 آبدرا ۱۳۳
 آبزره ۳۹
 آیدوس ۱۵۱ - ۱۷۱
 آستان ۱۳۶
 آپلن‌دافن‌فور ۱۷۳
 آپوستانا ۱۴۸
 آپولو ۲۱۲ - ۲۱۴
 آپولون ۲۱۰
 آتن ۱۵۷ - ۱۶۰ - ۱۶۷ - ۱۷۰
 ۱۸۱ - ۱۸۳ - ۱۸۴ - ۱۸۵
 ۱۹۱ - ۱۹۲ - ۱۹۴ - ۲۰۳
 ۲۰۴
 آتوس ۱۵۱ - ۱۵۲ - ۱۷۵
 آتیک ۱۵۸ - ۱۶۰ - ۲۰۶
 آتیکا ۱۵۰ - ۱۸۱
 آتیکه ۱۹۱
 آتیکی ۱۶۴
 آتنی‌التوسیسی ۱۸۰
 آثارالبلادواخبارالعباد ۵۷ - ۳۳۷
 آثارالباقیه ۳۶۱ - ۴۲۴ - ۵۱۲
 آثار شهرهای باستانی سواحل خلیج فارس
 ۸۳ - ۸۵ - ۴۲۹ - ۴۷۶
 آجیلوس اسپارتی ۱۸۶
 آجیس ۱۸۹
 آدا ۲۰۹
 آدم ۴۰۴
 آدم‌ملک ۴۵۷
 آدولیس ۲۵۴ - ۲۵۶ - ۲۷۳

- آرشام (آرسام) ۱۸۷
 آرناس ۱۷۳
 آرکادیان ۱۶۲
 آرگوس ۱۸۴
 آریابیکس ۱۵۴
 آریابیک ۱۵۳
 آریامانس (آریابیکس) ۱۶۶ - ۱۷۵
 آریامن ۱۶۵ - ۱۷۳
 آریارامنش ۱۴۹
 آریاکا (خلیج کامبی) ۲۳۷
 آریان ۱۱۰ - ۲۲۲ - ۲۲۷ - ۲۳۸
 آریانپور، (دکتر امیر حسین ...) ۱۹۴ - ۱۹۷
 آریستازانس ۱۸۸
 آریستاگور ۱۵۰
 آریستاگوراس ۱۹۱
 آریستون ۱۵۵
 آریستید ۱۶۵ - ۱۶۷ - ۱۷۳ - ۱۷۴
 آزانی ۳۳۲
 آزاینا (زنج) ۳۲۹
 آزیلا ۴۵۳
 آسیش ۲۳۸
 آسیاتن ۱۵۳
 اسپاندوس (شهر) ۴۵۳
 اسپندوس ۱۸۳
 آسکو ۲۴۱
 اسکولاکیس ۱۳۷
 آسیا ۵۹ - ۶۶ - ۱۴۸ - ۱۶۹ - ۱۷۲ - ۱۷۴ - ۱۸۱ - ۱۸۲ - ۱۸۴ - ۲۱۷ - ۲۳۵ - ۲۶۱ - ۲۶۸ - ۲۶۹ - ۲۷۶ - ۲۹۹ - ۳۷۹ - ۳۹۰ - ۴۱۸ - ۴۲۱ - ۴۲۶ - ۴۸۲
 آسیای صغیر ۱۳۳ - ۱۳۴ - ۱۳۹ - ۱۷۷ - ۱۸۵ - ۱۸۶ - ۱۹۰ - ۱۹۱ - ۲۰۳ - ۲۰۸ - ۲۰۹ - ۲۱۲ - ۲۶۸ - ۴۵۱ - ۴۵۳
 آسیای غربی ۲۷۸
 آسیای مرکزی ۴۶۶
 آشور ۶۵ - ۱۳۲ - ۳۹۴ - ۳۹۶
 آشوریها ۶۱ - ۶۵ - ۶۶ - ۱۲۹ - ۱۹۳
 آشیل ۱۵۹
 آشیلوس ۱۵۲
 آصف ثانی ۳۰ - ۴۵
 آغاجاری ۹۵
 آفریقا ۱۵ - ۵۴ - ۶۶ - ۱۰۰ - ۱۳۵ - ۱۳۹ - ۲۱۸ - ۲۳۷ - ۲۶۱ - ۲۷۶ - ۲۷۸ - ۳۳۰ - ۳۷۹ - ۳۸۳ - ۳۹۰ - ۴۲۱ - ۴۳۵ - ۴۷۹ - ۴۸۱ - ۵۰۸
 آفریقای جنوبی ۳۳۲
 آفریقای شرقی ۳۳۲ - ۳۳۳ - ۳۶۵ - ۴۸۵
 آفونسودآلبو کرک ۱۰۵ - ۳۴۳ - ۳۴۴
 آفتهای ۱۹۴
 آقامحمدخان ۴۷۰
 آکاتوس ۱۵۶
 آکام ۲۳۹
 آکتیون ۲۱۲
 آکدیهها ۶۱ - ۶۵
 آکسفورد ۲۶۹ - ۲۸۷ - ۵۰۵
 آگاتارشید ۲۳۳ - ۲۳۵
 آگرسپوتامی ۱۸۳
 آل بویه ۸۰ - ۱۲۵ - ۲۹۴
 آلکس برنس (سرهنگ ...) ۴۲۶
 آلسیباد ۱۸۳
 آلمان ۱۰۷
 آلمان و انگلیس ۳۳۴
 آل یوفی ۲۹۴
 آمیرتاکوس اول ۱۷۵
 آمریکای جنوبی ۲۱۳
 آمی نیاس پالنی ۲۰۵
 آمون ۱۴۹
 آمون ره آ ۱۴۶
 آمیرال ۱۶۵
 آمیرتاکوس اول ۱۸۲ - ۱۸۳
 آمیناس ۱۷۳
 آمی نیاس پالنی ۱۶۴ - ۱۶۵
 آمینوکلس ۱۵۶
 آاناتولی ۲۰۸ - ۲۸۴ - ۲۸۶
 آناکسیماندر ۴۱۷
 آناهیتا ۲۴۶

آنتال سیداس - (معااهده) ۱۸۵ - ۱۸۷
 آنتوان ویلهلم بروگر ۱۴۰
 آنتا ۱۸۸
 آنتیوکامار جیانا (مرو) ۲۴۱
 آنتیوس کوس ۲۲۹ - ۲۴۵
 آندرا ۲۳۹
 آندرستن ۲۱۴
 آندرو داماس ۱۶۴
 آندروس ۱۷۰
 آنتیوفوس ۱۰۲
 آنتیوفوس چهارم ۱۰۲
 آنیسوس ۱۵۳
 آنی شو ۲۴۱
 آوستانه ۱۳۶
 آ. هر کولانا ۳۶۶
 آی تسینگ ۲۹۷ - ۲۹۸ - ۳۰۹
 آی سینگ ۳۰۸
 آی سینگ جوموز ۲۹۸
 آی چنگ ۲۵۲
 آی چینگ ۲۷۷ - ۳۰۰ - ۳۰۱
 آیگانوس ۱۹۶
 آنیل (شاه جبل) ۴۵۸
 آیولی یا ۱۹۳
 آتولین ها ۱۵۰

ابن انشرتوا ۳۹۲ - ۳۹۳
 ابن الفقیه ۳۰۲
 ابن بطوطه ۹۵ - ۱۱۲ - ۲۵۰ - ۴۵۲ - ۴۷۶
 ابن جبیر اسپانیائی ۳۸۱
 ابن حارث ۸۲
 ابن حوقل ۷۰ - ۷۴ - ۷۹ - ۸۰ - ۸۶ - ۸۷ - ۹۱ - ۱۰۸ - ۳۰۲
 ابن خردادبه ۵۵ - ۱۱۰ - ۳۰۲ - ۳۸۶
 ابن خلدون ۲۶۶ - ۳۶۰ - ۳۶۹
 ابن ذویزان ۲۵۹
 ابن رسته ۲۷۴ - ۳۰۲
 ابن سعد ۴۲۳
 ابن سینا (کتابفروشی) ۴۳۳
 ابن عبدالحکیم ۳۱۶ - ۳۱۷
 ابن عبدالعزیز بن احمدالمغربی ۳۵۵
 ابن ماجد (شهاب الدین احمد بن ماجد جلفاری) ۳۵۳ - ۳۵۴ - ۳۵۵ - ۳۵۶ - ۳۵۷ - ۳۵۸ - ۳۵۹
 ۳۶۲ - ۳۶۳ - ۳۶۴ - ۳۶۵
 ۳۶۶ - ۳۶۷ - ۳۶۹ - ۳۷۰
 ۳۷۲ - ۳۷۳ - ۳۷۵ - ۳۷۶ - ۳۷۷
 ۳۷۸ - ۴۷۹ - ۵۰۹
 ابن المجاور ۳۵۳
 ابن کهلان ۳۵۳
 ابن ندیم ۸۲ - ۳۶۲ - ۳۶۹ - ۵۰۳
 ابن یونس مصری ۵۰۳
 ابی حاتم فسوی ۴۰۸
 ابواسحق ابراهیم بن محمد اصطخری
 ← اصطخری ۵۵ - ۴۲۲
 ۳۸۰ - ۴۲۲
 ابولا ← ابله ۶۸
 ابوالاعوز ۳۱۵
 ابوالحسن علی بن شادان سیرافی ۳۷۸ - ۳۸۶ - ۳۹۰
 ابوالحسن علی بن مسعودی ۵۵ - ۴۲۲
 ابوالحسن محمد بن احمد عمر سیرافی ۳۷۸ - ۳۹۰
 ابوالقاسم فردوسی - حکیم ۱۴ - ۱۵ - ۱۶ - ۱۷ - ۱۸ - ۲۱ - ۲۲ - ۲۳ - ۲۴ - ۲۶ - ۳۷ - ۲۲۹ - ۵۰۱

آنتال سیداس - (معااهده) ۱۸۵ - ۱۸۷
 آنتوان ویلهلم بروگر ۱۴۰
 آنتا ۱۸۸
 آنتیوکامار جیانا (مرو) ۲۴۱
 آنتیوس کوس ۲۲۹ - ۲۴۵
 آندرا ۲۳۹
 آندرستن ۲۱۴
 آندرو داماس ۱۶۴
 آندروس ۱۷۰
 آنتیوفوس ۱۰۲
 آنتیوفوس چهارم ۱۰۲
 آنیسوس ۱۵۳
 آنی شو ۲۴۱
 آوستانه ۱۳۶
 آ. هر کولانا ۳۶۶
 آی تسینگ ۲۹۷ - ۲۹۸ - ۳۰۹
 آی سینگ ۳۰۸
 آی سینگ جوموز ۲۹۸
 آی چنگ ۲۵۲
 آی چینگ ۲۷۷ - ۳۰۰ - ۳۰۱
 آیگانوس ۱۹۶
 آنیل (شاه جبل) ۴۵۸
 آیولی یا ۱۹۳
 آتولین ها ۱۵۰

الف

آ (الهه دریا و آب) ۴۹۳ - ۳۹۵ - ۳۹۶
 ابراهیم کازرونی نادری ۸۳
 ابرهه (ابرحه) ۲۶۱ - ۲۶۲
 ابرهه ذوالمنار ۱۷
 ابریر ۳۸۸
 ابله (ابولوگوس) ۵۶ - ۵۷ - ۶۰ - ۶۸ - ۶۹ - ۹۶ - ۹۷ - ۲۶۳ - ۲۷۴ - ۲۷۵ - ۴۳۱ - ۲۷۷ - ۳۰۶ - ۳۰۷
 ابن اسفندیار ۲۵۹
 ابن اثیر ۷۵ - ۴۳۰
 ابن البلخی ۵۶ - ۶۹ - ۷۱ - ۷۴ - ۷۵ - ۸۰ - ۸۱ - ۸۴ - ۸۵ - ۸۶ - ۹۱

- ابو طاهر حسن بن سعید گناوه‌ای ۱۱۳
 ابو کاظم سیرافی ۴۱۰
 ابو کامل ۴۸۶
 ابولوگوس ← ابله ۶۸ - ۲۷۴
 ابو معشر بلخی ۴۹۹
 ابو یوسف ۹۷
 ابو هلال عسکری ۱۴۰
 ابو هوریره ۲۸۹
 ابی دوریان ۱۶۲
 آپس ۲۲۲
 اتابکان ۳۳۸
 اتران سوسونکا (اهالی ایلام) ۴۶۲
 اتوس ۱۴۴
 اتیوبی ۱۴۹ - ۱۸۸ - ۲۳۶ - ۲۵۶ -
 ۲۵۷ - ۲۶۰ - ۲۶۵
 اتی‌دوبیزانس ۲۰۳
 ا. ج. باتلر ۲۸۷
 احسن التقاسیم فی معرفته الاقالیم ۵۶ -
 ۷۳ - ۷۴ - ۷۵ - ۷۹ - ۸۰ -
 ۸۵ - ۸۹ - ۳۲۸ - ۳۵۰ - ۳۵۱
 ۳۸۲ - ۴۳۱ - ۴۹۳
 اجیلدس ۱۸۴
 احساء ۱۱۳ - ۳۰۵
 احمد آرام ۴۱۶ - ۴۲۱ - ۵۰۱
 احمد اقتداری ۸۳ - ۸۵ - ۱۰۰ -
 ۳۷۷ - ۳۸۰ - ۳۸۱ - ۳۸۲ -
 ۴۷۶
 احمد بشیری ۴۴۲ ، ۴۴۳
 احمد بن تبرویا ۳۵۵ ، ۳۵۸
 احمد بن صالح ۴۸۹
 احمد بن علی بن احمد القلقشندی ۵۸
 احمد بن علی بن نیر ناخدای سیراف ۳۹۸
 احمد بن محمد بن عبدالرحمن بن ابوالفضل
 بن المغیری (پامغایری) ۳۵۵
 احمد حامی - مهندس ۱۷۷ - ۳۴۹ -
 ۳۶۱ - ۴۷۸
 احمدزکی پاشا ۳۶۱
 احمد فرامرزی ۱۰۶ - ۲۱۴ - ۲۱۶
 احمد کسروی ۸۸ - ۲۴۸
 احمد مدنی - ناسروان ۶۹ - ۲۷۸
 ا. ج. بی. دیوئینگ ۲۶۷
- ابوالفداء الملك المؤید عماد الدین اسماعیل
 بن علی امیر حمایت ۵۷ - ۱۱۲ -
 ۳۲۹ - ۴۹۵
 ابوالمؤید بلخی ۴۰۳
 ابوبهلول ۲۹۴
 ابوبکر ۲۸۵
 ابوبکر احمد بن محمد همدانی (ابن الفقیه)
 ۵۵
 ابو حفص زین الدین عمر بن مظفر (ابن -
 الوردی) ۵۸
 ابو خطاب اخفش بزرگ ۸۲
 ابوریحان بیرونی ۵۶ - ۳۶۱ - ۵۰۰ -
 ۵۱۲ - ۵۱۷ - ۵۲۰
 ابوزهر برختی ۳۷۸ - ۳۹۰ - ۳۹۱ -
 ۳۹۲
 ابوزید حسن سیرافی ۷۸ - ۴۰۲ - ۴۰۳ -
 ۴۰۶ - ۴۰۷ - ۴۹۷
 ابوسعید حسن بن عبدالله النحوی سیرافی
 ۸۳
 ابورید سهیل بلخی ۴۲۲
 ابوسفیان ۲۸۷
 ابوسعید جنابی ۸۶ - ۱۱۳ - ۲۹۳
 ابوسعید حسن ۲۹۲
 ابوزید ۲۶۶
 ابوزید الحسن ۳۰۸ - ۳۵۷
 ابوشهر ۴۶۷ - ۴۶۸ - ۴۶۹ - ۴۷۱ -
 ۴۷۳
 ابوطالب صارمی ۵۰۲
 ابوظاهر ۸۶
 ابو عبدالله بابشاد ۳۷۸ - ۳۸۸
 ابو عبدالله محمد بن عبدالله بن ادریسی
 (الشریف الادریسی) ۵۶ - ۴۲۲
 ۴۲۳ - ۴۳۳
 ابو عبدالله ذکر باین محمد بن محمود
 قزوینی ۵۷
 ابو عبدالله محمد بن احمد المقدسی ۳۲۸
 ابو عبید ۴۹۸
 ابو عمر (ابن علاء) ۴۹۸
 ابو علی عمر بن رسته اصفهانی ۵۵ - ۴۹۹
 ابو عنان ۳۶۰
 ابوصفره خارکی ۱۰۵

- اریستربول ۲۲۷ - ۲۲۸
 ازافنوس ۱۸۳
 ازاندیوخسرو ۲۵۰
 ازیلا (آزینا) ۲۳۷
 ازه ۱۹۱
 ازین ۱۵۸ - ۱۶۴ - ۱۹۵ - ۲۰۵
 ازلیبا ۱۵۱
 اسپارت ۱۸۱ - ۱۸۳ - ۱۸۴ - ۱۸۵
 - ۱۸۹ - ۱۹۱ - ۱۹۲ - ۱۹۴
 - ۲۰۴ - ۲۰۴ - ۴۵۳
 اسپاسینوس ۲۳۸
 اسپانیا ۱۹۰ - ۳۸۱
 اسپرتی یاس ۱۹۳
 اسپروز ۱۷
 استار (معبد الهه بزرگ) ۴۵۷
 استاکر ۱۰۷
 استانلی ۳۴۱
 استرآباد ۱۳۵
 استرابو ۵۵ - ۶۵ - ۱۰۱ - ۱۴۳ -
 ۲۱۴ - ۲۶۵
 استفانوس بوزانیتومی ۴۱۸
 استین ۱۴۵
 اسدی ۲۲ - ۲۳
 اسفندیار ۳۰
 اسکجموک ۳۶۱
 اسکندر شاه ۲۳ - ۲۴ - ۲۵ - ۲۶ -
 ۲۷ - ۳۰ - ۳۳ - ۴۱ - ۴۴
 ۶۱ - ۶۶ - ۱۰۱ - ۱۱۰ -
 ۱۱۳ - ۱۲۴ - ۱۳۴ - ۱۸۷ -
 ۱۸۹ - ۲۱۴ - ۱۴۷ - ۲۲۰ -
 ۲۲۱ - ۲۲۲ - ۲۲۳ - ۲۲۵ -
 ۲۲۶ - ۲۲۷ - ۲۴۵ - ۲۸۴ -
 ۲۹۴ - ۳۶۰ - ۴۲۹ - ۴۳۴ -
 ۴۵۶ - ۴۵۸ - ۵۱۳
 اسکندریه ۱۰۲ - ۲۷۵ - ۲۸۶ - ۳۱۴ -
 ۳۱۵ - ۳۱۶ - ۳۱۷ - ۳۲۷ -
 ۳۴۰
 اسکندرنامه نظامی ۲۷ - ۳۱۵ - ۳۵۲
 اسکندروس ۲۴
 اسکوپاس ۲۱۳
 اخبار پادشاهان ایران (ک) ۲۴۹
 اخشر ۹۴
 ادوارد براون ۲۵۸ - ۲۶۰ - ۲۶۴ -
 ۳۳۸ - ۴۰۳ - ۵۰۴
 ادوارد توماس انگلیسی ۴۳۸ - ۴۳۹ -
 ۴۸۱ - ۴۸۲
 ادوارد میر (پرفسور ...) ۲۳۸
 ادولیس ۲۷۴ - ۲۷۵ - ۲۸۵
 ادینبورگ ۲۶۴ - ۲۸۷
 اراتوستن ۴۲۲
 ارادوس ۲۸۶
 ارتایکتوس ۱۷۲
 ارتاخیس ۱۴۴
 ارتاضه ۱۴۴
 ارتایوس ۱۴۴
 ارتمیس آمارنیتها ۲۱۱
 ارتیتراس ۲۳۳
 ارجان (بههان) ۷۰ - ۷۱ - ۷۵ -
 ۹۷ - ۹۸
 اردشیر بابکان ۴۱ - ۶۸ - ۸۷ - ۱۸۲ -
 ۱۸۳ - ۱۴۳ - ۱۸۶ - ۲۷۸ -
 ۲۴۱ - ۲۴۹ - ۲۵۱ -
 ۲۵۳ - ۲۷۹ - ۳۰۶
 اردشیر خره ۸۰ - ۲۴۹ - ۲۵۳
 اردشیر دوم ۱۸۶ - ۱۸۷ - ۱۹۰ -
 ۴۵۴ - ۴۵۶ - ۴۶۰
 اردشیر سوم ۱۴۳ - ۲۰۹ - ۴۵۲ -
 ۴۵۴ - ۴۵۵ - ۴۵۶ - ۴۶۰
 اردوان ۲۴۸
 ارض الهند ۵۴
 ارمنستان ۶۷ - ۱۴۰ - ۲۴۶ - ۲۴۷ -
 ۲۲۸
 ارمینیا ۱۴۳
 اروپا ۶۶ - ۱۵۱ - ۱۶۹ - ۱۷۶ -
 ۱۹۰ - ۲۳۵ - ۲۶۸ - ۲۶۹ - ۲۸۴
 ارنست بابلون ۴۵۶ - ۴۵۷
 ارو کادور تایانکانانار ۲۳۹
 ارون درود ۶۲ - ۶۹ - ۴۲۹ - ۴۳۴
 ارهوتا ۲۵۷

- اسکوتویا ۱۹۰
 اسکولاکس کارواندآبی ۲۱۷ - ۲۱۸
 ۲۱۹
 اسکولس ۱۹۳
 اسلامبول ۳۷۹
 اسماعیل بن حسن بن سهل بن ابان (نوه سهل)
 ۳۵۴
 اسماعیل رئیس سعدی بازرگان (حاج...) ۳۰ - ۴۵ - ۵۰۷
 اسماعیلیه ۷۰ - ۱۴۴
 اسه ۱۸۵
 ا. س بلوک ۴۲۶
 اسیمنفائوس ۲۵۶
 اشتراوندس ۳۳۳ - ۳۳۴
 اشولمان - پرفسور ۳۳۳ - ۳۳۴ - ۳۳۴
 ۳۶۵
 اشکانیان ۲۵۱ - ۲۱۶ - ۲۲۸ - ۲۲۹
 ۲۳۸ - ۲۴۱ - ۲۴۶ - ۴۷۸ - ۴۵۰
 اصطخر - پرسپولیس ۱۰۹ - ۱۱۴ - ۲۸۵ - ۴۱۶ - ۴۲۸
 اصطخری - (استخری) ۵۵ - ۶۹ - ۷۱ - ۷۳ - ۷۴ - ۷۹ - ۸۵ - ۸۶ - ۹۰ - ۹۱ - ۱۰۸ - ۱۱۱ - ۳۸۰ - ۳۰۲
 اصفهان ۵۵ - ۷۰ - ۲۴۷
 اطلاع مفید (ک) ۳۷۴ - ۳۷۵
 اطلس اسناد تاریخی و نقشه‌های جغرافیائی
 دربارهٔ خلیج فارس ۴۱۶
 اعشی ۴۹۸
 اغناب ۳۸۸
 افراسیاب ۱۷ - ۱۸ - ۲۰ - ۳۲ - ۳۹
 افتخار العزیز بالله ۳۲۹
 افران تیدس ۱۷۲
 اف. د. ج پاروک ۲۵۴
 افرنجه ۲۴
 افس یاس ۲۰۴
 اف. سینگلر ۳۳۶ - ۳۳۷
 افشاریه ۱۲۵
 افغانستان ۶۴ - ۱۰۷ - ۱۹۰ - ۲۱۸
 ۴۲۶ - ۴۶۶
 افلاطون ۷۸
 اف. و. وستنفله ۳۳۷
 اف. هرت دبلویهیل ۲۹
 اف هیوت ۴۹۷
 افسوس ۲۱۲
 افس ۲۱۱
 اقتصاد ایران ۴۳۱ - ۴۷۵ - ۴۷۹ - ۴۸۳
 اقبال ۱۹۴
 اقلیم سواحل خلیج فارس و دریای عمان
 ۴۴۲
 اقیانوس اطلس ۱۷۵ - ۲۴۳
 اقیانوس هند - در اکثر صفحات .
 ا. ک. جانسن ۴۲۶
 اکره (عکا) ۳۱۴ - ۳۱۵
 اکسوم ۲۷۴ - ۲۷۵
 اکوس ۱۴۸
 اگرا ۱۰۸
 اگوست ۲۳۶ - ۲۶۵
 الاتزیها (شاه اکسوم) ۲۷۵
 الاعلاق النفسیه ۵۵ - ۲۷۴
 البان ۱۶۲
 البده و التاريخ ۵۶ - ۳۳۰
 البلدان ۵۵ - ۴۹۲
 البلدان الخلافة الشرقیه ۷۲ - ۷۵ - ۷۹
 البوق الیمنی فی الفتح العثماني ۳۶۷
 البورنلی ۳۷۶
 التفهیم ۴۲۴ - ۵۱۷ - ۵۲۰
 الرائش الحمیری ۱۶
 الحجازیه ۳۶۳
 الحریت الرش ۱۷
 الحساء ۲۹۳
 الحوادث الجامعه ۴۲۸
 الخراج و صنعة الكتاب ۷۰
 السبعه ۳۷۴
 السیف بن ذی ترحم الحمیدی و المعطوف
 بنتزید ۳۶۹
 الاطواح ۳۷۲
 المبدؤ و الانعارج حمیری ۱۷
 العرب من کلام المعجم ۴۹۸

انجمن هالكويت ۳۳۸ - ۳۳۹ - ۳۴۲ -
 ۳۴۳
 اند (آقای آسمان) ۳۹۴
 اندمان - جزيره ۳۸۵
 اندلس ۲۴ - ۴۳۳
 اندوتزی ۶۱ - ۳۵۷ - ۳۷۵ - ۴۰۴
 انديشك ۹۷
 انشا اردشير (كرخ ميشان) ۲۴۹
 انشرتوا ۳۹۶
 انطاكیه ۷۷ - ۲۶۷ - ۳۱۴
 انكسيمندروس ۴۱۸ - ۴۲۰
 انكسيمنس ۴۱۸
 انسى (پارس) ۲۵۰
 انگلستان ۱۰۶ - ۱۰۷ - ۱۰۸ - ۴۲۵ -
 ۴۲۶ - ۴۲۷ - ۵۰۴ - ۵۰۵ -
 ۵۱۱
 انوشيروان ۲۴۸ - ۲۵۰ - ۲۵۵ -
 ۲۵۶ - ۲۵۷ - ۲۵۸ - ۲۶۰ -
 ۲۶۱ - ۲۶۲ - ۲۶۳ - ۲۶۷ -
 ۲۶۸ - ۲۷۸ - ۴۹۸
 اينل (يکي از ساتراپ‌های هخامنشی)
 ۴۵۹
 اواگوراس دوم ۴۵۶
 اوراگوراس قبرسي ۱۸۵
 اوباتان ← آبادان
 ابوا ۱۵۶ - ۱۵۷ - ۱۸۹ - ۲۱۳
 ابوه ۱۶۰ - ۲۱۱
 ابوله ۲۵۹
 اوييس درفيسكوس ۱۴۷
 او. بي. سي. ستجون (كاپيتان) ۴۲۶
 اوتانس ۱۵۰
 اوتوفراداتس ۱۸۹
 اويد (شاعر رومي) ۳۹۶
 اوچاهرسنت ۱۴۶
 اوراي (شهر) ۲۳۸
 اورس ۲۲۲
 اورشليم ۱۲ - ۳۶۲
 اورنينا ۱۳۸
 اورونتس ۱۸۵
 اوريبباد ۱۵۷ - ۱۵۸ - ۱۵۹
 اورپيوس ۱۵۷
 اوريتا ۲۳۸

العلوم العقليه و اضافها ۳۶۰
 الغيبك - زيچ ۵۰۵
 الغوريا ۳۵۴
 الفتوح البلدان ۳۰۳
 الفوائد في اصول العلم البحر والقواعد ۳۷۱
 الفهرست ۳۶۲
 المتوكل ۲۹۷ - ۳۳۶
 المسالك والممالك ۱۰۸ - ۳۲۹ - ۴۲۲
 ۴۸۵
 المعارف ابن قتيبه ۱۰۴
 المعهد المصري في الدراسات اسلامي ۴۷۵
 المنجد ۳۸۴ - ۴۰۳ - ۴۹۸ - ۴۹۲ -
 ۴۹۳
 الموفق ۲۹۲
 المهلبى ۳۲۹
 المهتدى ۲۹۲
 الوزين ۱۶۰
 النوشجان ۲۶۴
 الياس ۴۷۶ - ۴۷۷
 اليوس كالوس ۲۳۶
 الثاروس ۴۲۵
 امام حسن ۸۵
 امام شوشترى ← محمد علي امام
 شوشترى ۸۴ - ۱۰۸ - ۱۱۰ -
 ۱۱۳ - ۳۶۴ - ۴۳۱ - ۴۷۶ -
 ۴۸۷ - ۴۹۳
 امامزاده شاه عبدالله ۷۰
 ام. بتينز ۳۷۶
 ام. گودفروا ۳۷۶
 امريكا ۴۴۳
 امن آنازى رونت ۱۶۵ - ۲۰۵
 ام. هارتمن ۳۲۸
 امى (جزيره) ۴۰۵
 اميانوس ۳۰۰
 امير عبدالله بن طاهر ۳۶۰
 امير كبير ۴۶۹
 امير مهدى بديع ۱۸۰ - ۱۸۹
 امين رياحى (دكتور ...) ۸۱ - ۴۳۳
 امينياس ۱۱۱
 انجمن آثار ملي ۸۳
 انجمن آسيائى ۱۳

ای یورو مدون گرانیکوس ۱۹۰
ایسوس ۱۹۰ - ۲۶۸
ای یونی یا ۱۹۱ - ۱۹۳

ب

باب المندب ۲۷۳
بابشاد ۳۷۸ - ۳۸۲ - ۳۸۳ - ۴۴۸
بابکراد ۱۱۸ - ۱۲۰ - ۴۶۱
بابل ۶۵ - ۷۳ - ۱۲۷ - ۱۳۷ - ۱۴۶
۱۴۷ - ۱۵۱ - ۱۸۶ - ۱۸۷ - ۲۲۵
۲۵۰ - ۲۷۷ - ۳۱۷ - ۳۹۶
۴۱۷ - ۴۵۲ - ۴۶۲ - ۵۰۰
بابل جنوبی ۲۸۳
بابلوس ۱۸۹
باتاویا ۱۰۶
باتلر ۳۱۷
بادجر ۳۳۶
بادیثالشم ۶۲
بادیس ۱۴۸
بازان ۲۶۴
بارتا ۲۲۵
بارس ۳۶۶ - ۳۶۹
بارنان (دریا) ۳۸۹
باریگازا (بروج) ۲۳۷ - ۲۳۹ - ۲۴۱
بارباریکوم ۲۴۱
بازرگانی چین و عرب ۴۲۹
باستان‌شناسی و هنر ایران (مجله) ۴۲۸
۴۳۳ - ۴۳۴ - ۴۷۶ - ۴۷۷
باستانی پاریزی ۳۶۹
باشی ۹۲
باکتریا ۲۴۱
باکوس آمتا ۱۷۲
باکوس ۲۴۱
باگوآس ۴۵۴
باگایوس ۱۸۸
بالانیوس ۲۲۵
بال لاهرا ۴۰۴
بالنگستان لاور ۹۳
بالیزار بوس ۲۵۶
بامیان ۲۴۱

اوربمدون ۱۷۴
اوزن ۲۴۱
اوستا ۷۹ - ۳۱۰ - ۵۰۱ - ۵۰۲ -
۵۰۳ - ۵۱۳ - ۵۱۴
اوسلیس ۲۵۹
اوطرام - ژنرال ۱۰۷
اوفیری ۱۳
اولین کنگره بین‌المللی مطالعه درباره
کشورهای شرقی ۲۹۹
اهواز ۹۷ - ۹۸ - ۱۰۶ - ۱۰۷ -
۲۹۳ - ۴۶۲
ادیوبویا ۱۹۴
ایاز (شهر) ۴۵۳
ایاز (پادشاه هرمز) ۳۳۶
ایاضیه ۲۹۱
ای . استانلی ۳۳۵
ایتالیا ۱۵۹ - ۱۹۰ - ۴۷۴
ایدریوس ۱۸۷
ایدریه ۲۰۹
ایران - در اکثر صفحات
ایران از آغاز تا اسلام ۷۷
ایران باستان ۱۳۴ - ۱۳۵ - ۱۳۷ -
۱۷۳
ایران در زمان ساسانیان ۲۷۹ - ۴۹۲
ایزیدور کاراکس ۲۳۸
ایستاکوراس ۴۲۰
ایستم ۱۵۷ - ۱۵۸ - ۱۶۲
ایشتر (الهه بابلیها) ۳۹۴
ایسخلوس ۱۷۸ - ۱۷۹ - ۱۸۰ -
۱۸۱
ایستموس ۱۵۷
ایفیکرات ۱۸۵ - ۱۸۷
ایران و اهمیت آن در ترقی و تمدن بشر
۱۴۳
ایران و مسئله ایران ۱۱۱
ایلاس ۱۴۸
ایلام ۶۵ - ۴۶۲
ایمبروس ۱۵۰
ایناروس ۱۷۵ - ۱۸۲
اینوستیکینز ۴۲۶
ایلپادهمر ۱۳۲
اینائو ۴۹۸

بردسیر ۲۴۹	بتانه ۹۲ - ۹۳
برسوس (کاهن بابلی) ۳۹۴	بتمولتان ۴۰۷
برشجفسکی ۴۲۴	بتن اردشیر ۲۴۹ - ۲۵۰
برمه ۲۹۹	بختری ۴۸۹
برنپس ۲۳۷ - ۲۴۵	بحر احمر - در اکثر صفحات و نیز
برنثو ۳۵۳	← دریای احمر
بروشات ۱۸۶	بحراسود ۱۳۹ - ۱۸۲ - ۲۵۵ - ۲۶۸
برهان قاطع ۳۱۳ - ۳۳۳ - ۳۶۴	بحرالجزائر ۱۳۹ - ۱۴۴
۴۸۶ - ۴۸۸ - ۴۹۲ - ۴۹۳	بحر خزر ۱۱ - ۱۷ - ۱۸ - ۲۱
۴۹۴	۶۶ - ۲۷۸ و نیز دریای خزر
بریتانیا ۹۰ - ۱۰۷ - ۴۲۵ - ۴۳۴	بحر عمان ۵۳ - ۶۲ - ۶۶ - ۱۳۶
۴۶۶ - ۴۶۷ - ۵۰۴ - ۵۰۵	۱۳۹ - ۲۲۷ - ۴۲۷ - ۴۳۹
بریاکس ۲۱۳	۲۳۰ - ۲۶۰ - ۴۲۶ - ۴۸۲
بریزانا ۱۴۸	بحر کرمان ۵۶
بریگو ۹۴	بحر کان ۸۶ - ۹۸
بزرگ شهریار رامهرمزی ناخدا و دریانامه	بحرین ۵۸ - ۶۳ - ۶۵ - ۱۰۵
نویس ۲۷۷ - ۴۳۹ - ۴۴۸	۱۰۹ - ۱۱۴ - ۲۴۹ - ۲۵۰
۳۷۸ - ۳۸۰ - ۳۸۲ - ۳۸۶	۲۵۲ - ۲۵۳ - ۲۵۴ - ۲۶۵ - ۲۶۶
۳۸۷ - ۳۸۹ - ۳۹۰ - ۳۹۲	۲۷۷ - ۲۷۸ - ۲۸۵ - ۲۹۱
۳۹۹ - ۴۰۷	۲۹۲ - ۲۹۳ - ۲۹۴ - ۳۰۵
بستانه ۱۳۶ - ۵۰۸	۳۱۳ - ۳۵۴ - ۴۳۱
بست ۳۳۱	بخران ۲۵۸
بسفور ۱۳۴ - ۱۴۹ - ۲۶۸	بخارا ۶۰
باسیدو ۲۵۶	بخت اردشیر ۲۴۹
بصره - در اکثر صفحات	بخت النصر ۵۵۲
بصروب ← جراب	بختیاری ۷۰ - ۹۰ - ۴۶۲
بصیر الملك ۲۹۶	بخورات ۲۳۷
بطاله ۲۳۵	درازجان ۱۰۷
بظلمبوس ۵۵ - ۱۰۱ - ۱۴۴ - ۲۱۶	براکس - ستوان ۴۲۶
۲۴۵ - ۳۵۷ - ۴۲۲ - ۴۲۳	براهماپوترا ۳۴۲
۵۰۰ - ۵۰۳ - ۵۱۷	براوامگدیشو ۳۳۰
بعدالقطیف ۱۳۶	بربر ۱۵ - ۱۶
بغاز ۱۷۵ - ۲۰۶	بربرا - خلیج ۳۷۲
بغاز هلس پونت ← داردانل ۲۲۱	بربریک (کراچی) ۲۳۹
بغداد ۶۲ - ۷۲ - ۷۵ - ۱۱۱ - ۲۸۴	بربرید (سومالی شمالی) ۲۷۵
۳۰۲ - ۳۵۵ - ۳۵۷ - ۳۶۱	برچین ۱۶
۴۳۳ - ۵۰۰	برتولد لوفر ۲۹۹
بکربن وائل (قبیله) ۲۵۳ - ۲۶۶	برتن ۳۳۳
بل (خدای زمین) ۳۹۴	برج جی ۲۹۸
بلاذری ۷۲ - ۹۱ - ۲۷۷ - ۲۸۵	بردخون ۹۳
۲۸۹ - ۳۰۰ - ۳۱۶ - ۳۱۷	بردستان ۹۲ - ۹۴
بلدراواردشیر ۸۸	بردستان دشتی ۹۳

- بلعبك ۳۱۴
 بلوچستان ۱۵ - ۶۴ - ۹۹ - ۲۲۱ -
 ۲۲۳ - ۴۲۶
 بلوك زیدون ۸۶
 بم ۴۷۷
 بمبئی ۱۳ - ۱۰۸ - ۲۵۷ - ۲۶۹ -
 ۲۷۰ - ۲۷۴ - ۲۸۵ - ۳۶۶
 بندان (یکی از جزائر گروه بندا) ۳۴۳
 بندبوالهوا ۹۵
 بنداستخر ۹۵
 بندرآوالت ۲۳۷
 بندرآدولیس ۲۳۶
 بندرآپولوگوس ۲۳۷
 بندرامانه ۲۳۷
 بندرالکیران ۴۸۴
 بندربالنگستان ۹۴
 بندر بتانه ۹۴
 بندر بوشهر در اکثر صفحات
 بندربی بی خاتون ۹۴
 بندربندیس ← بندرجاسك
 بندر خرمشهر ۶۲ - ۶۸ - ۹۴
 بنارس ۴۲۶
 بندرشی پرم ۹۴
 بندرچاه بهن ۹۴
 بندرجاسك ۱۰۰
 بندردرگر ۹۴
 بندردیلم ۷۰ - ۷۱ - ۷۷ - ۸۴ -
 ۸۵ - ۸۹ - ۹۳ - ۹۴ - ۹۶ -
 ۱۳۶
 بندرجیلم ۲۲۶
 بندریسوت ۴۸۵
 بندریگ ۸۶ - ۸۹ - ۹۵ - ۱۰۵ -
 ۱۰۶
 بندرسفاله ۳۳۵
 بندرسیراف ۵۷ - ۷۰ - ۷۷ - ۷۸ -
 ۷۹ - ۸۰ - ۸۱ - ۸۲ - ۸۴ -
 ۹۴ - ۳۹۹
 بندرشاهپور ۹۵ - ۱۰۱
 بندر شیب کوه ۹۴
 بندرطاهری ۷۷ - ۸۰ - ۸۲ - ۸۳ -
 ۹۴
- بندر عالی (اولی) ۹۴
 بندر قطیف ۶۲
 بندرعباس (گمبرون) ۶۵ - ۶۷ - ۷۱ -
 ۸۲ - ۹۰ - ۱۰۱ - ۱۳۶ -
 ۲۲۲ - ۴۶۷ - ۴۷۶ - ۴۹۰ -
 ۴۹۳
 بندر عسلو ۴۳۹
 بندر کبگان ۹۴
 بندرکراه ۱۲
 بندر کلات ۹۴
 بندر کمال احمدی ۹۴
 بندرکنگان ۹۴
 بندرکنگ ۱۰۰ - ۴۲۹
 بندرگرا ۱۳۶
 بندرگزخان ۹۴
 بندرگزنگ ۹۴
 بندرگوا ۳۴۴
 بندرلاور ۹۴
 بندر لنگه ۹۱ - ۹۴ - ۱۰۱ - ۱۳۶ -
 ۵۰۷
 بندر معشور ۷۱ - ۷۴ - ۷۷ - ۱۰۱ -
 بندر مهرویان ۴۳۲
 بندرماله گز ۹۴
 بندرنس ۴۸۵
 بندرنواب تنا (ابراهیمی) ۲۲۶
 بندرهرمز ۱۱۲
 بنگال ۲۳۹ - ۴۳۰ - ۳۴۲ - ۳۴۳
 بندهشن ۵۱۳
 بنی امیه ۲۹۱
 بنیاد اردشیر (بنیات اردشیر) ۸۷
 بنی توجین ۳۶۰
 بنی سلامه ۳۶۰
 بنی عباس ۲۹۱
 بنی کاوان ۱۰۸
 ابوالخیر عامری ۹۲
 بوبارس ۱۴۴ - ۱۵۲
 بوباستیس ۱۳۸ - ۱۴۳ - ۱۴۵
 بوخت اردشیر ← بوشهر ۸۸
 بودا ۲۷۰
 بود اردشیر ۴۸۹
 بودائی ۴۷۸
 بورش . چه . وسکی ۴۲۳

۱۸۶ - ۱۸۷ - ۱۸۹ - ۱۹۰ -
 ۲۰۳ - ۲۱۶ - ۲۲۱ - ۲۳۴ -
 ۲۳۸ - ۲۵۷ - ۲۷۴ - ۲۷۷ -
 ۲۹۱ - ۲۹۷ - ۳۰۵ - ۳۸۱ -
 ۴۶۲
 پارسی ۱۴۱
 پارسی‌زیبا ۲۵۶ - ۲۵۷ - ۲۶۷
 پاریس ۷۹ - ۲۵۴ - ۲۸۴ - ۳۷۰ -
 ۳۷۶ - ۴۳۱ - ۴۹۸
 پارس (اردشیر) ۲۳۸
 پارسی‌نیکو ۲۴۸
 پارسیان ۱۹۳
 پاروک [اف . د . ج] ۲۵۴
 بازارگاد ۱۳۰ - ۱۸۶ - ۴۱۶
 پاس‌زانس ۲۲۵
 پاف‌لوگونی‌یا ۱۹۳
 پافنیک ۱۴۵
 پاکستان ۷۶
 پاکتیس ۱۴۸
 پالمانگ ۲۵۲
 پالم‌بانگ (سوماترا) ۲۹۸ - ۳۰۸ -
 ۳۰۹
 پالمیر ۸۷
 پالپوترا ۲۴۱
 پالینورس ۴۲۶ - ۴۲۷
 پافیلیان ۱۵۳
 پامبا ۳۳۲ - ۳۳۳
 پامتیک ۱۴۳
 پامفیلی ۴۵۳
 پامیر ۶۴ - ۲۴۱
 پان‌چونو ۲۴۱
 پانورموس ۱۹۶
 پاینده ۴۴۰
 پایون ۱۹۳
 پتا ۱۴۶
 پتوریا ۱۳۶
 پذیرا ۱۲۴
 پراکتیس ۲۱۳
 پرت‌سعید ۱۳۸
 پرتقال ۳۳۵ - ۳۶۸
 پرتقالیها ۳۶۶ - ۴۲۸ - ۴۲۹
 پرسپولیس ۱۳۰ - ۲۵۹ - ۲۹۵ - ۴۷۹

بوزه (شهر) ۴۹۲
 بوغازی ۱۶۲
 بوگا (پالم‌بانگ) ۲۹۸
 بوگس (بوتس) ۱۷۵
 بوپولتی‌یا ۱۹۳
 بوئیتا ۱۷۴
 بهارمست ، احمد ۱۴ - ۱۵
 بهرام‌گور ۴۱ - ۲۵۰ - ۲۵۴
 بهروز - استاد ← ذبیح بهروز و نیز
 ۵۰۵
 بهبهان ۸۶ - ۹۵
 بهمن ۳۰ - ۲۵۹
 بهمن اردشیر (بهمنشیر) ۲۴۹
 بهمنی ۷۶ - ۹۱
 بهو ۱۲
 بهیک ۹۲
 بی‌بیرس - سرگرد ۲۶۵
 بیت‌المقدس ۱۲ - ۲۴
 بیانی - خانم ← ملک‌زاده بیانی
 بیتر ۳۵۸ - ۳۵۹
 بیجاپور ۳۴۳
 بیرجندی ۵۰۵
 بیزان‌تیوم ← استانبول ۲۸۷ - ۲۸۸
 بیزانتین ۲۵۸ - ۲۶۷ - ۲۶۸ - ۳۷۳
 بیزان‌تیون ۲۸۹
 بیزانس ۲۷۴ - ۲۷۵ - ۲۷۶ - ۲۸۶ -
 ۳۱۰ - ۳۱۲ - ۳۱۴ - ۳۱۵ -
 ۳۱۶
 بیژن ۴۱
 بلیون - جزیره ۳۷۲
 بین‌النهرین جنوبی ۶۲
 بین‌النهرین - در اکثر صفحات .
 بیهقی ۳۴۶

پ

پاواسانیاس ۱۸۱
 پاپرمیس ۱۷۵
 پارس ۵۷ - ۷۷ - ۱۴۸ - ۱۵۰ -
 ۱۵۱ - ۱۷۱ - ۱۷۵ - ۱۸۱ -
 ۱۸۲ - ۱۸۳ - ۱۸۴ - ۱۸۵ -

- پرگ ۹۴
 پرولاکا ۱۴۴
 پروکوپوس ۲۶۷ - ۲۷۵ - ۲۷۶ -
 ۳۱۷
 پروکیپوس ۲۴۸ - ۲۵۶ - ۲۵۷
 پروکوپس ۳۰۷
 پروسوپیتیس ۱۸۱ - ۱۸۲
 پرمايه ۲۳۹
 پروین ۵۱۷
 پزارد ۸۲ - ۸۳
 پستتالی ۱۶۲ - ۱۶۵
 پشتکوه ۴۶۲
 پشتون جی. پ. ب لسارا ۱۴۳
 پکتوئیکا ۲۱۸
 پسا . ک هیتی ۳۱۷
 پگو ۳۴۳
 پلاتایا ۱۹۰ - ۱۹۲ - ۱۹۴
 پلاش ۳۰۵
 پلاتاوی ۳۶۵
 پلدختر تنگ زرينه رود ۴۷۷
 پلدختر تنگ ملاوی ۴۷۷
 پلدختر میانه ۴۷۷
 پلدختر طالب رود مازندران ۴۷۷
 بلوپونس ۱۵۳ - ۱۵۸ - ۱۶۰ -
 ۱۶۲ - ۱۶۸ - ۱۷۰ - ۱۸۴
 پلوتارک ۱۶۶ - ۱۷۲ - ۱۷۳ - ۱۷۴ -
 ۱۷۵ - ۱۷۶ - ۲۲۸
 پلهلس پونت ۱۶۹
 بلولنز ۲۱۱
 پلوتارخوس ۱۹۷
 بلوزیزم ۱۳۷
 پین ۱۰۱ - ۲۱۴
 پلینی ۲۳۹ - ۲۴۸ - ۲۵۹
 پمباد (ینبع) ۳۳۰ - ۳۳۱ - ۳۳۲
 پنجاب ۱۳۷ - ۲۴۱
 پنج سلطنت بزرگ جهان باستان ۲۷۲
 پنیات اردشیر ۲۵۲
 پودوکا ۲۳۹
 پوردادود ۳۶۰
 پوسه ۳۰۰
 پوسیدون ۱۵۶
 پوکا ۳۴۰
- پوکار (کاویرییادینام) ۲۴۰
 پولاکین دوم - سلطان (دکن) ۲۶۹
 پولیکات (۲۲ میلی شمال مدرس) ۳۴۳
 پولوگوندره ۳۰۹
 پومبونی ملا ۴۲۲
 پوتتوس ۱۸۴
 پونیک ۱۹۶
 پوی ۱۷۳
 پوین تسه تسو ۳۳۱ - ۳۳۲
 پهریکس ۱۹۷
 پتپاگوراس ۱۸۳
 پیدر (درجزیره سوماترا) ۳۴۳
 پیرن ۳۲۹
 پیران ۳۹
 پی رایه یوس ۱۹۲
 پی لو ۲۴۱
 پیرنیا ۱۳۳ - ۱۳۷ - ۱۵۴ - ۱۸۹ -
 ۲۲۷
 پیروزان (سرشکه) ۴۵۰ - ۴۵۵ - ۴۵۸
 پیزسترات ۲۰۶
 پیزسترات غیگو ۱۶۵
 پیسیسترانوس ۱۵۱
 پیسوتنس ۴۵۳
 پیشدادیان ۱۴ - ۲۴۸
 پیگو ۳۴۲
 پیترالوس ۱۸۳ - ۱۸۴
- ## ت
- تا که گونانه ۱۳۶
 تاپرومان ۱۳
 تاتسین (سوریه) ۲۵۰ و نیز ← سوریه
 تاج العروس ۳۵۰ - ۴۹۸
 تارسپاس ۱۴۸
 تارناساری ۳۴۲
 تاریخ ادبیات ایران ۲۵۸ - ۲۶۴ -
 ۴۰۳ - ۵۰۴
 تاریخ ادیسی ۶۸
 تاریخ الکمیل ۳۴۵
 تاریخ المستنصر ۳۵۲ - ۳۵۳
 تاریخ اولیه هند ۲۶۹

- تاریخ ایران ۱۷۷
 تاریخ ایران باستان ۱۳۳ - ۱۸۹ - ۲۲۷
 تاریخ ایران ساسانی ۲۷۹
 تاریخ بنادر ۸۳
 تاریخ بهقی ۳۴۵
 تاریخ تمدن ۵۰۱ - ۵۰۲
 تاریخ جهان ۲۰۲
 تاریخچه کتابخانه‌های ایران و کتابخانه‌های عمومی ۳۶۲
 تاریخ سایکس ۶۴ - ۶۵
 تاریخ سکه ۴۵۰ - ۴۵۱ - ۴۵۲ -
 ۴۵۳ - ۴۵۴ - ۴۵۵ - ۴۵۶ -
 ۴۵۷ - ۴۵۸
 تاریخ سکه از قدیم‌ترین ازمه تا دوره اشکانیان ۴۵۰
 تاریخ سیستان ۹۰
 تاریخ سیاسی خلیج فارس ۲۱۵ - ۲۵۴ -
 ۲۶۰ - ۲۶۱ - ۲۶۲ - ۳۰۵ -
 ۳۰۶
 تاریخ شاهان ایران ۲۹۵
 تاریخ طبری ۲۵۳ - ۲۶۵ - ۳۱۳
 تاریخ طبیعی ۲۵۹
 تاریخ علم ۲۱۷ - ۴۱۶ - ۴۲۱
 تاریخ فرشته ۳۴۵
 تاریخ قاجاریه ۱۰۷
 تاریخ قدیم یونان ۴۱۹
 تاریخ کشف و تسخیر هندوستان به دست پرتغالیها ۳۶۶
 تاریخ کلوه ۳۳۴
 تاریخ و تقویم در ایران ۵۰۲
 تاریخ ۲۴۱
 ناشی (اعراب) ۲۹۹
 تاکسیلا ۲۴۱
 تاکوس ۱۸۵ - ۱۸۶
 تاکا ۳۹۲
 تاگوبازس ۲۶۷
 تامسن ۴۲۶
 تامل ۲۳۹
 تامینا ۱۵۱
 تانگ ۲۹۹
 تانه ۱۰۸ - ۴۰۹
 تاوچه ۱۴۸
- تیبانی ۵۰۰
 تترامنس‌صیدائی ۱۵۳
 تجارت و کشتیرانی باستانیان در اقیانوس هند ۲۶۵
 تجارت و دریانوردی باستانیان در اقیانوس هند ۲۶۶
 نجم ۴۹۷ - ۴۹۸
 تحفة الفحول ۳۵۸
 تحفة الاصول والمهده المهریه والمنهاج الفاخر ۳۷۷
 تحفة النظر فی غرائب الامصار وعجائب الاسفار ۵۸
 تخت جمشید ۴۲۸
 تذکره الشعرا ۳۶۰
 ترار ۲۵۳
 تراداس ۳۳۷
 تراکه ۱۹۰ - ۱۹۱ - ۱۹۳
 ترزنیان ۱۶۲
 ترعه سوئر ۵۵ - ۱۰۱ - ۱۴۸ - ۱۴۳
 ترعه کور نیست ۱۴۵
 ترعه نیل ۱۳۷
 ترکستان ۱۹۰ - ۲۴۱ - ۲۷۸
 ترما ۱۵۶
 ترمک ۸۲
 ترموبوی ۱۹۵
 ترموپیل ۱۵۱ - ۱۵۷ - ۱۵۹ -
 ۲۰۳ - ۲۰۴ - ۲۱۳
 تروگ پمپه ۲۰۲
 ترویا ۱۹۷
 تری رم ۱۵۲
 ترینسینا ۲۵۶ - ۲۵۷
 تسالی ۱۷۰ - ۱۷۱
 تس‌بی‌بای ۱۹۴
 تسوج ۹۲
 تسیمو ۲۴۱
 تسیمو (آسیرای یونانیان) ۲۴۱
 تسین لون ۲۴۰
 تسینستان ۲۷۴
 تقویم البدان ۵۵ - ۵۷ - ۱۱۲
 تغلیب ۲۵۴
 تقویم نوروزی شهر یاری ۵۰۲ - ۵۰۳ -
 ۵۰۵ - ۵۰۶

تس ۴۱۸ - ۲۳۴
 تپان ۱۳۳
 تپراستس ۱۷۴
 تیرداد ۲۳۸ - ۲۴۸
 تیربازو گایوس ۱۸۵ - ۱۸۷
 تیس ۲۴۰ - ۲۴۱ - ۲۴۸
 تینا ۲۴۰
 تیسافرن (تیسافرین - تیسافرن) ۱۸۲ -
 ۱۸۳ - ۱۸۴ - ۴۵۳
 تیسفون (مدائن) ۲۵۰ - ۲۵۹ - ۲۷۸ -
 ۳۶۱ - ۴۱۶
 تیوما (خلیج بنگال) ۳۰۸
 تئودور نولدکه ۱۴ - ۱۵ - ۲۱ - ۳۳
 تئوفاستوس ۱۱۴
 تئیکشیرا ۳۳۸
 تئومس تر ۱۶۴

ث

ثریا ۵۱۷
 ثعالی ۱۶ - ۲۵۵ - ۲۵۶ - ۲۵۹

ج

جابلسا ← جزایر بریتانیا و ایرلند ۲۸۸
 جابلسا جزایر بریتانیا و ایرلند ۲۸۸
 جار ۳۱۶
 ج . اواسمیت ۴۲۶
 جاسک ۳۰۳ - ۴۴۷
 جاکسارت ۲۴۱
 جامع ازهر ۳۶۰
 جامع الحکایات ۴۷۵
 جامی ۳۰ - ۴۷
 جان فیلیپی ۴۱۷ - ۴۲۲
 جان گریوز ۵۰۵
 جان ماک کلور ۴۲۶
 جان مالالاس ۲۷۳
 جان هامپلتون عربها - ماجد ۳۶۵
 جاوگا ۴۰۴ - ۴۰۵ - ۴۱۱
 جاوه ۹۹ - ۳۰۹ - ۳۴۳ - ۳۵۴ -
 ۴۱۰

تاپی تل ۷۷
 تل سرخ ۹۲
 تمدن ساسانی ۲۵۲ - ۲۷۸
 تمدن هخامنشی ۱۳۷
 تملنا ۲۲۵
 تمیستوکل ۱۵۷ - ۱۵۸ - ۱۵۹ -
 ۱۶۲ - ۱۶۹ - ۱۷۰ - ۱۷۲ -
 ۱۷۳ - ۱۷۴ - ۲۰۳
 تمیستوکلس ۱۸۱
 تیموتیوس ۲۱۳
 تیموریان ۱۲۳
 تمیم (قبیله) ۲۵۳ - ۲۶۶
 تمیمی ۵۰۳
 تینیانی ۱۶۳
 تنیک ۹۴
 تنگستان ۱۰۸
 تنگه خیبر ۲۴۱
 تنگهداردانل (هلن یونت) ۲۱ - ۱۹۷ -
 ۲۴۵
 تنگهرم ۹۲
 تنگهی کلارنس ۱۰۹
 تنگه هرمز ۶۲ - ۶۴ - ۱۰۸ - ۲۲۳
 ترانیان ۲۴۸
 تودلا ۱۱۰
 تورات ۶۶
 توران ۱۴ - ۱۷
 توران شاه ۳۳۷
 توریوم ۳۰۳
 توماس ۲۶۸
 تومباتر ۳۳۳ - ۳۳۴
 توماس هربرت - سر ۴۲۵
 توماشک ۳۵۸
 تومیلت ۱۳۸
 تون (امپراطور مارکوس اورلیوس
 آنتونیوس) ۲۴۰
 تونس ۱۵ - ۳۶۰
 تونگ کینگ ۲۴۰
 تونگونی ۳۳۳ - ۳۳۴
 تهران ۹۰ - ۴۳۳ - ۴۸۸
 تسالی یا ۱۹۳
 ته میس ترکلس ۱۹۲ - ۱۹۴ - ۱۹۶
 تی آلس (بحرین) ۲۲۸

- جایزان ۹۷
 جبال البرز ۱۷
 جبال زیون ۲۳۷
 جبال ظفاری ۲۳۷
 ج. برگس ۲۶۹ - ۲۷۰
 حبری ۹۱
 جبل ۱۶
 جبال الطارق ۱۳۵ - ۲۲۰
 جبال الطاعن ۶۰
 جبال بیلوس ۴۵۷ - ۴۵۸ - ۴۵۹
 ج. تاکاکوسو ۲۹۹
 ج. تاکالولو ۲۹۸
 ج. ج. هس - پروفور ۴۸۰
 حده ۳۱۶ - ۳۲۸ - ۳۲۹ - ۳۳۰
 جراب ۲۳۴
 جراحی ۹۷
 جرج حورانی - ۵۳ - ۵۴ - ۹۷
 - ۱۱۳ - ۱۱۴ - ۲۵۳ - ۲۷۳
 - ۲۸۵ - ۲۹۰ - ۲۹۵ - ۳۰۰
 - ۳۰۱ - ۳۱۰ - ۳۱۱ - ۳۱۲
 - ۳۱۳ - ۳۲۷ - ۳۷۸ - ۴۸۴
 - ۵۸۵ - ۴۸۶ - ۴۸۷ - ۵۰۰
 جرون ۱۱۲
 جزایر السلامه ۴۴۸
 جزایر بحرین ۲۳۴
 جزایر تهمادو ۹۲
 جزائر مهرج (سوماترا) ۳۳۰
 جزیره آسما ۳۶۳
 جزیره آیاس ۱۸۰ - ۱۸۱
 جزیره اتس ۱۴۴
 جزیره الخضراء ۴۷۶
 جزیره ارادپس (ارواد) ۲۸۶ - ۳۱۴
 جزیره انگام ۳۳۷
 جزیره القطر ۴۴۷
 جزیره اوآراکنا (کیش) ۲۲۶
 جزیره بارقانا (هرمز - لارک) ۲۲۶
 جزیره بدفار کله ۳۸۵
 جزیره براوه ۳۸۷
 جزیره بروکت ۳۳۶
 جزیره بیلزا (بلیر) ۲۲۶
 جزیره تهمادو ۹۳
 جزیره خازک (ک) ۲۱۶
- جزیره خازک ۸۶ - ۱۰۲ - ۱۰۵
 جزیره خالدات ۸۶
 جزیره دایمانپات ۴۴۵
 جزیره دین‌دراین ۲۵۲
 جزیره دیو ۳۰۳
 جزیره رودس ۲۶۸
 جزیره زام ۳۸۵
 جزیره زایج ۴۱۰
 جزیره زنگبار ۳۳۱
 جزیره سرانندیب ۲۷۹
 جزیره سری بوزا ۴۰۵
 جزیره سعدا ۴۱۳
 جزیره سینا ۱۳۹
 جزیره قشم ۴۴۱
 جزیره قیس ۸۱
 جزیره کالسیدیس ۱۴۴
 جزیره کاناری ۸۶
 جزیره کرت ۲۱۱
 جزیره کویکوم ۳۳۶
 جزیره کبس ۳۳۷ - ۳۳۸
 جزیره کیش ۵۶ - ۸۰
 جزیره نخیلو ۹۳
 جزیره هانیان ۲۹۹
 جزیره هرمز ۱۰۳ - ۳۰۲ - ۳۳۶
 - ۳۳۷ - ۳۳۸ - ۳۳۹ - ۳۴۰
 - ۳۴۱ - ۳۴۳ - ۴۲۵
 جزیره هنگام ۱۰۹
 جعفر پسر راشد مشهور به ابن لاکس ۳۸۲
 جغرافیای ابوالفداء ۲۵۵ - ۳۶۸
 جغرافیای تاریخی سرزمینهای خلافت شرق ۶۹ - ۷۴
 جغرافیای جهانی ۳۶۸
 جغرافیای سرزمین خلافت شرقی (ک) ۲۵۰
 جغرافیای سیاسی خلیج فارس ۲۵۳
 جغرافیای نظامی جزایر خلیج فارس ۱۰۹
 جفره ۹۱
 جفری چاوسر ۲۳۸
 جعفر شعار - دکتر ۲۴۹
 جلال‌آباد ۲۱۸

چواکا ۳۳۳
 چوالا ۲۳۹
 چغامیش ۱۲۹ - ۱۳۰ - ۱۳۲
 چاتوکها ۲۳۹
 چولمندر ۳۴۲
 چویو ۴۷۴
 چيرو (شیرو) ۸۰
 چیلدیاتیکارام ۲۴۰
 چین در اکثر صفحات
 چین شو ۲۵۰
 چینستان ← جین ۳۸۲ - ۴۷۲

ح

حاجی خلیفه ۳۳۰
 حاجلی رزم آرا (سپهد) ۱۰۹
 حافظابرو ۷۳ - ۴۲۳
 حافظ شیرازی ۲۸
 حاویة الاختصار فی اصول العلم البحار
 ۳۷۱ - ۳۷۲ - ۳۷۴
 حاویه (اثر ابن ماجد) ۳۵۸
 حنه ۱۵ - ۴۱ - ۶۰ - ۱۵۲ - ۱۹۳ -
 ۲۵۸ - ۲۶۰ - ۳۲۹ - ۲۶۱ -
 ۲۷۶ - ۲۷۹ - ۲۹۵ - ۳۷۲ -
 ۳۹۲ - ۴۵۱
 حبشیان ۲۷۴ - ۲۷۵ - ۳۱۲ - ۳۴۲
 حجاز ۸۸ - ۲۶۱ - ۲۸۵ - ۳۲۸ -
 ۳۳۰ - ۳۳۶ - ۳۸۱
 حجاج ۳۰۱
 حجاج بن یوسف ثقفی ۲۹۰ - ۲۹۱
 حدود العالم ، من المشرق المغرب ۵۶ -
 ۶۰ - ۸۲ - ۸۴ - ۱۰۲

حزادان ۲۶۴
 حزقیال ۱۳۵
 حسن بن علی ۳۳۱
 حسن تقی زاده (سید ...) ۵۰۶ - ۵۱۴
 حسن سمار (دکتر ...) ۳۵۱
 حسنعلی رزم آرا (سرتیپ ...) ۱۰۹
 حسن مسعودی ۴۴۰
 حسین بن احمد مهلبی ۳۲۹

جلال آل احمد ۱۰۱ - ۱۰۳ - ۱۰۴ -
 ۱۰۵
 جلال الدین تهرانی - سید ۶۹ - ۷۱ -
 ۸۰ - ۸۴ - ۴۹۹ - ۵۰۳
 جانفا ۳۶۹
 جانفار ۳۶۹
 جمال الدین ابوالفتح یعقوب الدمشقی (ابن
 مجاور) ۱۱۱
 جم ۷۹ - ۸۲
 جمشید سروشیان کرمانی ۸۸
 جمشیدشاه ۱۲ - ۳۳ - ۳۴ - ۳۵ - ۳۸
 جمهوریت افلاطون ۷۸
 جمیز بیرینسپ ۳۶۴ - ۳۶۶
 جنابا (گناوه فعلی) ۸۵ - ۱۰۲
 جنابه ۳۸۰
 جنابه بن طهمورث ۸۶
 جناتابا ← گناوه ۸۶
 جندی شاپور ۵۰۰
 جنگ ایران و انگلیس ۱۰۷
 جنوب عربستان (اریتره) ۶۰
 جوآئوده باروس مورخ پرتغالی ۳۴۲ -
 ۳۴۳
 جواد علی بغدادی (دکتر ...) ۲۱۶
 جورج سارتن ۲۱۹ - ۴۱۶ - ۴۱۷
 جولان ۲۴۸
 جونگو ۳۴۲
 جهان نامه ۵۶ - ۸۱ - ۴۲۳ - ۴۲۴ -
 ۴۳۳
 جهان نما ۵۸
 جیمز موریه ۸۰

چ

چارلس دولسپس ۱۴۶
 چانک آن ۲۹۷
 چاکوتاهی ۱۰۸
 چانگ پام سین تینگ ۳۰۹
 چالسدون ۲۶۸
 چاول ۳۴۰
 چاه بهار ۴۴۷
 چاه کور ۹۴
 چائو جو کوآ ۴۹۷ - ۳۳۲

خانفوا ۴۰۸
 خان ۳۰۸
 خانه کعبه ۲۶۱
 خاور دور ۱۲۹ - ۴۸۱
 خاورمیانه ۴۲۵ - ۵۱۳
 خایرونیایر ۱۸۱
 خایه‌الو ۴۶۲
 ختای و راه آنسوی آن ۴۹۷
 ختن ۲۴۱
 خراسان ۱۶ - ۵۷ - ۱۰۷ - ۲۵۵ -
 ۲۷۸ - ۳۰۲ - ۴۰۴ - ۳۴۴ -
 ۳۵۵ - ۳۶۰
 خربز ۱۱۸ - ۱۲۳
 خرسایاد ۳۹۴
 خرم‌آباد ۹۰ - ۴۶۲
 خرم‌دینان ۷۰
 خریدة‌العجائب و فريدة‌الغرائب ۵۸
 خسرو پرویز ۹۷ - ۲۶۰ - ۲۶۴ - ۲۶۸ -
 ۲۶۹ - ۲۷۱
 خشایارشا در اکثر صفحات
 خشم احمدی ۸۹
 خضرمی ۱۰۹
 خلافت بنی‌امیه ۲۹۰
 خلافت ، ترقی و انحطاط و سقوط آن
 ۲۹۶
 خلفای راشدین ۲۹۰
 خلفای عباسی ۲۹۲
 خلیج بنگال ۴۹۶
 خلیج دیبیل ۱۰۹ - ۲۸۵
 خلیج سوئز (بحر القلزم) ۱۳۸ - ۱۴۵
 خلیج عدن ۲۵۹ - ۲۶۰
 خلیج عمان ۲۷۴ - ۴۴۵ - ۴۴۷ - ۴۴۸ -
 خلیج فارس در اکثر صفحات
 خلیج فارون ۱۵۷
 خلیج کامبای ۳۰۳
 خلیج کوروسیا ۲۳۷
 خلیج گواتر ۶۳
 خلیفه‌المقتدر ۸۱
 خمر (کشور کامبوج کنونی) ۴۰۵ -
 ۴۰۶ - ۴۰۷
 خمسکان ۸۱
 خمسه نظامی ۲۸ - ۳۰ - ۳۷ - ۴۴

حسین بن علی ۳۳۱
 حسین سعادت نوری ۱۰۷ - ۱۰۸
 حسین سیدی (سید) ۳۶۵
 حسینیه ملامعصومه ۴۷۸
 حصار ۷۱
 حضرت خضر ۴۷۵ - ۴۷۶ - ۴۷۸
 حضرت محمد (ص) ۲۶۰ - ۲۶۱ -
 ۲۶۴
 حضرت موسی ۱۳۹
 حضرموت ۵۷ - ۲۳۷ - ۲۳۵ - ۲۵۹
 حلوان ۲۷۸
 حمدالله بن ابن بکر مستوفی قزوینی
 ۵۷ - ۷۲ - ۷۳ - ۷۴ - ۸۱ -
 ۸۵
 حماسه ملی ایران ۱۴ - ۲۱
 حمدالله مستوفی ۲۱ - ۲۶ - ۴۲۴
 حمزه ۲۵۵ - ۲۵۶
 حمزه اصفهانی ۱۷ - ۵۷ - ۶۹ -
 ۲۴۹ - ۲۵۰ - ۲۵۱ - ۲۵۳ -
 ۲۵۵ - ۲۵۵ - ۲۵۹ - ۲۶۴ -
 ۴۹۹ - ۲۶۶
 حمص ۳۱۴
 حیات محمد ۲۶۴
 حمیر ۱۵ - ۱۶ - ۲۲ - ۲۷۴ -
 ۲۷۵ - ۲۷۶
 حمیری (پادشاهان ...) ۳۷۰

خ

خابشا ۱۵۱
 خاراکس ۸۷
 خارسن ۲۷۸
 خارك ۱۹ - ۱۰۲ - ۱۰۳ - ۱۰۶ -
 ۱۰۷ - ۱۰۸ - ۲۱۶ - ۴۷۸
 خارکو ۱۰۶
 خارگا ۱۴۶
 خاطر ۲۵۵
 خاقان چین ۲۵
 خالدات (جزیره) ۶۹ - ۴۲۳
 خالدبن‌ولید (سيف‌الله) ۶۸
 خاندان تانگ ۳۰۱
 خاندان مهلب ۱۰۵

داود ۳۳۱
 داودیه ۲۶۴
 داریوش - داریوش اول - کبیر -
 بزرگ در اکثر صفحات
 داریوش دوم ۱۸۲ - ۱۸۲ - ۴۵۳
 داریوش سوم ۲۲۱
 دامادسی ۱۵۳
 دامیریکا ۲۴۱
 دانشگاه آکسفورد ۸۳ - ۵۰۴ - ۵۰۵
 دانشگاه تهران ۴۸۵
 دانشگاه شیکاگو ۱۲۹
 دانشگاه «علیگره» ۱۱
 دانشگاه کالیفرنیا لوس آنجلس ۱۲۹
 دانشگاه کمبریج ۴۱۹ - ۵۰۴
 دانشگاه کولومبیا ۱۸۹
 داود نبی ۴۷۵
 د. انویل ۴۲۵ - ۴۲۶
 دانیال پیغمبر ۱۰۴ - ۴۷۵
 دایرةالمعارف اسلامی ۲۵۸ - ۲۹۴ -
 ۳۲۸ - ۳۵۳ - ۳۵۴ - ۳۵۶ -
 ۳۵۷ - ۳۵۸ - ۳۵۹ - ۳۷۰ -
 ۳۷۱ - ۳۷۵ - ۴۷۵ - ۴۷۸
 دایرةالمعارف البستانی ۵۸
 دایرةالمعارف انگلیسی ۳۶۶
 دایرةالمعارف بریتانیکا ۴۲۷
 دلبیورا کھیل ۴۹۷
 دلبیو مویر ۲۶۴
 دلبیو موئید ۲۶۴ - ۲۹۵ - ۲۹۶
 دبیری دوتیس ۲۲۷
 دبیرسیاقی ۲۱ - ۷۱ - ۷۳
 دراویدان ۶۶
 دراین (دیرین) ۱۱۳
 درباره تجارت چین و عرب در قرون
 ۱۲ و ۱۳ میلادی ۴۹۷
 دردامهی ۹۴
 در سلیداس ۴۵۳
 درگاههای کوتیک ۳۳۴
 دره فرات ۶۴
 دره کولقان ۱۲۰
 دریاچه سیستان ۱۳۵
 دریای ازه ۱۸۲ - ۱۸۷ - ۲۱۱ -

خواجه الیاس بازرگان ۳۱
 خواجه نصیرالدین طوسی ۴۷۵
 خوارزم ۱۸ - ۱۴۳ - ۳۶۱ - ۵۰۰
 خواشیر بن یوسف بن صلاح الافریکی
 ۳۵۵ - ۳۵۸
 خواندنیها (مجله ...) ۴۳۸ - ۴۳۹ -
 ۴۸۱ - ۴۸۲
 خوبانی ۸۸
 خورامان حسن ۸۵
 خوربندر کاظمه (خور عبدالله) ۹۶
 خورتهمادو ۹۳
 خورخاده ۹۳
 خورخان ۹۲
 خورزیارت ۹۳
 خورشهایی ۹۲
 خورگرم ۹۳
 خور موج ۹۲
 خورموسی ۹۵ - ۹۶
 خور عبدالله ۴۲۷
 خورهرستان (لارستان کنونی) ۲۵۲
 خوزستان ۵۷ - ۶۰ - ۶۳ - ۶۷ -
 ۷۱ - ۷۴ - ۷۶ - ۹۰ - ۹۶ -
 ۹۷ - ۱۲۹ - ۲۲۳ - ۲۲۷ -
 ۲۴۷ - ۲۵۲ - ۲۷۸ - ۲۹۱ -
 ۴۴۳ - ۴۶۲
 خیام ۵۰۰

د

دابول ۲۴۰ - ۳۷۴
 دامارات ۱۵۵ - ۱۵۶
 دائمیش مکران ۲۴۷
 داتیس ۱۵۱ - ۱۹۱
 دارا ۲۶۰ - ۵۱۳
 داراب ۳۰ - ۳۱ - ۳۳ - ۳۴ - ۳۵
 دارابنامه (بیغمی) ۳۰ - ۳۱ - ۳۲ -
 ۳۳ - ۳۶ - ۳۷ - ۱۵۱ - ۱۹۱
 دارابنامه طرطوسی ۳۱ - ۴۸
 داردانل ۱۳۴ - ۱۹۳ و نیز به تنگه
 داردانل
 دارمستر (پرفسور ...) ۱۵
 داریان ۷۴

دریای مرمره ۲۱
 دریای مکران ۲۱ - ۳۳ - ۵۶ - ۶۲ -
 ۶۶
 دریای محاط (بحرالمحیط) ۳۷۲
 دریای نیل ۱۳۹
 دریای وور ۲۴۸
 دریای یاجوج و ماجوج ۴۰۴
 در یتیم خلیج فارس ۱۰۱ - ۱۰۳ - ۱۰۵ -
 دز - ۱۲۹
 دزکلات ۷۳
 دز آبادان ۳۱۶
 دسل ۱۷۳
 دستک ۹۱ - ۱۰۸
 دستگرد (اسکی بغداد) ۲۴۹
 دستورالعمل‌های کشتیرانی ۳۶۲
 دشتستان ۸۹ - ۱۰۸
 دشتی ۱۰۸
 دکان ۲۴۱
 دکه ۳۱۴
 دلوار ۹۲
 دلوار و دشتستان ۱۰۷
 د . لوپس ۱۵۱ - ۳۷۵
 دلمون ۱۱۳
 دلیران تنگستان ۱۰۸
 دماغه کمورین ۲۵۶
 دماغه طلائی ۲۶۸
 دماغه‌مستا (یوساندا) ۲۲۵
 دمتریوس فالرئوس ۴۱۸
 دمشق ۳۰۲ - ۳۷۱ - ۵۰۰
 دموکوس ۱۳۶
 دمومبین ۳۷۶
 دوارته (دورات) باربوسا ۱۱۲ - ۳۵۰ -
 ۳۴۱ - ۳۵۲ - ۳۵۳ - ۳۶۹
 دوباروس ۷۲ - ۷۵
 دوچیل ۲۴۹
 دودکان ۲۱۳
 دوزیسکوس ۱۵۲ - ۱۵۵ - ۱۵۶
 دوسلان ۳۷۱
 دوگنبدان ۸۷
 دولاپرت ۴۹۸

۲۲۸ - ۲۶۸
 دریای احمر ۱۳۶ - ۱۳۷ - ۱۳۸ -
 ۲۲۷ - ۲۲۹ - ۳۹۰ - ۴۱۹
 دریاچه تلخ ۱۴۵
 دریاچه تمساح ۱۴۵ - ۳۱۶
 دریانوردی ایرانیان ۱۱ - ۳۱۰ - ۳۵۷ -
 ۴۹۵
 دریانوردی عرب در دریای هند (اثر -
 جرج - ف - حورانی) ۵۳ -
 ۵۴ - ۹۷ - ۱۰۹ - ۱۱۳ -
 ۱۱۴ - ۲۵۲ - ۲۵۳ - ۲۷۳ -
 ۲۷۵ - ۲۷۶ - ۲۷۷ -
 ۲۸۵ - ۲۸۷ - ۲۹۵ -
 ۲۹۶ - ۳۰۰ - ۳۰۱ - ۳۱۰ -
 ۳۱۱ - ۳۱۲ - ۳۱۳ - ۳۱۷ -
 ۳۷۷ - ۳۷۸ - ۳۸۰ - ۴۸۵ -
 ۴۸۶ - ۴۸۷ - ۵۰۰ -
 ۵۰۱
 دریای ارتیره - ۱۴۸ - ۲۷۴
 دریای اوکسین ۲۶۷
 دریای بلوچستان ۲۱
 دریای پارس - فارس - (خلیج فارس)
 ۵۵ - ۳۲۹ - ۳۳۷ - ۳۸۲ - ۴۲۵
 دریای چین ۲۶ - ۳۳ - ۵۳ - ۹۹ -
 ۳۰۸ - ۳۲۸ - ۳۵۴ - ۳۷۷ -
 ۳۹۹ - ۴۰۴
 دریای خزر ← بحر خزر ۱۳۵ - ۱۳۶ -
 دریای روم ۳۴۹
 دریای زنج (زنگبار) ۳۳۱ - ۳۳۶ -
 دریای سیاه ۶۶ - ۱۸۷ - ۲۶۷ -
 ۲۶۸ - ۴۱۸
 دریای شام ۲۸۵ - ۲۹۵
 دریای قلزم ۴۸۲
 دریای لار ۳۸۹ - ۴۰۴
 دریای مدیترانه ۶۶ - ۸۸ - ۱۳۹ -
 ۲۱۷ - ۲۶۷ - ۲۶۸ - ۲۸۴ -
 ۲۸۶ - ۳۰۰ - ۳۰۱ - ۳۱۰ -
 ۳۱۲ - ۳۱۳ - ۳۱۵ - ۳۱۶ -
 ۳۷۷ - ۴۱۸ - ۴۱۹
 دریای مغرب ۳۰ - ۴۴ - ۲۷۷

ر

- زابتا ۲۳۷
 زاپال چائو ۲۴۱
 رأس الحد ۴۲۷ - ۴۴۵ - ۴۴۶
 رأس الخیمه ۵۷ - ۳۶۹ - ۳۷۰ - ۴۳۸
 رأس الکلام ۳۳۸
 رأس تنوب ۹۸
 رأس حاذق ← آسبیش
 رأس خان ۹۳
 رأس شیف ۹۸
 رأس مستدام ۶۴
 رأس مطاف ۹۳
 راشد غلام ۳۸۷
 راشیل ۱۷۲
 راگونیس ۱۴۸
 رالف فیتخ ۱۱۲
 رام اردشیر (ری شهر) ۲۴۸ - ۲۴۹ - ۲۵۳
 رامسس دوم ۴۱۷
 زامشای اردشیر ۲۴۹
 رامهرمز اردشیر ۹۵ - ۹۷ - ۲۴۹
 رانگل ۳۶۹
 رانگینگ ۳۰۵
 راواردشیر ۱۰۳
 زاولینسن ۶۳ - ۶۵ - ۱۲۹ - ۱۴۹ -
 ۱۵۲ - ۱۵۹ - ۲۵۴ - ۲۵۵ -
 ۲۵۶ - ۲۶۸ - ۴۵۸ - ۲۷۱ -
 ۲۷۲ - ۴۷۹ - ۴۸۳ -
 زاهنمای خلیج فارس ۶۳ - ۴۳۴ -
 ۴۴۸
 رأی شاپور اردشیر (جندی شاپور)
 ۲۴۹
 زبی بنیامین ۱۱۰
 زحمانی ها ۴۳۸
 زحیمزاده صفوی ۴۳۱ - ۴۷۵ - ۴۷۹ -
 ۴۸۳
 زدمن ۲۳۶
 زسائی (دریاسالار ...) ۶۳ - ۲۷ -

دولت‌شاه سمرقندی ۳۶۰

دولونیس ۴۵۸

دومیلتوس ۱۸۸

دوباروس ۳۴۳

دهمی اردشیر ۲۴۹

دهکو ۹۵

دیان ۱۶۳

دیانا ۲۱۲

دیجات گسج (مجمع الجزایر) ۳۸۲

دیبل ۳۰۱

دی بول (الدیبل عربی) ۲۵۲ - ۲۵۴

دیر ۹۲ - ۹۳

دیزا بولوس ۲۵۸

دی سارك ۴۲۲

دیلم ۹۵ - ۲۲۶ - ۲۹۳ و نیز به ←

بندر دیلم

دیلمون بحرین ۹۵ - ۱۳۶ - ۱۳۹

دیلی ۳۴۱

دیلی تلگراف ۳۹۴

دینوری ۷۵ - ۷۷

دیوبلیزر ۱۴۳

دیودروس سیکولوس ۱۴۷ - ۱۸۵ -

۱۹۷

دیودورس سیلی ۱۴۶

دیودورسی ۱۷۶

دیودو ۶۵

دیودور ۱۳۹ - ۲۲۲

ذ

ذبیح الله صفا - استاد ۳۱

ذبیح الله منصورى ۲۸۷

ذبیح بهروز - استاد ۵۰۲ - ۵۰۳ -

۵۰۶ - ۵۰۷ - ۵۱۰ - ۵۱۳

ذکریا بن محمد بن محمود قزوینی ۳۳۷

ذوالاذغار ۱۶

ذوبان والعیوق ۳۷۳

ذونواس ۲۵۸ - ۲۷۵

ذی المنار ۱۶

۱۳۸ - ۱۳۹ - ۱۴۰ - ۱۴۷
 ۲۲۲ - ۲۲۷ - ۲۲۸ - ۲۳۷
 ۲۴۷ - ۲۷۲ - ۲۷۳ - ۲۷۸
 ۲۴۱ - ۳۰۲
 رودخانه کمبل ۸۶
 ۳۰۲
 رودکنگک ۲۴۰ - ۲۴۱ - ۲۷۰
 رودموند ۹۲ - ۹۳
 رودنیل ۲۱ - ۳۰ - ۴۷ - ۱۳۶
 ۱۳۸ - ۱۴۵ - ۱۸۵ - ۲۳۴
 ۲۳۷ - ۲۴۷ - ۴۱۶ - ۴۱۹
 رودخانه‌هاب ۶۳
 رودخانه زهره - تاب - (هندیان)
 (مهرویان) ۶۹
 رودخانه هندیجان ۷۱ - ۸۶
 رودخانه هیرمند ۳۴۴
 روزگارانو (مجله) ۴۱۷ - ۵۰۵
 ۵۰۴
 روساس ۱۸۸
 روسیه (روس) ۲۴ - ۵۶ - ۲۲۹
 ۴۲۲
 روضه‌الصفاء ۳۴۵
 رم ۲۳ - ۲۴ - ۲۲۸ - ۲۲۹ - ۲۳۶
 ۲۴۷ - ۲۷۸ - ۲۷۹ - ۲۸۴
 ۲۸۷ - ۳۱۶ - ۱۱۳ - ۱۳۶
 ریمن ۲۳۷
 روونی ۷۷
 ری ۲۷۸ - ۲۹۱
 ریس ۴۲۶
 (ریشهر) ارجان ۷۲
 (ریشهر) بوشهر ۷۲ - ۷۴ - ۷۵
 ریشهر خوزستان ۷۱
 ریشهر معشور ۷۵
 ریشهر ۷۳ - ۷۴ - ۷۵ - ۷۶ - ۷۷
 ۹۱ - ۱۰۵ - ۱۰۸ - ۲۰۳
 ۲۹۳ - ۳۰۶
 رینو ۲۷۸
 رئیس علی ۱۰۸

ز

زاب کبیر ۱۴۷

رستم ۱۷ - ۲۹
 رستم فرخزاد ۵۱۴
 رستمی ۹۲
 رشیدیاسمی ۸۲ - ۲۷۹
 رضا تجدد ۸۲ - ۳۶۲ - ۳۶۹
 رکن‌الدوله خمارتگین ۸۱
 رکن‌الدین همایونفرخ ۳۶۲
 رکن‌زاده آدمیت ۱۰۸
 رنو (مسیو ...) ۳۵۷ - ۳۶۸ - ۴۷۴
 ۴۹۷
 رنودو ۴۰۲ - ۴۰۳
 روابط روم و شرق ۴۷۴
 روابط سیاسی و تجاری امپراتوری روم
 با آسیای شرقی ۲۷۹
 روابط مسافرتها و متن‌های جغرافیایی
 اعراب ، ایرانیان و ترکها درباره
 خاور دورقرون سیزدهم تا هیجدهم
 ۳۷۶
 روتنبرک ۲۵۹
 رودآرابیوس (عربی) ۲۳۸
 رودارس ۲۱
 رودجیحون ۲۱
 رودحله ۸۹ - ۹۱
 رودخانه آمیس (مینا) ۲۲۶
 رودخانه آندیان (هندیان) ۲۲۶ - ۲۲۷
 رودسفر ۲۱
 رودخانه تومپروس ۲۲۴
 رودخانه خیرآباد ۸۶ - ۹۸
 رودخانه زهره ۹۸
 رودستریمون ۱۷۱
 روددجله ۵۶ - ۵۷ - ۶۲ - ۶۸
 ۶۹ - ۹۹ - ۲۲۲ - ۲۳۸
 ۱۳۷ - ۱۳۸ - ۱۴۰ - ۱۴۷
 ۲۴۹ - ۲۵۰ - ۲۷۲ - ۲۷۳
 ۲۷۴ - ۲۷۸ - ۴۲۱ - ۴۳۳
 ۴۶۲
 رودخانه سیاه (چرام) ۸۶
 رودسند در اکثر صفحات
 رودسیحون ۲۱
 رودخانه شاپور ۸۹
 رودخانه طاب ۷۰ - ۷۱ - ۷۴ - ۷۷
 رودفرات ۶۲ - ۶۸ - ۱۲۷ - ۱۳۷

زابلستان ۲۵۵
 زاداسپرم ۵۱۴
 زادراکرت ۱۳۵
 زاده ساندوسه ۱۷۲
 زاما ۱۹۰
 زان ۲۹
 زایج ۶۰
 زبید ۳۲۸
 زرتشت ۲۴۷ - ۲۴۸ - ۴۷۸
 زرتشتیان ۷۸ - ۱۰۳
 زرنک (سیستان) ۱۴۳
 زره ۱۵ - ۱۶
 زریاب خوئی (دکتر) ۴۰۲
 زنگبار ۵۶ - ۳۱۲ - ۳۳۰ - ۳۳۲
 ۳۳۳ - ۳۵۴ - ۳۶۵ - ۴۳۵ - ۴۸۵
 زیارت ۹۲ - ۹۳
 زیدون ۹۸
 زیرآهک ۹۲ - ۹۴
 زیمبابوی ۳۳۵
 زین‌ال‌اخبار ۳۴۵
 زئوس (ژوپتر) ۲۱۰ - ۲۱۲

ژ

ژاپن ۱۹۰ - ۳۷۸ - ۳۸۲ - ۳۸۳
 ژرژ اسمیت ۳۹۴
 ژرمیل ۲۴۷
 ژان ژاک پیرینی ۶۱
 ژنرال قاسم ۱۰۱
 ژوپتر ۲۳۹
 ژورنال آسیائی (مجله) ۲۶۶ - ۴۸۰ - ۴۸۱ - ۴۸۴
 ژوزف آسکاری ۳۷۰
 ژوستن ۱۷۶
 ژوستینین ۲۵۶ - ۲۵۷
 ژول مول ۱۲ - ۱۷ - ۱۸ - ۱۹
 ۳۷ - ۳۸
 ژولیانوس ۲۵۶
 ژیزی‌زا ۲۲۵

ساتاسپس ۱۷۵ - ۲۱۷ - ۲۱۹
 ساخلو ۱۸۵
 سارد ۱۶۹ - ۱۸۳ - ۲۰۴ - ۲۰۷
 ساردیس ۱۹۱ - ۱۹۶
 سارتورن ۱۶۳
 ساسان چوپان ۲۴۶
 ساسانیان - در اکثر صفحات
 شاشو ۴۹۸
 ساطرون (فرمانده بحرین) ۲۵۱
 سافو ۲۰۷
 سارگن کبیر ۶۷
 سالامیس ۱۵۹ - ۱۹۶ - ۱۹۷ - ۲۱۳
 سالامین ۱۳۵ - ۱۵۸ - ۱۶۰ - ۱۶۵ - ۱۷۲
 ۱۷۳ - ۱۷۴ - ۱۷۵
 ۱۷۶ - ۱۷۸ - ۱۷۹ - ۱۸۱
 ۱۸۳ - ۱۸۹ - ۱۹۲ - ۱۹۴
 ۲۰۲ - ۲۰۳ - ۲۰۵ - ۲۰۶
 ۲۰۷ - ۲۰۸ - ۲۱۱ - ۴۵۶
 سالنامه‌های جغرافیائی ۳۷۶
 سامس ۱۶۴
 ساموتراسی ۱۶۴ - ۱۵۶
 ساموس ۱۹۱
 سامی‌ها ۱۵۰
 سانخی ۳۰۸
 سانف ۳۰۸
 ساوه ۱۶
 سائیس ۱۴۶
 سبا ۲۳۴ - ۲۳۵
 سبزآباد ۷۶ - ۷۷
 سپیاس ۱۵۱ - ۱۵۶
 ستره ۱۱۳
 ستریمون ۱۷۲
 سجستان ۳۰۳
 سحاب (مهندس ...) ۴۱۶ - ۴۲۲
 سحار ۳۸۲
 سدیدالسلطنه ← محمدعلی‌خان سدید
 السلطنه ۴۳۱ - ۴۸۹
 سرآرنولد ویلسن ۷۰ - ۷۱ - ۷۲ - ۷۳
 ۷۴ - ۲۹۲
 سراپیوم ۱۴۴
 سراسب ۱۳۵

س

سایو (سبانیان) ۲۵۴

- سلسله‌التواریخ ۷۸ - ۳۰۸ - ۵۰۲ -
 ۴۰۳ - ۴۹۷
 سلسله‌بازرنگی ۲۵۶
 سلسله پیشدادی ۱۲
 سلسله حبشی ۱۴۵
 سلامین ۱۶۵
 سلطانعلی سلطان‌ی ۶۹ - ۷۰ - ۷۱ -
 ۷۲ - ۷۳ - ۷۵ - ۷۸ - ۸۱ -
 ۸۵ - ۸۶ - ۹۱ - ۹۶ - ۹۸
 سلطان‌اشرف سیف‌الدین غیثی ۳۷۴
 سلطان کبیراس ۳۳۷ - ۳۳۸
 سلطان محمود ۳۴۴
 سلطان مراد میرزا احسام‌السلطنه ۱۰۷
 سلطان مسعود ۳۴۴ - ۳۴۵
 سلطان هرمز ۳۳۷ - ۳۳۸
 سلوسیا ← به اردشیر (و اردشیر -
 سلوسیا) ۲۴۸
 سلاته ۲۱۰
 سلوکی ۴۶۱
 سلوکوس اول ۴۶۱
 سلوکوس دوم ۲۴۵
 سلوکوس نیکاتور ۲۴۵
 سلوکی ۲۴۵
 سلوکیان ۷۷
 سلیم‌آباد ۹۲
 سلیمان ۱۳ - ۳۴ - ۳۵ - ۳۶
 سلیمان‌المصری ۴۰۲
 سلیمان‌المهری ۳۵۹ - ۳۶۵ - ۳۷۵ -
 ۳۷۷
 سلیمان‌المهدی ۳۰۹
 سلیمان‌بازرگان ۳۰۷
 سلیمان‌بن‌احمد ۳۵۷
 سلیمان‌تاجر ۷۸ - ۳۵۷
 سولیس ۲۱۹
 سمرقند ۳۶۱ - ۲۴۱
 سمینار خلیج فارس ۶۹ - ۷۵ - ۷۷ -
 ۲۷۸ - ۴۴۲
 سناگالیکا ۳۱۶
 سنت پترز بورك ۳۳۲ - ۹۷
 سنت‌هولمز ۳۰۳
 سند ۱۴۰
- سراندیپ ← سیلان و نیز ۲۶۱ - ۳۸۶
 ۳۸۸
 سرپرسی سایکس ۱۶ - ۶۳ - ۶۴ - ۹۰ -
 ۱۷۷
 سرجمزنتنت ۲۵۵
 سرس ۲۷۴
 سرزمینهای خلافت شرقی ۷۷
 سرفردریک متلند ۱۰۶
 سرویلیام اوزلی ۱۳ - ۸۰
 سریره ۳۸۴ - ۳۸۷
 سریورا ۳۸۴
 سزسیس ۱۴۳
 ستوس‌یل ۱۵۱
 سی‌سین‌نوس ۱۶۲
 ۴۶۷
 سکاها ۱۹۳
 سکا‌های سیستانی ۴۷۸
 سکه‌های جدید اسلامی در کشور های -
 ایران - ترکیه - افغانستان ۴۶۶ -
 سکه‌های مشرق ۴۵۷
 سعد بازرگان ← اسماعیل رئیسی
 سعد بازرگان ۳۰ - ۴۵
 سعید‌الحسن بهرام هجری ۲۹۴
 سعدبن ابی‌وقاص ۳۶۰
 سعید نفیسی ۵۴ - ۵۸ - ۵۹ - ۲۷۹
 سفدی ۵۰۶
 سفدیان ۱۸۲ - ۱۹۳
 سفاله ۳۲۹
 سفر دریائی اریتره ۲۷۰ - ۲۷۱
 سفر سلیمان تاجر در هندوستان و چین
 ۳۵۷
 سفرنامه ابن بطوطه ۹۵ - ۴۵۲
 سفرنامه ناصر خسرو ۶۸ - ۲۹۴ - ۳۳۳
 سفرنامه نثارکوس ۱۴۸
 سفرهای پدروتشیکشیرا ۳۳۶ - ۳۳۷
 سفرهای کامبوج ۴۹۸
 سفرهای لودویگ‌کودی وارتما ۳۴۲ -
 ۳۴۳
 سفرهای ناهه‌سی‌تین ۳۹
 سفن‌من‌الصین ۲۷۷
 سفیدرود ۱۳۶
 سلی (ستوان) ۴۲۶

- سندباد بحری ۲۶۰
 سندباد نامه ۴۳۸
 سندباد ۴۳۸ - ۴۳۹ - ۴۸۱ - ۴۸۲
 سندوسرمان ۲۵۲
 سندب ۳۴۲
 سنج ۹۴
 سنگال ۲۷۴
 سنگ سیاه ۸۳
 سنگی ۹۱
 سوان جوان ۲۴۰
 سوپانروس ۲۵۵
 سوپانما ۲۳۹
 سوپرا ۳۴۰
 سودابه ۱۷
 سوزان ۶۰ - ۲۹۵ - ۳۹۲
 سوزات ۳۰۳
 سوزوس ابن مقفع ۳۱۷
 سوزیه - در اکثر صفحات
 سوئیکلی ۱۶۶ - ۱۷۳
 سوکوئره ۲۷۴ - ۲۷۵
 سوکوئورا ۳۵۴
 سوماترا ۲۶۶ - ۲۹۸ - ۳۰۴ - ۳۴۲
 - ۳۵۴ - ۳۷۲ - ۳۸۵ - ۳۸۶ -
 ۳۸۷ - ۴۷۴
 سومالی افریقا ۱۵ - ۲۳۷ - ۲۹۵ -
 ۳۷۲
 سوری ۶۷
 سومنات ۳۴۵
 سوندور فولات ۳۰۸
 سونگ شو ۳۰۰
 سوپانروس ۲۵۴
 سوپس ۲۱۸
 سهراب ۵۵
 سزد ۴۳۴
 سهل بن ابان ۳۵۴ - ۳۵۷ - ۳۵۸
 سهل بورایان ۱۰۰ - ۳۷۷
 سیام ۳۰۴ - ۳۷۱
 سیامها ۳۴۳
 سیاوش ۳۹ - ۴۰
 سیخت ۲۶۶
 سبیری ۱۲۹
 سیور ۲۵۷
 سیویه عمر و بن عثمان بن قنبر ۸۲ - ۸۳
 سی. تار ۲۷۰ - ۲۷۲
 سیاتوس ۱۵۶
 سیت ۱۴۹
 سیتاکوس ۱۴۸
 سیتها ۱۵۰
 سیتیوم ۱۸۲
 سید حسن بن سید منصور ۱۰۹
 سیدون (شهر) ۱۸۷ - ۱۸۹ - ۴۵۹
 سیددونت ۱۴۸
 سیدی علی ۳۵۸ - ۳۵۹ - ۳۷۱ - ۳۷۵
 ۳۷۶
 سیراف ۶۹ - ۹۹ - ۱۱۱ - ۳۰۷ -
 ۳۰۸ - ۳۳۶ - ۳۵۵ - ۳۸۰ -
 ۳۸۸ - ۳۹۰ - ۴۰۰ - ۴۰۲ -
 ۴۰۹ - ۴۳۱ - ۴۷۵ - ۵۰۸
 و نیز به بندر سیراف رجوع شود
 سیرافی ۳۸۲
 سیرت الکلوویه ۳۳۰
 سیروس ۲۶۰
 سیریس ۱۵۹
 سبزیك (شهر) ۵۴ - ۴۵۳
 سبزیكوس ۴۵۸
 سیستان ۱۵ - ۱۶ - ۱۱۱ - ۲۵۵
 سیستانی ۵۰۶
 سیسیل ۱۹۰ - ۱۹۶ - ۲۸۶ - ۳۱۴
 سیسیلیا ۲۶۸
 سی سی نیان ۱۶۲
 سیف ۲۶۴
 سیف آل مظفر ۸۴ - ۹۰
 سیف بن زین ۲۶۱ - ۲۶۲ - ۲۶۳ -
 ۲۶۴
 سیف بن ذویزان ۲۵۸ - ۲۵۹
 سیفکه ۹۱
 سیکاندروس ۱۴۸
 سیلان ۱۱۰ - ۱۲۹ - ۲۳۶ - ۲۵۲ -
 ۲۵۴ - ۲۵۵ - ۲۵۶ - ۲۶۶ -

شرح سفر واسکودوگاما در سال ۱۴۹۷ - ۳۶۶
 شرف‌الدین ابو عبدالله محمد بن عبدالله -
 طنجی ← ابن بطوطه و نیز ۵۸ - ۸۱
 شرف‌الزمان طاهر مروزی ۵۶
 شریف هرمز ۳۳۷
 شرکت Spink و پسر ۲۶۶
 شط‌العرب ۶۸ - ۹۵ - ۹۶ - ۱۰۱ -
 ۱۲۶ - ۲۳۷ - ۴۲۵ - ۴۲۶
 شعرالنصرانیه ۴۹۸
 شعرای یونان ۷۸
 شعر خلیج عدن ۳۷۴
 شعر قبله اسلام ۳۷۴
 شعر (مسبو) ۳۷۹
 شگفتی‌های جهان باستان ۷۹ - ۴۰۳
 شلوف‌التراپه ۱۴۱ - ۱۴۴
 شمس (یکی از الهه‌بابلها) ۳۹۴
 شمس‌الدین ابو عبدالله محمد بن ابی طالب
 الانصاری دمشقی الصوفی ۵۷
 شمس‌الدین عبدالله محمد بن احمد بن -
 ابوبکر یغمای شامی مقدسی (بشاری)
 ۵۶ - ۳۵۱ - ۴۳۱
 شمس‌الدین محمد سامی ۵۸
 شنگل ۴۱
 شنگیا ۳۳۲
 شوتروک ناخوتته ۷۶
 شورمرت کالیباونیز ۱۲۴
 شوروی ۴۷۰
 شوش - در اکثر صفحات
 شوشتر ۹۰ - ۴۷۷
 شوغ ۳۳۱
 شوف ۲۷۰ - ۲۷۱
 شولژی ۱۴۰
 شهاب‌الدین ابو عبدالله یاقوت بن عبدالله
 حمومی رومی ۵۷
 شهاب‌الدین احمد بن محمد عبدالوهاب بن
 محمد النوبری ۵۷
 شهادت ارقاس ۲۷۵
 شهریاری رامهرمزی ← بزرگ شهریاری
 رامهرمزی و نیز ۴۰۸ - ۴۰۹

۲۷۳ - ۲۷۴ - ۲۹۸ - ۲۹۹ -
 ۳۰۷ - ۳۰۹ - ۳۱۰ - ۳۱۳ -
 ۳۴۲ - ۳۵۴ - ۳۷۸ - ۴۹۷
 سیلاس ۱۴۸
 سیدیا (تاپروبان) ۲۵۷
 سیس ۱۵۰ - ۱۵۱ - ۱۸۲
 سیسی ۱۸۲
 سیمون ۱۸۲
 سیمون آتنی ۱۷۴
 سین (یکی از الهه‌ها) ۳۹۴
 سینگانفو ۲۴۱
 سی‌نوروز ۱۶۳
 سینیز ۷۱ - ۷۴ - ۸۵ - ۱۰۵
 شیروس ۱۸۴

ش

شایریاس ۱۸۵
 شاپور ذوالاکتاف ۷۷ - ۲۵۴ - ۲۵۵ -
 ۲۶۵
 شادکان ۹۵ - ۹۶
 شادباخ ۴۸۳
 شاذان ۳۶۲
 شام ۲۷۷ - ۲۸۷
 شادگان ۹۸
 شامیها ۶۶
 شاد اسماعیل ۳۵۴
 شاهپور اول ۷۱ - ۵۰۴
 شاهپور بن اردشیر بابکان ۷۲
 شادطاهر ۳۴۴
 شاه‌عباس بزرگ ۱۰۵
 شاهنامه فردوسی ۱۱ - ۱۲ - ۱۴ - ۱۷
 ۱۸ - ۱۹ - ۲۱ - ۲۲ - ۲۳
 ۲۹ - ۳۳ - ۳۷ - ۴۳ - ۴۹
 ۴۹۹ - ۵۰۱ - ۵۰۴
 شادنشین ۷۷
 شاهین ۲۶۸
 شبه‌جزیره بوشهر ۷۶ - ۸۴
 شبه‌جزیره سینا ۱۳۷ - ۱۳۸
 شرح تحفۃ‌الاصول ۳۷۷

ط

- طاسوس ١٠١
طالس ملسطی ٤١٧ - ٤١٨ - ٤٢٠
طالقان ١٠٤
طاوس ٧٥
طاهری ٥٠٨
طایفه بن مزین ٦٨
طبایع الحيوان ٥٦
طبرستان ١٣٦ - ٥١١
طبری - در اکثر صفحات .
طبون ١٤٧
طرابوزان ١٤٧ - ١٨٤
طبطوس ٣٥

ظ

- ظفاری ٢٣٧
ظلم آباد ٩١

ع

- عایشه ٢٨٧
عبادان ٦٩ - ٣٢٨ - ٣٢٩ - ٤٣١ - ٤٣٢
عباسیان ٥٠٠
عباد بن الحسين الحبطی ٤٣٣
عباس بن ماهان ٤٠٧ - ٤٠٨
عبدالواحد پسر عبدالرحمن ٤٠٨
عبداله بن فضل ٤٠٨
عبدالمک بن مروان ٢٩١
عبدالله بن زید ٢٦٦
عبدالله سنبار ٢٩٤
عبدالله بن ابی سرخ ٣١٥
عبدالمحمد آیتی ١١٢ - ٣٢٩
عبدالرزاق بن اسحق ٣٣٨ - ٣٣٩ - ٣٤٠
عبدالله بن ایاض ٢٩١
عبدالغیث ٢٦٦
عبدالمطلب ٢٦١ - ٢٦٢
عبدالقیس (قیس ، قبيله) ٢٥٣ - ٢٥٤
عبدالله بن ایوب ٤٠٨
عبدالله بن زبیر ١٠٤

شیخ الاسلام هرات ٥٠٥

- شیخ بن شیباب ٣٦٩
شیخ عبدالعزیز ٥١٥
شیخ عثمان ٦٨
شیراز ٣٠ - ٤٣ - ٤٤ - ٧٩ - ٨٠
٨١ - ٨٢ - ٩٠ - ٢٩٣ - ٣٣٠
٣٣٢ - ٣٣٥ - ٢٤٩ -
٤٦١
شیف (سیف) ٨٤ - ٨٩ - ٩٠
شینیز (سینیز) ٧٧ - ٨٤ - ٨٦

ص

- صاحب الزنج ٢٩٣
صادق کیا (دکتر) ٥٠٦
صبح الاعشى فی کتابة الانشاء ٥٨
صحار ٢٥٢ - ٣٢٨ - ٣٣٠ - ٤٣١
صحراى لوت ٦٢
صحرا المغربی ٣٦٩
صنوی ٦١
صفویه ٦٧ - ٣٦١ - ٤٦٧ - ٤٦٨ -
٥٠٦
صنجی (دریا) ٣٩٩
صنجی (خلیج) ٣٩٩
صندل فولات ٣٩٩
صنعا ٢٦١ - ٣٢٨
صنفین ٣٨٧
صور ١٣٧ - ١٣٩ - ١٥٩ - ٣١٤ -
٣١٥ - ٤٥٧
صورة الارض (ابن حوقل) ٧٣ - ٧٤ -
٨٧
صیدا ٤٥٢ - ٤٥٤ - ٤٥٦ - ٤٥٧
صید مروارید ٣٥١ - ٤٣١ - ٤٩٠ -
٤٩٤
صیمور (بندر) ٤٠٧ - ٤٠٨ - ٤٠٩

ض

- ضحاك ١٢ - ٣٨
ضياء الدين نراقی (سرهنگ ...) ٦٨

علی بن عیسی ۵۰۰
 علی بن محمد (صاحب الزنج) ۲۹۱-۲۹۲
 علی حصوری ۵۰۶-۵۱۱-۵۱۴
 علی رضا خوبانی ۸۸
 علی سامی ۱۳۷-۲۵۱-۲۵۲-۲۷۸-
 ۳۹۳-۳۹۴-۳۹۶
 علی موم ۳۳۱
 علی محمد سنگلجی (ناوسروان...) ۶۳-
 ۴۲۷
 عمان ۲۷۷-۲۷۹-۲۹۱-۲۹۲-
 ۲۹۳-۲۹۴-۳۰۶-۳۰۷-
 ۳۲۹-۳۳۱-۳۳۲-۳۴۵-
 ۳۵۸-۳۸۰
 عمان (ایمانه) ۲۳۷
 عمر بن خطاب ۱۰۵-۲۸۵-۲۸۶-
 ۲۸۷-۲۹۰-۲۹۵-۳۱۳-
 ۳۶۱-۳۶۲-۳۶۶-۳۶۹-
 ۴۸۱
 عمرو بن عاص ۲۸۶-۳۱۴-۳۱۶
 عوفی ۴۷۵
 عیسی بن عمر ۸۲
 عیلام ۷۶-۱۰۱-۱۳۸
 عیلامی ۱۴۱
 عیلامی ها ۶۱-۶۵-۶۷-۹۹

غ

غربتیان ۹۷
 غرناطه ۳۶۰
 غزالی وزهره ۴۳۸-۴۸۱-۴۸۲
 غزنویان ایرانیان ۳۴۴
 غسان ۲۷۶

ف

فابریزوس ۲۶۷
 فارس ۱۶-۶۰-۶۳-۶۷-۷۷-۸۰-
 ۸۲-۱۳۳-۲۲۳-۲۲۶-
 ۲۵۳-۲۷۸-۲۹۰-۳۲۹-
 ۳۳۰-۳۳۸-۳۶۰-۴۳۱

عبر کرمانی ۳۷۸-۳۹۹-۴۰۰-۴۴۰
 عبدالله حمدان قرمط ۲۹۳-۲۹۴
 عتب بن غزوان ۶۸
 عثمان ۵۶-۵۷-۵۸-۶۰-۸۷-
 ۱۰۵-۱۹۰-۲۹۷-۸۰-
 ۱۱۱-۱۱۲-۱۱۳-۲۶۶-
 ۲۸۵-۲۸۶-۲۹۶-۳۱۳-
 ۳۱۴-۳۳۶
 عمان (دریا) ۳۷۷
 عثمان اف (دکتر) ۳۷۰
 عثمانی ۴۲۶-۴۶۶
 عجائب المخلوقات و غرائب الموجودات
 ۵۷-
 عجائب و غرائب چین و هندوستان ۴۰۴-
 عجائب هند ۵۵-۳۷۸-۳۷۹-۳۸۲-
 ۳۸۳-۳۸۴-۳۸۵-۳۸۶-۳۸۷-
 ۳۸۸-۳۸۹-۳۹۱-۳۹۲-
 ۳۹۳-۳۹۸-۳۹۹-۴۰۸-
 ۴۰۹
 عدن ۱۵-۵۷-۳۲۸-۳۳۰-۳۳۵-
 ۳۴۰-۳۸۲-۳۹۰
 عراق ۱۶-۵۴-۶۰-۶۲-۶۳-۸۲-
 ۹۶-۱۰۱-۲۹۵-۳۰۷-۳۰۸-
 ۴۱۷-۴۴۱-۴۴۳-
 عراقین (عراق و ایران) ۲۹۰-۲۹۱-
 عربستان جنوبی ۲۷۴-۳۲۸
 عربستان - دراکثر صفحات
 عرب قبل از اسلام ۲۱۴
 عربهای ازدی ۲۷۷-
 عزلا الحضری ۷۵-
 عزیززی - دکتر ۹۴-۱۳۶-۳۲۹-
 عطرا ۲۳۸
 علاء ۱۱۴-۲۹۶-
 علی بن احمد ۲۹۴
 علی ۳۳۱-۳۳۲
 علی (حضرت - علیه السلام) بن ابی طالب
 ۲۹۱-۳۳۱-۳۳۲-۳۶۱-
 ۳۷۲-۳۷۳
 علی بن احمد اسدی ۱۲
 علی بن حسین مسعودی ۴۳۱
 علی بن حسن ۳۳۵

- فارسنامه ۵۶-۶۹-۷۱-۸۰-۸۵
 فارسنامه (ابن البلخی) ۷۴۵-۷۳
 فارسنامه ناصری ۹۰
 فارس و جنگ بین الملل ۱۰۸
 فارنوشیس ۱۸۹
 فاسیس ۲۶۸
 فاسلیس ۱۸۲
 فالرون ۱۵۱-۱۶۵-۱۶۹-۲۰۵
 فال یا لاکادین ۳۷۲
 فانیاس ۱۷۲
 فاهیان ۳۰۹
 فتحعلی شاه ۴۲۶-۴۶۹
 فتوح ۳۱۶
 فتوح البلدان ۷۲-۹۱-۲۶۵-۲۶۶-
 ۲۷۷-۲۸۹
 فحیان ۲۵۴
 فخری داعی گیلانی ۱۷۷
 فرات ← رود فرات
 فرادات ۱۸۹
 فراشبند ۴۲۸
 فراغه مصر ۱۳۹
 فراگه ۸۹
 فران (مسیو) ۲۹۹-۳۰۲-۳۰۰
 فرانسه ۳۷۹-۴۳۴-۴۹۸
 فرانسیس دریک (سر) ۵۰۴
 فرتک (دماغه) ۳۷۳
 فرج الهند ۲۷۴
 فرخی ۳۴۵
 فردریک یوستی (مورخ آلمانی) ۲۳۹-
 ۲۴۹-۵۱۴
 فردیناند دولسپس ۱۴۴
 فرمز ۳۵۴-۳۷۲
 فرنا باز ۱۸۲-۱۸۳-۱۸۵-۱۸۷
 ۱۸۹-۴۵۳-۴۵۴
 فروگی یا ۱۹۳
 فرهاد سوم ۲۳۸
 فرهنگ امام شوشتری ۴۸۸
 فرهنگ لغات دریایی خلیج فارس ۴۹۸
 فرهنگ معین ۴۳۰-۴۸۳
 فرهنگ ناظم الاطباء ۴۷۷
 فرهنگ نفیسی ۴۷۷
 فرهنگ واژه‌های فارسی در زبان عربی
 ۴۸۷-۴۹۲
 فریگه ۴۵۳
 فریدون توللی ۳۸-۴۶۱-۵۰۱-۵۱۴
 فسا ۴۰۸
 فطاط ۳۱۷
 فصل دوران افسانه‌ای ۲۸
 فصل سیاسی خلیج فارس ۲۹۱
 فلاویوس آریانوس ۵۵
 فلسطین ۱۳۴-۱۳۷-۱۳۹-۱۵۲-
 ۱۹۰-۲۸۷-۲۸۶
 فلوریدا ۴۴۶
 فلوس (بندر) ۴۶۸-۴۷۰
 فلی یاسیان ۱۶۲
 فنصوره ۳۸۷-۳۹۳
 فنک متونک-چوان ۲۹۷
 فواد روحانی ۷۸
 فوئد ۳۵۸
 فوجه ۲۹۸
 فوکان ۱۳۳
 فون هامر ۳۵۹
 فونیکس ۳۱۴-۳۱۵-۲۸۶
 فهرست ابن ندیم ۸۲
 فیروز ۲۶۶
 فیروزآباد [آتشکده] ۳۶۱
 فیروزآبادی ۴۹۲
 فیروز شاه ۳۱-۳۲-۳۳-۳۴-۳۵-
 ۳۶
 فیروزنامه ۴۱
 فبریزه ۴۵۱
 فیلاکوس ۱۶۴
 فینقیه ۱۳۴-۱۴۰-۱۴۹-۱۸۵-
 ۱۸۷-۱۸۸-۱۹۰-۱۹۳
 ۲۸۷-۲۸۸-۴۵۱-۴۵۲
 ۴۵۳-۴۵۷
 فینقیان (فینقیها) ۲۱۸-۳۱۵-
 ۶۱-۶۵-۶۶-۸۱-۹۹
 ۱۲۹-۱۳۳-۱۳۴-۱۳۵
 ۱۴۸-۱۵۲-۱۸۲-۱۹۶
 ۲۱۸-۲۳۴-۲۳۵-۳۱۵

قفقاز ۴۶۶

- قلده الشموس (اثر سلیمان المهری) ۳۵۸
 قلزم (کلیسا) ۳۱۶-۳۱۷-۳۲۸-۳۲۹
 قلعه امیر فرامرزی بن هداد ۷۱ -
 قلعه ریشهر ۴۲۸ -
 قلعه نادری ۱۰۹ -
 قلعه بوریا ۹۲ -
 قلعه دودکش ۹۲ -
 قطب الدین النهروالی ۳۶۷ -
 قطر ۵۷ -
 قیس ۲۳۶-۲۳۷-۳۳۸-۲۵۴ -
 قیس بن عماره ۱۱۰
 قیس (کیش) ۵۸
 قیسر ۲۵۳ -

ک

- کابل ۲۴۱-۲۵۵-۲۷۸-۴۲۶ -
 کاپادوسیا ۱۴۹
 کاپادوکیه ۲۶۷ -
 کاپیتان اترسی ۱۰۷ -
 کاپیتان کمیتورن ۸۰ -
 کاپیتان هنت ۱۶-۱۰۷ -
 کاتائیا ۱۴۸
 کاتوی (ختن) ۳۴۰ -
 کاتیاوار ۳۰۳ -
 کالجستن ۱۹۰ -
 کادوسیان ۱۳۵ -
 کاراکس اسپاسینی (خرم شهر فعلی)
 ۲۳۷-۲۳۸
 کاردستی و صنعت در افریقای شرقی
 هامبورک ۳۳۴ -
 کازرین ۸۱ -
 کارستن نیبور ۱۰۱ -
 کارل ۲۱۱ -
 کارمانیا ۱۴۸
 کارنامه اردشیر بابکان ۸۸-۲۵۸ -
 کارواندا ۲۱۸ -
 کارون ۶۸-۱۲۹-۱۳۸-۲۵۹ -

ق

- قاجاریه ۶۷-۳۶۱ -
 قادرشاه ۳۱-۳۲ -
 قارن ۵۰۶ -
 قارن دژ ۳۸ -
 قاسم ۲۹۴ -
 قاقله ۳۸۴-۳۸۷
 قاموسی الاعلام ۵۸ -
 قاموسی محیط ۴۸۹-۴۹۲-۴۹۳ -
 قاهره ۳۴۰-۳۶۰
 قباد ۲۵۰-۲۵۵ -
 قبرس (جزیره قبروسی) ۳۰-۳۶ -
 ۱۵۰-۱۵۲-۱۶۸-۱۷۴ -
 ۱۸۲-۱۸۴-۱۸۶-۱۸۷ -
 ۱۸۹-۱۹۰-۱۹۳-۲۸۵ -
 ۲۸۶-۲۸۷-۳۱۳-۳۱۴
 قبطی ۳۱۵ -
 قبطی‌ها ۲۸۶-۳۱۴-۳۱۶ -
 قبله اسلام برای سراسر جهان (ک) ۳۷۲ -
 قبله المولی ۳۳۱ -
 قبله‌های نوبی ۳۱۶
 قتیبه بن مسلم ۳۶۱ -
 قحطان ۱۶-۲۳۴ -
 قدامت بن جعفر ۷۰ -
 قرآن کریم ۳۵۹-۴۴۹-۵۰۰
 قرطاجند (کارتاژ) ۲۱۷-۲۲۰ -
 قرمطیان (قراطمه) ۸۵-۸۷-۱۰۵ -
 ۱۱۳-۱۴۹-۲۹۲-۲۹۴
 قریش ۲۷۶ -
 قریه حیدر کرار ۸۶ -
 قزوین ۱۶ -
 قسطنطنیه ۲۵۵-۲۵۷-۲۸۴-۲۸۶ -
 ۳۱۴-۳۱۶-۳۶۰
 قستانه ۳۶۰ -
 قشم ۱۰۸-۱۰۹-۱۱۷-۱۱۸-۱۱۹ -
 ۱۲۰-۱۲۳-۴۷۶ -

- کارى (گرى) ۹۲ - ۲۰۸
 کاريانها ۱۵۰ -
 کاریا ۱۹۳ - ۲۱۲ - ۲۱۸
 کاریستوس ۱۵۱ -
 کاریندا ۱۴۸ -
 کاریه ۱۳۴ - ۱۸۷ - ۲۰۳ - ۲۰۴ -
 ۴۵۳ -
 کازرون ۹۷ -
 کاسپاتیروس ۱۴۸ - ۲۱۸
 کاستانا ۱۵۶ -
 کاستاودوپاویا ۳۶۶ -
 کاستانهدا ۳۶۶ - ۳۶۹ -
 کارستن نیبوهر ۴۲۵ -
 کالاه ۳۹۴ -
 کالابار ۳۰۷ - ۳۰۸
 کالده ۱۲ -
 کاله ۳۳۰
 کالیاس ۱۸۲
 کالیانا ۲۵۶ - ۲۵۷
 کالیانه ۲۷۴
 کالیبا ۲۲۴
 کالیسوس ۲۵۷
 کالیکارناس ۲۰۳
 کالیکوت ۳۳۹ - ۳۶۶ - ۳۷۳
 کالیندیان - کشتی ۱۶۴ - ۲۰۶
 کالی نیک ۲۷۸
 کاشا (دریایی) ۲۴۸ - ۲۴۹
 کاشغر ۲۴۱
 کاظمیه ۲۵۳
 کامارا ۲۳۹ - ۲۴۰ - ۳۴۰
 کاماروبا ۴۰۷
 کامبایا ۳۰۴
 کامبوج ۳۰۴ - ۳۰۸
 کامبی ۳۳۵ - ۳۴۰ - ۳۴۲ - ۳۴۳ -
 کامتینا ۱۱۰
 کامفیروز ۴۲۸
 کانا کاسابای ۲۳۹
 کانال تراژان ۳۱۶
 کاناموت ۲۳۷
 کانای ۱۹۰
 کانتون ۲۹۸ - ۳۰۰ - ۳۰۱ - ۳۰۵ -
 ۳۰۸ - ۳۰۹ - ۳۷۸ - ۴۱۶
 کانچو ۲۴۱
 کاندرنج ۳۰۸
 کان دول ۱۵۳
 کان شین ۲۹۹
 کاوان ۱۰۸
 کاوه آهنگر ۲۴۷
 کای تان ۳۰۴ - ۴۲۹
 کائنا ۱۴۷
 کبکان ۹۳
 کتاب آسیا ۳۴۳
 کتاب العبدوددیوان المبدوالخیر فی ایام -
 العرب والعجم والبربر ۳۶۰
 کتاب الفوائد فی اصول العلم البحری و
 الفوائد ۳۵۲
 کتابخانه اسکندر ۲۳۵
 کتابخانه اسکندریه مصر ۳۶۰ - ۴۲۲
 کتابخانه آشوربانی بال ۳۹۴
 کتابخانه مجلس شورای ملی ۴۲۹
 کتابخانه ملی پاریس ۳۶۳ - ۳۶۵ - ۳۷۰ -
 ۵۰۹
 کتابخانه ملی ۳۵۸
 کتاب زنگبار ۲۶۵ - ۳۳۳ - ۳۳۴ - ۳۳۵
 کتاب خلیج فارس ۲۹۲
 کتاب فانکو ۲۹۹
 کتابفروشی محمدی ۲۹۴ - ۴۳۳
 کتاب ممالک ۳۰۲
 کتیبه های آشوری ۶۵
 کتیبه داریوش کبیر ۵۵
 کجور ۵۰۶
 کیراتس مالوس ۴۲۲
 کراچی ۴۴۷ - ۴۴۸
 کراچکوفسکی ۴۲۲ - ۴۲۴

۳۴۵ کمبریج
 ۱۴۷ - ۱۴۶ - ۱۳۹ - ۱۳۷ کمبوجیه
 ۱۴۹
 ۳۰۳ کمپانی هندشرقی
 ۳۵۴ کمر
 ۲۲۱ کنت کورت
 ۳۷۳ کنکن
 ۴۷۷ کنگاور
 ۵۰۸ کنگ
 ۲۹۷ کنگ چو
 ۱۸۷ کیندوس
 ۳۹۴ کن نینک
 ۱۰۵ کنبهازن (بارون)
 کوارا ۸۱ -
 ۲۵۲ کوانتوک
 ۳۰۰ کوانتونگ
 ۲۵۲ - ۲۷۷ کوانک چو (کانتون)
 ۲۹۹
 ۲۹۷ کوانک سی
 ۲۱۲ کوبا
 ۱۰۸ - ۱۰۷ کوت المارده
 ۲۳۹ کوتایام
 ۳۳۷ کوتینگن
 ۴۷۸ کوچ
 ۴۷۸ کوچان
 ۱۴۱ کوچه
 ۲۳۹ کودووان (سلطان چیرا)
 ۱۵۱ کوارا
 ۲۸۷ کورت فویشار
 ۱۳۷ - ۱۴۳ - ۱۴۶ - ۱۸۶ کورش کبیر
 ۱۸۷ - ۲۸۶ - ۳۱۴ - ۳۶۹
 ۳۷۰ - ۳۹۳ - ۳۹۵ - ۳۹۶
 ۴۵۰ - ۴۸۷
 ۱۸۴ کورنیت
 ۳۱۵ کوروی
 ۲۳۹ کور باموریا
 ۲۵۰ کوسماس ایندیکوپاست
 ۲۵۵ - ۲۵۶ کوسماس کوپاست
 ۲۷۴ - ۲۵۷
 ۱۹۱ کوک لادس
 ۳۰۴ کوکسونگ

۳۷۰ کراکوفسکی
 ۸۱ - ۸۲ کران
 ۳۵۵ کرانه چین
 ۲۲۵ کر بیس
 ۴۲۶ - ۱۱۱ کرزن (لرد)
 ۳۴۴ کرک کبیر
 ۳۶۱ کرکوی (آتشکده)
 ۱۰۴ کرکیود
 کرمان در اکثر صفحات
 ۱۶۳ - ۱۶۲ کرتی ها
 ۱۴۹ کرو تونا
 ۲۷۹ کریستن سن
 ۱۰۶ - ۱۰۵ - ۹۰ کریم خان زند
 ۱۵۳ کساس پس
 ۳۴۳ کسا کوئم دارسا (سکندر شاه)
 ۸۳ کسائی
 ۶۵ کشانیا
 ۲۷۱ کشتی آجاتا
 ۳۸ - ۲۲ - ۱۶ - ۱۳ کشتیرانی ایرانیان
 ۴۰ - ۱۳۳ - ۲۴۱ - ۲۵۲
 ۲۶۹ - ۲۶۰ - ۳۱۱ - ۳۵۳
 ۴۵۸
 ۳۳۰ - ۵۸ کشف الظنون
 ۲۹۳ - ۲۹۲ - ۲۷۶ کعبه
 ۱۲۶ کفتا (لنگان)
 ۹۲ - ۹۱ - ۶۳ کلات
 ۱۸۴ کلارومنا
 ۲۲۴ کلناسابه
 ۶۵ کلد
 ۳۸۵ - ۳۲۹ کله (جزیره)
 ۴۹۹ - ۱۲۹ - ۹۹ - ۶۵ - ۶۱ کلدانیا
 ۴۶۶ - ۳۰۵ کلکنه
 ۱۰۷ کلن شیل
 ۳۴۳ کلمبو
 ۳۳۴ - ۳۳۳ کلود کیسوانی
 ۳۳۵ - ۳۳۳ - ۳۳۲ - ۳۳۱ - ۳۳۰ کلود
 ۲۰۶ کلیاد
 ۱۰۴ کلیای نسطوریان
 ۳۴۳ کلیجها
 ۳۴۳ - ۳۴۲ کلیکوت
 ۴۵۲ کمال الدین اشعمونی مصری

۳۸۰ - ۴۰۲ - ۴۰۳ - ۴۰۷
 ۳۷۶ - ۳۸۰ - ۳۸۲ - ۴۰۲ -
 ۴۰۳ - ۴۰۷
 گادمان (فیروزآباد) ۲۵۹
 گالانی‌ها ۲۶۷
 گانادین ۳۶۶
 گای (ستوان) ۲۶
 گاوان ۳۵۴
 گاهنامه ۵۹۹-۵۰۳-۵۱۴
 گانیک ۹۲
 گبریا ۱۵۳
 گتس (گت) ۲۲۶
 گجرات - شبه جزیره ۲۵۷ - ۳۵۲ -
 ۳۴۳ - ۳۶۸ - ۳۴۴ - ۳۷۳
 گجراتی‌ها ۳۴۲-۳۴۳
 گجراتی هند ۴۰۴
 گچساران ۸۷-۹۵
 گدروزی ۲۲۲
 گراکس ۱۵۳
 گرانیس ۱۵۸
 گرداب غم‌الاسد (گرداب‌دهان شیر) ۲۱-
 ۲۶-۲۷-۳۳
 گردیزی ۳۴۴
 گرسیوز ۳۹
 گرشاسب ۱۲-۱۳-۲۲
 گرشاسبنامه (اسدی) ۱۲-۲۲-۲۸-۳۳-
 ۳۷
 گرشاسبنامه (گرشاسبنامه خان ملک
 ساسانی) ۱۳
 گرگان ۲۲۸-۲۴۶
 گریشمن (دکتر) ۷۷-۱۰۱-۱۰۲ -
 ۱۰۳ - ۲۱۴
 گرمسیرفارس ۹۲
 گرین‌ایچ ۵۰۵
 گزارش‌های باستان‌شناسی ۳۹۳-۳۹۴-
 ۳۹۶
 گزنفون ۱۳۳ - ۱۲۷ - ۱۷۶ - ۱۸۳-
 ۱۸۵ - ۱۸۶ - ۱۸۷ - ۱۸۹
 گشتاسب ۳۰-۲۵۷
 گفرد ۸۱
 گل‌اندام ۳۳-۳۵

کولام‌مالی ۳۰۷
 کول‌خبس ۱۹۳
 کولم ۳۸۹
 کومورین (دماغه) ۳۵۵ - ۳۵۷ - ۳۷۲
 کوه‌اتس ۱۴۴
 کوه‌اگال ۲۰۵
 کوه‌های بختیاری ۹۷
 کوه خربز (خوبس- هوربز) ۱۱۷
 کوه‌زاگرس ۱۲۹
 کوه‌شهر ۱۰۹
 کوه‌گیلویه ۷۰-۹۷
 کوه‌گیسکون ۴۲۸
 کویت ۹۶-۱۰۶
 کوبین‌نوس کورسیوس زوفوس ۵۵
 کویر مرکزی ایران ۱۶
 کویر نمک ۶۲
 کویر پیدینام ۳۴۰
 کویلوا (کلوه) ۳۳۵
 کهلان ۳۶۲
 کبانی ۷۱
 کیافال ۲۴۸-۳۶۰
 کیتانی ۳۱۷
 کیتنس ۱۵۲
 کیارازن ۲۲۶
 کیخسرو ۱۷-۱۸-۲۰-۲۱-۲۲ -
 ۳۳ - ۳۹-۴۰
 کیش کوه ۱۰۸
 کیش ۱۱۰-۱۱۱-۳۰۷
 کی‌گنگ ۲۲۵
 کیلوان ۳۴۳
 کیلون ۳۴۳
 کیلی‌کی ۱۵۳
 کیلی‌کی یا ۱۹۳
 کیلیکه ۱۵۳-۲۸۶-۴۵۱-۴۵۲

گی

گابریل‌فران فرانسی ۴۷۵ - ۴۸۰ -
 ۴۹۶ - ۴۹۸ - ۳۵۳ - ۳۵۷ -
 ۳۶۶ - ۳۶۷ - ۳۶۹ - ۳۷۰ -
 ۳۷۲ - ۳۷۳ - ۳۷۵ - ۳۷۶ -

لانگابالوس ۳۰۷
 لانگل ۴۰۳
 لانگلس ۳۵۷
 لومز ۲۵۲
 لایبزیك ۴۹۸
 لائوری یون ۱۹۲
 لبنان ۲۸۷
 لتو ۲۱۰
 لوٹ نور ۲۴۱
 لودی یا ۱۹۳
 لولوبیلنگ ۳۸۷
 لونات ۲۲۴
 لويس ایوانتر ۵۰۵
 لی ۱۱۳
 لرستان ۹۰-۴۶۲
 لس یس ۱۷۲
 لسبیان ها ۱۵۰
 لسترنج ۹۷-۱۰۸
 لمنوس ۱۵۰-۱۸۴
 لنجبالوس (جزیو) ۴۱۰
 لندن ۱۱-۷۹-۱۱۲-۲۷۱-۲۳۰-
 ۳۳۶-۳۴۲-۳۴۳-۳۶۵-
 ۴۱۷-۴۹۷-۵۰۰-۵۰۵
 لنگه ۵۰۸
 لنینگراد ۳۷۰
 لوانت ۲۸۵-۲۹۵
 لوکاد ۲۰۷
 لوکری ۱۹۳
 لهراسب ۷۱-۷۲
 لیان (شهرباستانی) ریشهر ۹۱-۶۵-
 ۴۲۸-۷۱
 لیبی ۱۵-۱۷۵
 لیث بن کهلان ۳۵۲-۳۵۳-۳۵۴-
 ۳۵۸-۳۵۷
 لیث پور کهلان ۳۷۷
 لینن ۷۵
 لیدون ۴۵۹
 لیدییه (لیدی) ۲۰۴-۴۵۱-۴۵۳
 لیراوی ۹۱
 لیسون ۳۴۳-۳۶۶-۳۷۶
 لی کسامد ۱۷۳

گلتومنس ۴۲۰
 کمپرون (بندرعباس) ۴۷۰
 کناوه ۷۱-۷۷-۸۵-۸۶-۸۷-
 ۱۰۵
 کنجینه کتب شرقی کتابخانه پاریس ۳۶۳
 گنجی (دکتر) ۴۴۱-۴۴۳
 گندی شاپور ۳۶۱
 گوادر ۴۴۷
 گوتهای شرقی ۳۱۶
 گوجرات ۳۰۳
 گودلی ۲۱۸
 گوده ۹۴
 گودئا ۱۴۰
 گورزان ۲۴۹
 گوگانا ۹۴-۱۴۸
 گوماتای ۱۴۷
 گوهرز ۲۴۶
 کیلان ۱۳۵-۲۷۸-۵۰۶
 کیبون ۲۵۵
 کیل گاهش ۳۹۴
 کینه ۲۲۰
 گوئش ۳۶۶-۳۶۹
 گنوگملا ۱۸۱

ل

لادودیس ۲۴۵
 لازیکا ۲۵۵-۲۶۸-۲۸۷
 لاسدامون ۱۸۳
 لاسدمونیها ۱۵۶-۱۷۱
 لاکراتس ۱۸۷
 لانچو خو ۲۴۱
 لاده ۱۹۰
 لاغر ۸۱
 لافت ۱۰۸-۱۰۹-۱۱۹
 لافت سیدان ۱۰۹
 لاگاش ۱۳۸-۱۶۰
 لاکونیا ۱۸۴
 لانگورث المیس ۳۶۹
 لامری ۳۸۴-۳۸۷

۳۵۳
 مالاکا ۱۲ - ۳۰۵ - ۳۴۲ - ۳۴۳
 مالالاس ۲۷۵
 مالانا ۲۲۵
 مالایا [مجمع الجزائر] ۲۵۲ - ۳۱۱ -
 ۳۶۲ - ۳۵۳
 مالایو ۳۶۵ - ۳۶۵
 مالزی ۳۸۵ - ۹۹
 مالهندبیرونی ۴۰۳
 مالموکانا ۳۶۶
 مالوس ۱۸۲
 مالا ۲۵۶ - ۲۷۵
 مالیبار ۳۰۶
 مالیموکاناکوا ۳۶۶
 مالیندی ۳۶۶ - ۳۶۴ - ۳۶۸
 مأمون (خلیفه عباسی) ۱۰۲ - ۳۰۵ -
 ۴۲۲
 ماندروکلس ۱۴۹
 ماندستان ۹۲
 ماندوتراس ۱۵۰
 مانسو ۲۹۹
 مانوئل ۲۸۶ - ۳۱۶
 مانیاک ۲۵۸
 مانیدروس (زودخانه) ۴۲۰
 ماهان بن بحرسیرافی ۴۱۱
 ماهشهر معشور (ماچون) ۹۵
 ماهوی سوری ۴۱
 ماهیار نوابی (دکتر) ۵۱۳ - ۵۱۴ -
 ۵۱۶
 مائوریا ۲۴۱
 متون مربوط به خاوردور ۳۸۲ - ۴۰۷ -
 ۴۱۰ - ۴۱۱
 متی اول ۱۴۳
 محمد ۳۳۱
 محمد بن امیر المومنین (محمد بن خلیفه)
 ۱۰۴
 محمد بن یاشاد ۳۷۸ - ۳۸۲ - ۳۸۳ -
 ۳۸۵ - ۳۸۷ - ۳۸۸
 محمد بن زکریا ۴۱۱

لیکید ۳۱۵ - ۳۱۶ - ۳۱۷
 لیگدامیس ۲۰۳ - ۲۰۷
 لئو کازس ۲۱۳
 لئو ناردو ولی ۳۹۵
 لئو نیداس ۱۶۲ - ۱۷۱ - ۱۹۵ - ۲۰۴

م

ماتورا ۲۵۱
 ماجد ۳۶۵
 ماداگاسکار ۲۷۸ - ۳۵۵ - ۳۷۲
 ماد ۱۱۹ - ۱۲۱
 مدنی ۲۵۷
 مادها ۱۳۳ - ۱۹۳ - ۲۷۸
 مادی ۱۵۵
 مادی فانها ۱۴۹
 ماراتن ۱۵۱ - ۱۸۱ - ۱۸۹ - ۱۹۰ -
 ۱۹۱ - ۱۹۲
 ماراکنو ۴۶۲
 مارتین هارتمن ۲۵۸ - ۲۹۸ - ۳۵۴
 مارد ۱۳۵
 ماردوبوس ۱۷۵ - ۱۵۰ - ۱۵۱
 ماردونیوس ۱۵۳ - ۱۶۶ - ۱۹۶
 مارس ۱۶۳
 مارسل دویک ۳۷۹
 مارکلینوس ۳۰۰
 مارکوارت (آلمانی) ۲۵۱
 مارکویولو ۱۱۰ - ۱۱۲ - ۳۰۵ - ۳۰۶
 ۳۳۹
 ماریونوس ۲۲۲
 مازندران ۱۳۵ - ۱۳۶ - ۵۰۶
 ماژورپیرس ۲۶۵ - ۳۳۱ - ۳۳۳ - ۳۳۴
 ماسورا بندر آدولیس
 مانا ۳۳۲ - ۳۳۳
 ماگادو کسو (مگدیتو) ۳۳۵
 ماگایوس ۱۸۹
 ماگناگر ۱۴۹
 ماگنزی ۱۵۶
 مالآجیس ۱۸۹
 مالابار ۲۵۰ - ۲۷۵ - ۳۵۱ - ۳۴۲ -

۳۷۲-۲۰۷
 محمد شیری ۴۶۲-۴۵۰
 محمد معین (دکتر) ۷۷-۸۲-۳۶۴-
 ۳۷۲
 محمد مقدم (دکتر) ۵۳-۵۴-۹۷-
 ۱۱۳-۲۸۴-۳۱۰-۳۱۱-
 ۳۱۲-۳۱۳-۴۸۵-۵۰۲-
 محمد ملک زاده ۳۲۹-۳۷۸-۳۷۹-
 ۳۸۳-۳۸۷-۳۹۲-
 محمد وشارلمانی ۲۸۴-۳۲۷-
 محمره ۱۰۶-۱۰۷-
 محمود عرفان ۶۹-۷۷-۹۷-۲۵۰-
 محمودیه ۸۲
 محی الدین زنگباری (شیخ) ۳۳۰
 محیط = اقیانوس [یک اثر ترکی درباره
 کشتیرانی در دریای هند] ۳۷۶
 مجدالدین فیروز آبادی ۱۱۰
 مجسطی ۵۰۰
 مجموعۀ سکه دانیل اف. هوارث انگلیسی
 ۴۶۸
 مجموعۀ سکه های شرق ۴۶۱
 مجموعۀ کتب عربی کتابخانه پاریس ۳۶۲
 مجله بررسی های تاریخی ۳۵۱
 مجله پیام ۱۳۰-۱۳۲-
 مجله پیک دریا ۸۱-۱۱۱-
 مجله فرهنگستان عرب ۳۷۱
 مجله یغما ۶۰-۸۸-
 مجمع الجزایر بحرین ۱۱۳
 مدائن ۹۶-۹۷-۲۶۲-۲۷۴-
 مدرس ۲۳۹
 مدیترانه - ۲۱-۶۷-۱۳۶-۱۳۸-
 ۱۴۶-۲۲۰-۲۳۴-۲۴۸-
 ۲۸۴-۴۲۲-۴۴۳-
 مدینه ۲۵۴-۲۸۶-۲۸۷-۳۱۴-
 ۳۱۶
 مرآت اسکندری ۳۴۴
 مرآت البلدان ۶۹-۲۴-
 مراغه ۴۷۸
 مریاط ۵۷
 مردان آل ساسان ۲۶۴
 مردانشاه ۳۷۸-۳۸۸-۳۸۹-

محمد بن شاذان ۳۵۴-۳۵۷-۳۵۸-
 ۵۰۹
 محمد بن علی بن مجد ظهیر سمرقندی ۴۳۸
 محمد بن عمرو بن فضل بن بوبک بن یوسف
 بن حسن بن معلق السعدی بن ابی امر
 کاتب النجدی ۳۶۲
 محمد بن یحیی بکران (بگیران خراسانی)
 ۴۲۳-۴۲۴-۴۳۳-
 محمد بن نور ۲۹۲-۲۹۳-
 محمد بهروز (سر لشکر) ۴۱۶-۴۲۱-
 محمد بیغمی ۳۰-۳۱-
 محمد پسر بابشاد ۳۷۷-۴۴۸-
 محمد پسر مسلم سیرافی ۴۰۹
 محمد پور شازان (محمد پور شادان) ۱۰۰
 ۳۷۷
 محمد تقی بهار - ملک الشعراء - استاد
 ۹۰
 محمد تقی مصطفوی (سید) ۷۷-۸۴-
 ۲۷۸
 محمد تیر کمانی (ناخدا کر بلائی) ۴۳۵-
 ۴۳۶
 محمد جواد مشکور (دکتر) ۵۴-۵۵-
 ۵۹-۵۸
 محمد حسن خان صنیع الدوله ۶۹
 محمد [حضرت ... (ص)] ۳۷۲-۳۷۸-
 ۳۷۸
 محمد حنفیه ۱۰۴
 محمد سعیدی ۲۹۳
 محمد شاه قاجار ۸۳
 محمد عامری ۹۲
 محمد علی امام شوشتری (سید) ۸۴-
 ۱۰۸-۱۱۰-۱۱۳-۳۶۴-
 ۴۳۱-۴۷۶-۴۸۷-۴۹۳-
 ۴۳۳-۴۳۰
 محمد علی جمالزاده (سید) ۵۹-۶۰-
 محمد علی دبیری ۱۰۸
 محمد علی خان سدید السلطنه ۳۵۱-۳۵۱-
 ۴۸۹
 محمد علی سنگلجی ۴۴۸
 محمد علی موحد ۴۵۲
 محمد لوی عباسی ۷۹
 محمد محیط طباطبائی ۵۹-۶۰-۱۱۳-

- مردونیه ۱۶۷ - ۱۶۸ - ۱۶۹ - ۱۷۰ - ۱۷۱
 مردونیوس ۱۵۹ - ۱۶۸ - ۲۰۵
 مرزهای نو ۱۳۰ - ۱۳۲
 م - رزیر ۱۴۳
 مراکز ۴۲۵
 مروج الذهب ومعادن الجواهر ۵۵ - ۳۰۲ - ۴۴۰
 مروان ۲۶۴
 مروزی ۳۰۲
 مره ۹۲
 مریم (حضرت) ۳۶۸
 مزار شریف ۴۷۸
 زا بریا ۹۱
 مزون ۴۳۱
 مسافرات دور دریائی اسکولاکس (ک) ۲۱۸
 مسالك وممالك ۵۵ - ۷۱ - ۷۹ - ۸۰ - ۹۰ - ۳۸۰ - ۴۳۰
 مستخرجاتی از تاریخ تسخیر یمن توسط عثمانیان ۳۷۶
 مستر ميجر ۳۳۹
 منستصری ۱۱۱
 مسجد برج ۱۰۸
 مسروق (پسر ابرهه) ۲۶۰ - ۲۶۳
 مسرین مهلهل ۹۷
 مسعود بن محمد بن مسعود کرمانی ۴۲۴
 مسعودی ۱۶ - ۳۰۰ - ۳۰۲ - ۳۲۹ - ۴۳۱ - ۴۹۵
 مسقط ۳۰۷ - ۳۶۵
 مسکو ۴۲۴
 مساهیح (میشر ماهیک) ۱۱۳
 مسند (جزیره) ۳۶۳
 مسیح ۶۷ - ۲۱۷
 مسیحیان ۱۰۳
 مسیرا ۲۳۹
 مسیورنو ۲۵۵
 مشهد مادر سلیمان ۴۷۸
 مشیر الدوله (حسن پیرنیا) ۴۶۲
 مصر در اکثر صفحات
- مصری ۱۴۱
 مصریها ۶۵ - ۱۳۵
 مصطفی بن عبدالله کاتب چلبی قسطنطنسی (حاجی خلیفه) ۵۸
 مطلع السعدین ۳۳۹
 معاویه ۲۸۵ - ۲۸۶ - ۲۸۷ - ۲۹۵ - ۲۹۶ - ۳۱۳ - ۳۱۴ - ۴۸۱ - ۲۸۷
 معاهده پاریس ۱۰۷
 معبد ارتمیس ۱۲۸
 معبد کریسی ۱۲۸
 معجم البلدان ۵۷ - ۷۷ - ۹۱ - ۹۶ - ۹۷
 معدی کرب ۲۶۲ - ۲۶۴
 مفان ۱۱۳ - ۱۳۱
 مفضلستان ۱۱۲
 مفولستان ۱۱۱
 مغولها ۱۱۲ - ۶۸
 مفاتیح العلوم ۴۸۷
 فصلیان ۱۶۰
 مقاله‌ای درباره چین ۲۹۴ - ۲۹۷
 مقبره مکالتیک ۱۰۲
 مقدسی ۵۶ - ۷۰ - ۷۴ - ۸۰ - ۹۱ - ۱۱۱ - ۳۱۷ - ۳۲۹ - ۳۳۰ - ۳۸۲ - ۴۹۰ - ۴۹۱
 مقدونیه ۲۴ - ۱۵۰ - ۱۹۰ - ۱۹۱ - ۲۲۱
 مقوس ۲۸۶ - ۳۱۴
 مقصودی ۳۰۴ - ۳۰۵
 مکاباز ۱۵۰
 مکابازوس ۱۴۴
 مکران در اکثر صفحات
 مکه ۱۰۴ - ۲۶۱ - ۲۶۲ - ۲۷۶ - ۲۹۳ - ۳۱۶ - ۳۶۲ - ۴۷۵
 مکابات ۱۴۳
 مکاباز ۱۵۰ - ۱۵۲ - ۱۵۳
 مکابیز ۱۸۲
 مکابیزوس ۱۸۱
 مکدیشو ۳۳۵
 مکار ۱۵۸

موسی خوارزمی ۴۲۲	مگارواژین ۱۵۸
موسی (ع) ۴۷۷	مقدم (سروان) ۴۲۶
موسی نصری تهرانی ۵۰۶	ملپوار ۴۳۵
موسی یا ۱۹۳	ملک زاده بیانی (خانم) ۴۰۹ - ۴۵۰ -
مرصل ۱۴۷ - ۲۴۹	۴۵۱ - ۴۵۲ - ۴۵۷ - ۴۵۸
مرکاله ۱۹۰ - ۱۹۷	ملک ایاز ۳۴۴
مولانا ۲۸	ملک طوغان ۳۴۳ - ۳۴۴
مولانا ابوالکلام آزاد ۳۶۹	ملکه ویکتوریا ۱۰۶
مولتان ۳۴۴	ملوخه ۱۱۳
مولتون ۲۴۷	ملوک العرب ۶۵
موماسا ۳۳۱	ملیتوس ۴۱۷
مون فردنیاندولسپس ۱۳۸	مفیس ۱۴۶ - ۱۷۶ - ۱۸۱ - ۱۸۵ -
مونوک (جزائر ملوک) ۳۴۳	۲۳۴
مهر اجا (پادشاه زایج) ۴۱۰	مناره اسکندریه ۴۳۴
مهر اج ۱۲	منتور ۱۸۸
مهر (مبترا) ۴۷۷	منتهی الارب ۳۵۰
مهر (یکی از شهرهای یمن) ۴۰۳	مندخه ۳۳۱
مهرداد اول ۲۳۸	منسی فیل ۱۵۷ - ۱۵۸
مهر و بان ۶۹ - ۷۰ - ۷۱ - ۷۷ - ۸۱ -	منصور (خلیفه عباسی) ۳۶۱ - ۵۰۲ -
۸۵ - ۸۶ - ۹۴ - ۹۵	منصور دیلمی ۲۹۳
مهری (منسوب به شهر مهر) ۴۰۳	منصوره ۳۰۱
مبید ۱۶	منصوره (بلده) ۴۰۷
میر حسن عاطفی (سرتیب ...) ۲۰۶	منفسه ۳۳۱
میرخوند ۳۴۵	منهاج ۳۵۸
میرزا ابراهیم کرمانی ۳۰ - ۴۶	منوچهر ۲۳۸ - ۵۰۳
میرزا محمد بیک خرموجی ۱۰۶	موچری (موزیرین) ۲۳۹
میرمهنا ۱۰۲ - ۱۰۵ - ۱۰۶	موچیری ۲۳۹
میرناصر ۱۰۵	مورانگوس ۳۳۵
میرامبرا (بوشهر کنونی) ۴۶۲	مورموزامبیک ۳۳۵
میشان (میشان) ۲۵۲	مورزواما ۳۳۵
میش مامیک (مسا هیچ - ماش ماهی)	مورسفاله ۳۳۵
۲۵۲	موزابا ۲۳۷
میکال ۱۷۴	موزل ۲۰۲
میکال زومن ۱۲۷	موزول ۲۰۹
میلتوس ۱۵۰ - ۱۸۳ - ۱۹۱	موزه بریتانیا ۱۳ - ۴۹ - ۷۸ - ۸۰ -
میل تی یادس ۱۹۲	۳۰۲ - ۴۶۷ - ۴۷۰
میمون بن خلیل ۳۵۵	موزه لوور ۸۲
میناب ۱۰۰	موزیریس ۲۳۹
میناس ، پ ، لوکاز ۱۲۹	موزیریس (کرانگار) ۲۳۹
مینداروس ۱۸۳	موسوم لیوم ۲۱۳
می نر سیراس ۱۶۵	موسی القندرائی ۳۵۵
	موسی خورنی ۷۴ - ۷۵ - ۱۱۳ - ۲۵۱ -

۴۲۴
 ترهت المشتاق فی اختراق آلافاق ۵۶
 نسطوریان ۱۰۳
 نشارفوس ۱۰۱
 نشتوا ۳۹۸
 نشریه آمار عمومی ۹۶
 نشریه پژوهش باستانشناسی هند غربی
 ۲۶۹ - ۲۷۰
 نشریه تاریخی کمبریج ۳۱۷
 نشریه خازک ۱۰۳
 نشریه وزارت امور خارجه ۸۸
 نصیبین ۲۷۸
 نظامی گنجوی ۲۵ - ۲۶ - ۳۰ - ۳۳
 نظم الدین عبدالعلی ۵۰۵
 نعمان بن منذر ۲۶۲
 نعیم ۴۶
 نقشه برداری شرق وسطا ۴۱۷
 نقشه برداری مسیحی ۲۵۴ - ۲۵۵ -
 ۲۵۶ - ۲۵۷
 نکتابنر ۱۸۸
 نکودر ۱۸۸
 نگاپاتام ۳۴۳
 نگارش میرزا ابراهیم کرمانی ۳۰
 نلسیتدا ۲۳۹
 نسرود ۸۰
 نیایشگاه مهر (میترائیسیم) ۱۲۳
 بیان (جزیره) ۳۸۶
 نیبو ۲۲۲
 نیبوهر ۱۴۷
 نیدرمایر ۱۰۷
 نیدوک دیلمون بحرین ۶۷
 نیشابور ۳۶۰ - ۴۷۸ - ۴۸۳
 نیکوستراتوس ۱۸۸
 نیکولو کوتتی سیاح ونیزی ۳۳۸
 نیل ۱۴۰ - ۱۴۸ - ۱۷۵ - ۱۷۶ -
 ۱۸۱ - ۲۴۸ - ۲۷۳ - ۲۷۵ -
 ۳۱۱ - ۳۱۶
 نیمروز ۱۴ - ۲۵۱
 نیویورک ۱۸۹ - ۱۹۰
 نور ۵۰۶
 نولدکه ۲۷۶
 نوموکیس ۲۳۹

مینورسکی ۶۰

میوس هرمنز ۲۳۶

میوئیر ۲۸۵

ن

نابلئون بناپارت ۱۰۶ - ۱۵۰ - ۱۷۸
 نائل خانلری ۵۰۶
 ناخدا بزرگ بن شهریار رامهرمزی ←
 بزرگ شهریار رامهرمزی و نیز
 ۳۲۹ - ۵۵
 نادرشاه افشار ۷۶ - ۹۰ - ۹۱
 نازکان بویراحمد گرمسیری ۸۶
 ناصرالدین شاه ۲۰۸ - ۴۶۷ - ۴۶۸ -
 ۴۹۵
 ناصرالدین طوسی ۵۰۵
 ناصرخان ابومهدی (شیخ) ۹۰
 ناصر خسرو علوی ۶۸ - ۷۰ - ۲۹۳ -
 ۴۷۶ - ۴۳۲ - ۴۳۳
 نحاری ۸۹
 ناظم الاطباء ۳۵۰
 نانا (الهدی بابلها) ۳۹۴
 نانلو ۲۴۱
 ناو آرتمیز ۱۶۹
 نائوساوان ۴۹۸
 ناهید ۴۷۷
 نپتون ۲۳۹
 نوح ۳۹۴ - ۴۹۹
 نخائوا (نخائورا) ۱۳۳ - ۱۳۹
 نجبرم ۸۴
 نخبة الدهر عجائب البر والبحر ۵۷
 نخل تقی ۹۴
 نخل غانم ۹۴
 نخو ۱۴۵ - ۱۴۶
 نخیلوم ۹۲
 نداگونی ۳۳۳
 نرسس ۲۳۸
 نرون ۲۴۷
 نریدس ۲۴۸
 نزار (از اجداد پیغمبر) ۲۵۳
 ترهت القلوب (ک) ۲۱ - ۲۶ - ۵۷ -
 ۷۱ - ۷۲ - ۷۳ - ۸۵ - ۲۴۹ -

و . و . بارتولد ۶۰
 و . هامر ۳۷۵
 وهرز - سیهد ۲۶۰ - ۲۶۱ - ۲۶۳ -
 ۲۶۴
 وهرز دیلمی ۲۶۴ -
 وهروم - بهرام ۵۱۴
 وهریز ۲۵۸ - ۲۵۹ - ۲۶۰ - ۲۶۴
 وهشت اردشیر (وهستاباد اردشیر - بندر
 ابله)
 وهنگ ۲۹۸
 ویتنام جنوبی ۳۹۹
 ویجایانا گار ۳۳۸
 ویدرن ۴۵۳
 ویرا ۳۹۹
 ویرینگ ۷۳
 ویشناسب هخامنشی ۱۴۲
 ویشوچینی ۲۷۸
 ویلدورانت ۱۸۹ - ۱۹۰ - ۱۹۲ -
 ۱۹۴ - ۵۰۲
 ویلیام . اچ والتین ۴۶۶ - ۴۶۷ -
 ۴۶۹ - ۴۷۰ - ۴۷۱ - ۴۷۳
 ویلیام وینست ۱۴۷ - ۲۶۵ - ۲۶۶
 وینست . ا . ا . اسمیت ۲۶۹



هایتا ۳۴۲
 هادی حسن - پرفسور - در اکثر صفحات
 هاریوکرات ۳۹۶
 هارشا ۲۶۹
 هارکاند ۳۰۷
 هارموزیا ۱۴۸
 هارون الرشید خلیفه عباسی ۳۰۵
 هارلیکارناس ۲۰۸ - ۲۰۹ - ۲۱۱ -
 ۲۱۲ - ۲۱۳ - ۲۱۸
 هارلیکارناسی ها ۱۴۹
 هاموران ۱۴ - ۱۵ - ۱۶ - ۱۷
 هامون ۳۸
 هامیل کار ۱۹۶
 هامیل کون ۱۹۶
 هانون ۲۱۷
 هاوانا ۲۱۲

نونسری ۳۰۳
 نهایطیان ۴۴۲
 نهاییه الارب فی فنون العرب ۵۷ - ۲۵۹
 نهروان ۲۹۱
 نهرو ۳۶۶
 نه نبرد ۱۴ - ۱۵ - ۴۲
 نهنگال دیو ۲۹ - ۴۳
 نثارک ۲ - ۶۱ - ۲۲۲ - ۲۲۳ -
 ۲۲۴ - ۲۲۵ - ۲۲۶ - ۲۲۷
 نثارکوس (نثارج) ۴۲۹ - ۴۳۴ - ۱۴۸
 ۱۸۹

و

وابمدا ۳۳۶
 واتسن ۱۰۷
 وارتنکراتا ۲۷۸
 واجرابدهی ۲۹۸ - ۳۰۹
 واژههای فارسی در زبان عربی ۱۱۰ -
 ۳۶۴ - ۴۳۰
 واسکودوگاما ۳۶۴ - ۳۶۶ - ۳۶۷ -
 ۳۶۸ - ۳۶۹ - ۳۷۶
 واسموسی ۱۰۷ - ۱۰۸
 وامق ۴۵ - ۴۶
 وامق و عذرا ۳۰ - ۴۵ - ۴۶ - ۳۶۰
 واندرلیت ۳۷۹
 واهادیو ۳۳۶
 وحید مازندرانی ۱۰۷
 وسنت ۸۰
 وسی بنوس ۱۷۰
 وقایع دوران سلطنت مانوئل کوئیمیرا
 ۳۶۶
 وقواق (مجمع الجزائر) ۳۸۳ - ۳۸۴
 وصف زمین - *perlodos* ۴۱۸
 ولز ۱۴۵
 ولکان ۱۶۷
 ولوگس اول ۲۴۷
 ولیجان ۲۶۴
 ولیدخالد ۳۵
 و . مایر ۲۸۷
 و . موئیر ۳۱۷
 ونوس ۱۱۰

- هیرک ۸۱
هگر (هجر) ۱۱۳ - ۲۵۲ - ۲۹۳
هخامن ۱۷۵
هخامنشی ۱۱۹ - ۱۲۱ - ۱۲۹ - ۱۸۹
۲۹۴ - ۴۵۰ - ۴۵۱ - ۴۵۳
۴۵۴ - ۴۵۵ - ۴۵۷ - ۴۵۸
۴۵۹ - ۴۶۰ - ۴۸۵
هخامنشیان ۱۲ - ۳۶ - ۱۳۳ - ۱۴۹
۲۰۹ - ۲۱۷ - ۲۲۱ - ۳۰۱
۴۷۸
هداکوه ۹۲
هرات ۱۰۶ - ۱۰۷ - ۴۷۹
هراکلیوس ۲۱۹ - ۲۶۸
هرتسفلد ۱۰۱
هرخواقی (رخج) ۱۴۳
هرقل ۲۸۶ - ۳۱۴
هرمزاردشیر (هرمشیر) ۷ - ۲۴۹
هرمز بن فیروز ۲۶۴
هرمز ۱۱۱ - ۱۲۳ - ۱۲۴ - ۳۰۶
۳۰۷ - ۳۵۸ - ۳۷۳ - ۴۱۰
۴۲۷ - ۴۳۷ - ۴۳۸ - ۴۴۱
۴۴۴
هرمز دوم ۲۵۳
هرمزی ۱۳۶
هرملاوس ۴۱۸
هرمونیان ۱۶۲
هرودوت - در اکثر صفحات
هریو (هرات) ۱۴۳
هزارمردان ۸۸
هسیئن هنگک ۲۹۷
هشت سال در ایران ۹۰
هفتمین سلطنت بزرگ شرقی ۲۷۱
هفتمین کشور سلطنتی بزرگ شرقی ۲۶۸
هکاتاپوس میلتوسی (پدر جغرافیا)
۴۱۶ - ۴۱۷ - ۴۱۸ - ۴۱۹
۴۲۰ - ۴۲۱
هگر بحرین ۱۱۲ - ۱۱۳
هگساندروس ۴۱۷
هاستایوس ۲۵۶
هلسپونت - در اکثر صفحات
هلسپونتین ها ۱۵۲
هلی . جی . کاتور ۱۲۹
- هلیله (حلیله) ۹۱ - ۹۲
همائی (استاد ...) ۵۱۱ - ۵۲۰
همدان ۲۷۸ - ۴۶۲
همر ۴۲۱
همیلکون ۲۱۷
هنبوشاپور ۲۵۰
هندوستان - در اکثر صفحات
هندوچین ۲۸۴ - ۳۵۱ - ۳۹۹
۴۰۳ - ۴۸۵ - ۴۸۶ - ۴۹۷
هندوستان در قرن پانزدهم ۳۳۹
هندیان ۱۹۳ - ۲۳۶ - ۲۳۷ - ۲۷۵
۲۷۶ - ۳۴۲
هندیجان ۷۰ - ۷۴ - ۷۷ - ۸۶
۹۶ - ۹۷ - ۹۸
هندیجان شاپور ۹۷
هنری لرد ۳۰۳
هنزان ۳۳۱
هنس تیون ۲۲۲
هنس (ستوان ...) ۲۲۶
هو ۱۴۵
هوان تی ۲۴۰
هوتوم شیندلر - ژنرال ۱۶
هوجستان واجار (سوق الاهواز) ۲۴۹
هورجنابه ۳۸۰
هوگکنه ۱۴۷
هومریت ۲۵۶
هردودوتوس ۱۹۳ - ۱۹۷
هیپارک ۴۲۲
هیپالوس ۲۳۸
هیپاس ۱۵۱ - ۱۹۱
هید ۱۳۳
هیدالکائو ۳۴۳
هیدروگرافرها ۴۲۵
هیراتیس ۱۴۸
هیرت (اف ...) ۲۵۱
هیرت وراکهیل ۳۳۲
هیرمند ۳۴۵
هیس تیه ۱۶۴
هیگره ۱۴۷
هیمار ۲۶۶
هیمره ۱۹۰ - ۱۹۶
هیئت اکتشافی در بندر بوشهر ۸۲

ی

یادداشت درباره آلات و ادوات کشتیرانی
 اعراب ۳۶۵
 یادداشت‌هایی درباره معابد سنگی بودائی
 آجاتا ۲۶۹ - ۲۷۰
 یارمحمدخان افغانی ۱۰۷
 یاسکائی ۱۵۴
 یافت ۱۰۸
 یاقوت حموی ۶۹ - ۷۲ - ۷۳ - ۷۷
 ۸۱ - ۸۳ - ۹۱ - ۹۷ - ۱۰۲ -
 ۱۰۴ - ۱۰۸ - ۱۱۰
 یاکالا (کابالا) ۲۲۴
 یانگ‌فو ۲۹۷
 یرکند ۲۴۱
 یزد ۱۶
 یزدگرد اول ۵۰۳
 یزدگرد سوم ۲۹۷ - ۵۰۳
 یشتها (ك) ۲۴۹ - ۳۶۰
 یعقوب‌لیث ۷۰
 یعقوبی ۳۰۲
 یك رویداد مذهب بودائی ۲۹۸
 یك رهسپار چینی ۲۷۷
 یمامه ۲۵۴

یمن در اکثر صفحات
 ینانیا ۱۵۳
 یوآن‌چائو ۳۰۹
 یودورسیبلی ۱۳۹
 یوسف ۳۰ - ۴۷
 یوسف و زلیخا ۳۰ - ۴۷
 یومنین ۲۴۱
 یول ۴۹۷
 یونان در اکثر صفحات
 یونیه ۱۷۰
 یونانیان ۱۷۸ - ۱۸۱ - ۱۸۶ - ۱۸۷ -
 ۱۹۶ - ۲۸۵ - ۳۴۹ - ۳۶۰ -
 ۴۱۶
 یون ۱۵۰
 یونجی (یونجه) ۹۲
 یونس ۸۲
 یونس بازرگان پسر مهران ۴۱۰
 یونسکو ۱۳۰ - ۱۳۲
 یونی‌ها ۱۵۰
 یونیا ۱۵۰
 یون‌کان ۲۹۹
 یدریک‌لس ۱۹۶
 یهوملك ۴۵۷
 یی‌لو ۲۴۱

صفحه	سطر	غلط	صحیح
۳۳	۳۳	ضعیف	تضعیف
۷۵	۳۶	سلانعلی	سلطانعلی
۸۸	۱۵	ویضهر	وزیضهر
۱۱۳	۱۸	نغان	مغان
۱۲۵	۳۰	شارتون	سارتون
۱۵۱	۱۸	یه	به
۱۵۵	۱۷	حقیث	حقیقت
۱۶۵	۹	معروفت	معرفت
۱۷۶	۱۴	موردخین	مورخین
۱۷۷	۲	حسامی	حامی
۱۷۷	۳۲	احمدی	حامی
۱۷۸	۲۸	حسامی	حامی
۱۸۵	۳۴	سورش	شورش
۱۸۸	۱۶	ساترپ	ساتراپ
۱۸۸	۲۲	دومبلتوس	درمبلتوس
۱۹۲	۱۳	انظباط	انضباط
۲۲۱	۵	اسکند	اسکندر
۲۲۲	۹	جزر	جزر
۲۲۳	۱	مال	مال
۲۲۷	۶	سوس	شوش
۲۳۸	۱۰	فارش	فارس
۲۴۹	۱۷	متحملا	محمتملا
۲۵۰	۲۹	آیامی	ایامی
۲۵۱	۱	آنپسی	انسی
۲۵۶	۳۲	بروکپوس	بروکپوس
۲۵۹	۱۵	هریز	وهریز
۲۶۲	۳۵	منظر	مندر

صفحه	سطر	غالباً	صحیح
۲۶۶	۸	فر وند	فرزند
۲۷۶	۸	بیرانس	بیزانس
۲۷۶	۳۲	دریانوردی	دریانوردی
۲۷۷	۱۷	العین	العین
۲۸۸	۳۳	کشی	کشتی
۲۸۹	۲۳	افسرآن	افران
۲۹۱	۴	مصحاف	مصحات
۲۹۱	۹	ایاضید	ایاضید
۲۹۱	۲۵	دیانوردی	دریانوردی
۲۹۵	۲۸	ماترین	مارتین
۳۰۱	۳۴	مضوره	منصوره
۳۰۳	۱۰	متحمل	مجتمل
۳۰۳	۳۷	اللان	البلدان
۳۱۰	۱۰	حدبابادریا	حد با دریا
۳۱۶	۳۴	بلدزی	بلانزی
۳۳۰	۱۸	سپهر	سپر
۳۳۳	۲	پرفسور	پروفور
۳۴۳	۱۹	لودیکودی	لودویکو
۳۵۵	۳۴	البو	البو
۳۵۵	۱۰	مسلمانان	مسلمانان
۳۵۱	۲۰	سدبه	سدید
۳۶۰	۷	العفیلد	الععلید
۳۶۰	۳۲	عزناطه	عزناطه
۳۶۱	۳۲	گنپ	گنپ
۳۶۵	۲۷	حمیز	حمیر
۳۷۷	۶	پوزایان	پوزآبان
۳۸۵	۳۰	محققین	محققین
۳۹۲	۳۳	وافس	وافس
۵۰۳	۳۷	بروان	براون

صفحة	سطر	غالباً	مصحح
٤٢٢	٢٧	سالک المعالک	المسالک و المعالک
٤٤٨	٣٥	محمد علی	علی محمد
٤٦٧	٣٥	دالتین	والتین
٤٧٧	٢١	علها	علیه
٥٠٠	٣٢	..بازہ	ستازہ



شماره ثبت کتابخانه ملی ۱۱ - ۳۶/۱/۱۰ - بهای دو جلد: ۱۱۰۰ ریال

