

پژوهش‌نامه انتقادی متون و برنامه‌های علوم انسانی، پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی
ماه‌نامه علمی (مقاله علمی - پژوهشی)، سال بیستم، شماره اول، فروردین ۱۳۹۹، ۶۰-۳۹

بررسی و نقد اطلس تاریخ بنادر و دریانوردی ایران

حمیدرضا پیغمبری*

حسن الهیاری**

چکیده

مطالعات تاریخ دریایی از زمینه‌های مهم پژوهش‌های تاریخی است. با این حال، تاکنون در زبان فارسی تحقیقاتی پراکنده و اندک در این زمینه انجام شده و اغلب نویسندگانی غیرمتخصص به این مهم دست یازیده‌اند. *اطلس تاریخ بنادر و دریانوردی ایران* اثر تازه و مفصلی است که آن را گروهی از محققان دانشگاهی به سرپرستی دو تن از محققان رشته تاریخ تألیف کرده‌اند. مقاله حاضر می‌کوشد تا در چهارچوب نقد اثر، نقاط قوت و ضعف آن را شناسایی و بررسی کند و در اصلاح ایرادات و بهبود کیفیت علمی این اثر در چاپ‌های بعدی یاری کند. درکل، ارزیابی و نقد کتاب نشان می‌دهد که نقطه قوت این اثر جامعیت و استفاده از منابع و تحقیقات گوناگون در کنار بهره‌گیری از نقشه‌ها، تصاویر، و جدول‌های گویاست. درحالی‌که پراکندگی و ناهم‌گونی مطالب و عدم توازن علمی میان بخش خلیج فارس و دریای عمان با بخش دریای مازندران ضعف عمده آن است.

کلیدواژه‌ها: جغرافیای تاریخی، خلیج فارس، دریای مازندران، کشتی‌رانی، دریانوردی.

۱. مقدمه

لزوم تحقیق و پژوهش و نشر آثاری شاخص در زمینه تاریخ دریایی ایران بر همگان روشن است، زیرا این بخش از تاریخ ایران بسیار مورد کم‌توجهی و تحریف بوده است. برخی از

* استادیار گروه تاریخ، دانشگاه خلیج فارس (نویسنده مسئول)، peighambarih@pgu.ac.ir

** استادیار گروه تاریخ، دانشگاه خلیج فارس، hasanallahyari@pgu.ac.ir

تاریخ دریافت: ۱۳۹۷/۰۱/۲۲، تاریخ پذیرش: ۱۳۹۸/۰۹/۲۰

محققان غربی ایرانیان را بیگانه با دریانوردی دانسته‌اند و سهم ایرانیان در دریانوردی در دوره اسلامی، هم‌چون علوم اسلامی، به‌غلط به‌نام عربان صادره شده است. هم‌چنین افزون‌بر پراکندگی و مبهم‌بودن منابع و کمی کاوش‌های باستان‌شناختی در کرانه‌های ایرانی خلیج فارس و دریای عمان و دریای مازندران کم‌وبیش با مسائلی مواجهیم که تدقیق و کنکاش در تاریخ را ضروری می‌سازد. به‌لحاظ پیشینه و ادبیات تحقیق باید گفت آنچه تاکنون در قالب اطلس انتشار یافته در معنا و جایگاهی متفاوت با کتاب‌ها و پژوهش‌های تاریخی قرار دارد. علاوه‌براین، آثاری چون *سرگذشت کشتی‌رانی ایرانیان از دیرباز تا قرن شانزدهم میلادی* تألیف هادی حسن، *دریانوردی ایرانیان* از اسماعیل رائین، و *دریانوردی در ایران* نوشته حسین نوربخش همگی مطالبی کلیشه‌ای و مشابه و گاهی کهنه دارند و این ضعف عمده را دارند که از تحقیقات آکادمیک به زبان‌های اروپایی بهره‌چندانی نگرفته‌اند و اهمیاتی نیز به مسائل دریای مازندران ندارند. از این‌رو، لزوم تحقیقی جامع از سوی محققان رشته تاریخ همواره احساس می‌شود. *اطلس تاریخ بندر و دریانوردی ایران*، به‌قلم جمعی از محققان رشته تاریخ، نخستین قدم در این راه است و نویسندگان مقاله حاضر نیز بر این باورند که ضمن معرفی و بررسی محتوای آن، به سهم خود در اصلاح ایرادات و بهبود کیفیت علمی اثر در چاپ‌های بعدی آن کمک کنند. مقاله پیش‌رو، که به‌روش نقد تاریخی نگارش یافته، می‌کوشد تا نقاط قوت و ضعف آن را شناسایی و بررسی کند. برای این منظور، تلاش می‌کنیم که ابتدا هر جلد را به‌صورت مجزا معرفی و مطالب را به‌صورت موردی بررسی کنیم. سپس، به مسائل کلی چون صورت‌بندی، نگارش، و مسائل روش‌شناختی اثر پردازیم.

۲. معرفی اثر

اطلس تاریخ بندر و دریانوردی ایران کتابی جامع و مفصل است که در سال ۱۳۹۵ با همکاری دانشگاه تهران و سازمان بندر و دریانوردی در سه جلد و با چاپی رنگی و نفیس منتشر شده است. نگارش این اثر حاصل پژوهش گروهی از همکاران پژوهشی به‌سرپرستی محمدباقر وثوقی و منصور صفت‌گل، استادان رشته تاریخ دانشگاه تهران، است و در سی‌وپنجمین دوره جایزه کتاب سال جمهوری اسلامی ایران و نیز بیست‌وپنجمین دوره جایزه جهانی کتاب سال به‌عنوان کتاب برگزیده سال در حوزه تاریخ و جغرافیا انتخاب شده است.

۱.۲ جلد اول

این جلد به‌طور کلی به موضوع تاریخ بنادر و دریانوردی در ایران باستان اختصاص دارد. بخش خلیج فارس و دریای عمان: این بخش از سپیده‌دم تاریخ تا صدر اسلام را در بر می‌گیرد و به‌وضوح از کتاب‌هایی که نویسندگان ایرانی پیش‌ازاین در این زمینه نوشته‌اند تازه‌تر و مستندتر است. باین‌حال، در برخی موارد هم‌چنان به مطالبی کهنه برمی‌خوریم. برای نمونه، از نخستین مسائلی که در این مجلد بدان پرداخته شده بحث درباره جغرافیای دهانه خلیج فارس و پیش‌روی خشکی به سمت خلیج فارس است. نویسندگان این نظر را برپایه تحقیقاتی قدیمی رد می‌کنند (وثوقی و صفت‌گل: ۱۳۹۵: ج ۱، ۹-۱۰). امروزه تحقیقات مفصلی در این باره انجام شده که پس‌روی دهانه خلیج فارس را در هزاره‌های سوم تا اول پیش از میلاد تأیید می‌کند (Vanessa et al. 2013: 493 - 534). بحث تطبیق مگن و ملوخ با مصر و حبشه و مبحث بلوچستان کهنه است و دیگر اعتباری ندارد (پاتس ۱۳۹۳: ۵۱-۹۴; Potts 1994). هم‌چنین، بخش مرتبط با عیلام بیش‌تر بر مطالب آجرنبشته‌های باستانی لیان (بوشهر) تکیه دارد؛ درحالی‌که لازم بود از سیطره تمدن‌های میان‌رودان بر «دریای پایین» و تأثیرپذیری جریان بازرگانی از اوضاع سیاسی این سرزمین سخنی به‌میان می‌آمد تا روشن شود که چگونه با افول دولت کاسی بابل و قدرت‌گیری سلسله شوتروکی (۱۱۰۰-۱۲۱۰ پم) در عیلام، اوضاع به‌نفع عیلامیان تغییر یافت و این جریان چه ارتباطی با رشد لیان دارد (پاتس ۱۳۹۳: ۶۴).

بخش هخامنشی کتاب حاضر از جمله بخش‌های مفصل و ارزش‌مند کل اثر است. ابهام درباره تسلط هخامنشیان بر کرانه‌های جنوبی خلیج فارس و شبه‌جزیره عربستان در تحقیقات غربیان بیش‌تر تحت‌تأثیر نگاه‌های سیاسی و تقلیل‌گراست، اما اطلس تاریخ بنادر و دریانوردی ایران این مهم را به‌خوبی پوشش می‌دهد. کتاب تحلیل سودمندی درباره بندر آپوستانا ارائه می‌دهد که بر منابع متنی و مشاهده میدانی و مستند به عکس تکیه دارد (وثوقی و صفت‌گل: ۱۳۹۵: ج ۱، ۷۵-۷۷). بر این منوال، تصویری که از انگستری هخامنشی مکشوفه از ظهران در این اثر دیده می‌شود شاهد بسیار خوبی از دوره هخامنشی در شرق عربستان تواند بود (همان: ۸۴-۸۵ تصویر ۳۴-۲). البته درباره جای‌نام‌ها اشتباهاتی شده است؛ مثلاً «میکی» طبق نگارش یونانی بایستی «موکی» (Myci) خوانده شود. هم‌چنین، «زرنک» بخش ساحلی دریای عمان و اقیانوس هند دانسته شده که درست نیست، زیرا این منطقه در متون «گدروزی» نام دارد.

طبق متن این کتاب، با قدرت گرفتن اشکانیان (۲۴۸ پ.م - ۲۲۴ م)، دوره جدیدی در تجارت منطقه شکل گرفت و این مسئله تفوق مصر را بر تجارت شرق و غرب پایان داد (وثوقی و صفت گل ۱۳۹۵: ج ۱، ۹۸). باید دانست که در دوره اشکانیان نواحی کرانه‌ای خلیج فارس به دست دولت‌های محلی اداره می‌شدند و رشد فعالیت‌ها در این حوزه مشخصاً به اشکانیان مربوط نمی‌شود. اتفاقاً حضور پالمیری‌ها در خارک (اقتداری ۱۳۴۸: ۸۵۶-۸۶۱) نشان می‌دهد که اقتصاد این نواحی در دوره مورد نظر کاملاً منطقه‌ای بوده است. البته نویسندگان در جای دیگر به این مهم اشاره می‌کنند و معلوم است که از نظر پیشین خود، که گویی القاکننده وجود دولت متمرکز اشکانی است، بازگشته‌اند. بنابراین، می‌نویسند که سیاست نیمه‌متمرکز (ملوک الطوائفی) اشکانیان منجر شد که «حکام محلی از اختیارات بیش‌تری برای اداره اقتصادی و سیاسی خود بهره‌مند شده و همین امر موجب رونق هرچه بیشتر اقتصاد دریایی خلیج فارس و بازرگانی آن شد» (وثوقی و صفت گل ۱۳۹۵: ج ۱، ۱۱۱). در ادامه، از حاکمیت اشکانیان بر گره و بعد محوطه‌های الدور، خط، و ملیحه سخن می‌گویند که به سبب آن که برخی گزارش‌های باستان‌شناختی جدید به تحلیل‌های تازه‌ای نیازمند است، دست‌کم لازم است که نوع حاکمیت تعریف شود.

در مورد دوره ساسانی (۲۲۴-۶۵۱ م) شروع بحث با ارائه سیری تاریخی انجام شده است و اقدامات اردشیر در حوالی خلیج فارس و اشاره به موقعیت پایتخت اولیه او، یعنی اردشیرخوره (فیروزآباد)، بر سر راه‌های سیراف و کیش و هرموز (همان: ۱۴۲) کاملاً به جاست. می‌دانیم که دریای پارس نزد ساسانیان جایگاهی هم‌چون مدیترانه با عنوان «دریای ما» در نزد رومیان داشت (دریایی ۱۳۹۱: ۱۶۴). اما مرتبط دانستن جنگ با رومیان با مسئله خلیج فارس به نوعی تقلیل مسائل عمده و جریان‌های بزرگ این شاهنشاهی و نگاه ایران‌شهری پادشاهان ساسانی است. عبارت «جنگ پس‌کرانه‌ها» در این اثر (وثوقی و صفت گل ۱۳۹۵: ج ۱، ۱۸۳) سؤال‌برانگیز است و بدین معناست که تمام قلمرو ساسانیان و رومیان پس‌کرانه خلیج فارس بوده‌اند. بی‌شک پایتخت‌گزینی اردشیر در فیروزآباد و شاپور یکم در بیشاپور ارتباطی نیز با اقتصاد خلیج فارس پیدا می‌کرد، اما انتخاب آن‌ها بیش از همه تابع بومی‌بودن ساسانیان در فارس و ساخت شهرهای پادگانی، مخصوصاً درباره اردشیرخوره است. هم‌چنین، فرضی را که در این اثر درباره احتمال ارتباط داستان کرم هفتواد و تجارت ابریشم ارائه شده (همان: ۱۳۳)، پیش‌تر فرانتس گرنه مطرح کرده است. به نظر وی، اشاره به پرستش کرم هفتواد در کارنامه اردشیر بابکان می‌تواند

دلالت بر باورهای مذهبی درباره کرم ابریشم در چین داشته باشد که از راه دریایی نیز وارد می‌شد و ارتباط آن با دریا هم از همین جاست (34: Grenet 2003).

یکی از نویسندگان نظری را که پیش‌تر در اثر دیگر خود (وثوقی ۱۳۸۹: ۵۱-۵۶) با عنوان «ساسانیان و مسئله تغییرات اجتماعی در شبه‌جزیره عربستان» مطرح کرده بود، در این اثر نیز مطرح می‌کند و چنین می‌نویسد که رشد و اهمیت فراوان تجارت خلیج فارس موجب مهاجرت عرب‌ها به این نواحی شده است (همان: ۱۵۳-۱۵۵). می‌دانیم که در پی اقدام تنبیهی شاپور دوم در عربستان، کوچ‌دادن اجباری برخی از قبایل عرب به فارس و کرمان هم انجام شده است. این اقدام، که می‌تواند بر فعالیت‌های بازرگانی فارس اثر گذاشته باشد، به تحلیل پیش‌تری نیاز دارد. مسئله بعدی بحث از فعالیت‌های عمرانی و تأسیسات گوناگون، به‌ویژه آبرسانی در خوزستان، است که در این اثر بدان اشاره می‌شود، اما به‌سرعت از آن‌ها عبور می‌کند؛ زیرا این مسئله مرتبط با اقتصاد کشاورزی خوزستان در قلمرو ساسانی است و ارتباطی با بحث بازرگانی خلیج فارس پیدا نمی‌کند. شکی نیست که این فعالیت‌ها در جهت تقویت شهرنشینی و تأمین مواد اولیه‌ای چون غله در ایران‌شهر انجام گرفته است. هم‌چنین ایده تمرکز تجارت از شرق به غرب خلیج فارس (همان: ۱۶۵-۱۷۳) ادعایی است که نمی‌توان بر آن تأکید کرد؛ به‌ویژه که اساساً بر سر رشد یا افول بازرگانی خلیج فارس در دوره ساسانی میان محققان اختلاف است و فرضیه رشد تجارت دریایی با چین از دوره دوم ساسانیان، یعنی انوشیروان تا یزدگرد سوم، با شواهد و تحلیل‌های باستان‌شناسی مبنی بر افول مراکز تجاری در خلیج فارس هم‌خوانی ندارد. بنابراین، کم‌وکیف اوضاع بازرگانی دریایی ساسانیان به تحقیق بیشتر نیاز دارد.

بخش دریای مازندران: با مطالعه بخش مربوط به دریای مازندران در دوران باستان به‌نظر می‌رسد که مطالب آن، در مقایسه با بخش پیشین، پختگی لازم را ندارد و قدری تأمل و درنگ بیش‌تری لازم بوده است. نخست این‌که درباره نام این پهنه آبی، که در متن با نام‌های گوناگون چون هیرکانی و قزوین و خزر خوانده شده است، شاید بهتر بود که تصمیمی اتخاذ شود که فتح بابی برای به‌کارگیری نامی یک‌سان در پژوهش‌های تاریخی شود. افزون‌براین، می‌توان پرسید که آیا نتیجه‌گیری بااهمیت‌تر بودن کرانه‌های ایرانی این دریاچه در طول تاریخ (همان: ۲۱۴) از شناخت بیش‌تر ما از کرانه‌های جنوبی آن و نگرش از منظر منابع ایرانی ناشی نشده است.

در این بخش، متأسفانه اشاره‌ای به دوره پیش از هخامنشی نشده و از مدارک و شواهد باستان‌شناختی محوطه‌هایی چون املش و مارلیک اثری نیست و توجهی به اقوام باستانی

این حدود چون تپوری‌ها، امردیان، و کادوسیان نشده است (در این باره و برای نمونه، بنگرید به فهیمی (۱۳۸۱: ۱۷۲-۲۳۰). هم‌چنین، ناآشنایی نویسندگان با نام‌های تاریخی در برخی موارد آشکار است؛ برای نمونه، در توصیف اقوام حاشیه دریای مازندران در دوره هخامنشی می‌نویسد: «تصویر این اقوام به‌عنوان پارت‌ها و هیرکانیا در صحنه باج‌داران تخت‌جمشید مصور شده است که بیان‌گر این مطلب است که این اقوام به‌همراه باکتری‌ها، پارت‌ها، و هیرکانیا در یک منطقه در شرایط یکسانی در جوار یک‌دیگر قرار داشته‌اند» (همان: ۲۶۷). درست آن بود که اصطلاح «باج‌آوران» و «هیرکانیان» و «بلخیان» به‌کار می‌رفت. جالب آن‌که ارجاع این مطلب به استرابون و پلینی است! گویی که این دو نویسنده باستانی نقوش تخت‌جمشید را وصف کرده‌اند. هم‌چنین، ناآگاهی از منابع تاریخ ایران باستان در به‌کاربردن سیسیلی به‌جای دیودور در منابع اثر مشخص است (همان: ۲۷۴، ۲۸۲).

در این کتاب، گاه به مطلب مفصل تاریخی پرداخته شده که لزومی به ذکر آن در این اطلس دیده نمی‌شود؛ مثلاً چگونگی حکومت انوشیروان یا جریان جنگ‌های خسرو پرویز با رومیان و وضع سپاهیان و اقتصاد ساسانی بی‌مورد است (همان: ۳۱۵-۳۲۵). در ادامه متن، به‌ویژه ذکر جغرافیای آذربایجان و ماد به‌صورت فهرست‌وار عجیب و بی‌ربط به‌نظر می‌رسد.

از جمله مطالب مهم و مرتبطی که در این جلد فراموش شده روابط با جنوب روسیه و بندری است که قباد در منطقه آبسکون برای بازرگانی با نواحی آسیای مرکزی ساخته و چنان‌که گفته‌اند: «شاهد بازرگانی در این ناحیه کاسه‌های متعدد نقره ساسانی است که از کاما و پرم یافت شده‌اند» (شیپمان ۱۳۸۴: ۹۹). البته به‌نظر می‌رسد که بازرگانان بیزانس ناچار بودند که برای رهایی از قید ایرانیان دریای مازندران را دور بزنند. این همان وضعی است که در تلاش برای برقراری ارتباط با شرق از طریق عربستان و دریای سرخ در پیش گرفتند. بنابراین، به‌رغم تسلط مقتدرانه ایرانیان بر آب‌های پیرامونی، اوضاع بازرگانی بین‌المللی ساسانی، به‌ویژه در اواخر این دوره، ظاهراً بحرانی بوده است.

۲.۲ جلد دوم

بخش خلیج فارس و دریای عمان: فصل ششم «خلیج فارس و دریای عمان در سده‌های نخستین اسلامی و تحول فنون دریانوردی» مطالبی روان، جدول‌ها، و تصاویری گویا و مفید دارد و مطالب گوناگونی را در بر می‌گیرد. در آغاز، از راه‌نماهای دریایی و انواع کشتی‌های

خلیج فارس در دوره پس از عصر استعمار سخن به میان آمده است که تلاش شده بسیار دقیق باشد، اما اشتباهاتی نیز دارد؛ مثلاً می‌نویسد: «نمونه بارز این نمونه قایق پیش از این با نام "شاشه" مورد بررسی قرار گرفت» (وثوقی و صفت گل ۱۳۹۵: ج ۲، ۳۵۱)، ولی چنین کاری انجام نشده است. در ادامه، شاشه را در زمره «کشتی»‌های بعد از عصر استعمار آورده‌اند؛ در حالی که این از جهازات ضعیف و البته قدیمی است و خود مؤلفان هم بدان اشاره دارند (همان: ۳۸۳). هم‌چنین، در پاراگراف اول صفحه ۳۷۳ اشاره شده که کشتی «جالی» در بوشهر ساخته می‌شود و اندکی بعد نوشته شده که در بندر لنگه ساخته می‌شود. به‌طور کلی با این که تحقیقاتی چه در خارج (Agius 2008) و چه در داخل (رائین ۲۵۳۶: ۹۸-۹۹) در باب کشتی‌های سنتی خلیج فارس انجام شده، فهرست این جهازات در اثر حاضر تحسین‌شدنی است. اما، در یک بخش نسبتاً مبسوط آن، عمده ارجاعات به یک کتاب تحقیقی است و خواننده این بخش دچار این گمان می‌شود که نوشته مذکور به‌نوعی خلاصه کتاب تحقیقی بالاست. در پایان این بخش نیز ارائه برخی کشتی‌های غربی در تصویر «۱۸۵-۵» (وثوقی و صفت گل ۱۳۹۵: ج ۲، ۳۸۴) بی‌مورد به‌نظر می‌رسد. در این باره، مقاله‌ای از علی‌اشرف صادقی درباره کلمات فارسی مربوط به دریانوردی در متون عربی نکاتی دارد (صادقی ۱۳۹۲: ۴۱۵-۴۲۰) که از چشم مؤلفان دور مانده است. گفتنی است که به‌تازگی لغات و اصطلاحات دریانوردی کتاب مدنظر مورد نقد و بررسی قرار گرفته است (قائم مقامی ۱۳۹۷: ۱۱۱-۱۲۵).

بحث فهرست بنادر و شهرهای پس‌کرانه‌ای دریای پارس در قرن‌های نخستین اسلامی در این جا دیده نمی‌شود، زیرا با مبحث دوره ساسانی در جلد اول پیوند خورده است، اما جای بحث تأثیر خوارج در افول بنادر کرمان و مکران در قرن‌های نخستین اسلامی (وثوقی و صفت گل ۱۳۹۵: ج ۲، ۵-۲۲۴) نیز قاعدتاً جلد دوم بوده است. در این جلد، بحثی درباره نامنی و بی‌ثباتی ماوراءالنهر و مسیرهای زمینی در دو قرن نخستین اسلامی (پیش از نبرد طراز در ۱۳۳ ق) و تأثیر آن در روی آوردن به راه‌های دریایی مطرح شده است که با موارد پیشین در دوران باستان (همان: ۱۳۸-۱۴۰) مشابهت داشته و قابل قبول می‌نماید. هم‌چنین، نویسندگان با شناختی که از منابع چینی دارند، توانسته‌اند نشان دهند که به‌رغم کمبود منابع اسلامی و وجود شرایطی که سابقاً آن را نشان از ضعف و رکود فعالیت‌های دریایی راه دور به‌ویژه با چین می‌دانستند (حورانی ۱۳۳۸: ۹۳-۱۰۷)، شواهد و مدارکی مبنی بر استمرار فعالیت‌ها در قرن‌های نخستین اسلامی و پیش از عصر درخشان اسلامی (قرن‌های چهارم و پنجم) وجود دارد (وثوقی و صفت گل ۱۳۹۵: ج ۲، ۳۸۹-۳۹۶).

فصل هفتم کتاب، با موضوع «بنادر خلیج فارس و دریای عمان از قرن هفتم تا دهم هجری»، در واقع تخصص اصلی محمدباقر وثوقی است. بنابراین، جای تعجب نیست که این بخش چنین کم‌نقص و پرمحتواست. نویسنده به‌خوبی از لزوم استفاده از کاوش‌های باستان‌شناختی آگاه است و مطالب را کاملاً تحلیلی ارائه می‌کند. البته اشتباهاتی اندک نیز به چشم می‌خورد؛ مثلاً درباره ملک اسلام طیبی چنین می‌نویسد: «وی که در ۶۹۲ هجری حاکم کیش شد، روابط مناسبی با خلیفه عباسی ازیک‌سو و امرای مغول از سوی دیگر برقرار کرد» (همان: ۴۲۴). این امر ممکن نیست، زیرا با نابودی عباسیان به دست مغولان، هم‌زمانی همکاری شخص مذکور با دو حکومت یادشده متغی است. چنان‌چه منظور مؤلف خلیفه مستقر در قاهره بوده است، در این صورت بایستی ذکر می‌شد.

در پایان این بخش، «هم‌سفر با ابن ماجد در بنادر و جزایر خلیج فارس در قرن نهم هجری» یا همان «ارجوزه بر العرب فی خلیج فارس» (همان: ۴۴۵-۴۵۲) از جمله مطالب جذاب و مفید کتاب است که با نقشه تکمیل شده، ولی درباره دقت ترجمه و جای‌نام‌ها بحث است و جای آن دارد که مورد تحقیقی مفصل‌تر قرار بگیرد؛ مثلاً درباره لار در این متن چنین گفته شده که مقصود سواحلی است که در آن دوره تحت نظارت امرای لارستان قرار داشته است (همان: ۴۴۸، پانویس ۱۱). در حالی که از فحوای کلام ابن ماجد به نظر می‌رسد که منظور از لار همان جزیره لاوان، واقع در میان سیراف و کیش، است. این جزیره در برخی از منابع قدیم «لار» خوانده شده است (شوارتس ۱۳۷۲: ۱۲۱).

بخش دریای مازندران: این بخش دو فصل دارد که اولی کوتاه و در حدود چهل صفحه (۴۵۳-۴۹۰) و دومی نزدیک به شش برابر آن است و صفحات ۴۹۱ تا ۷۳۸ را به خود اختصاص داده است. مطالب این بخش به‌طور کلی تاریخی و روایی است. در فصل نخست، انتظار می‌رفت که با شکل خلاصه، به‌روزتر، و منظمی از اطلاعات تاریخی که مثلاً در اثر شاخص بارتولد درباره اوضاع مناطق اطراف دریای مازندران در جهان اسلام وجود دارد (بارتولد ۱۳۷۵: ۳۳-۱۳۰) روبه‌رو شویم که چنین نیست.

در ادامه، وارد چشم‌انداز توصیفی نقشه‌های تاریخی دریای مازندران می‌شویم که مطالب مفید و نقشه‌هایی جذاب دارد، ولی باز از بحث وصف بنادر و شهرهای کرانه‌ای دریای مازندران در نقشه‌های قرن پنجم تا هفتم هجری (وثوقی و صفت‌گل ۱۳۹۵: ج ۲، ۴۷۰-۴۷۴)، جنبه روایی به‌خود می‌گیرد. مؤلف چنین می‌نویسد که مهم‌ترین بندرهای دریای مازندران آمل و ساری بوده‌اند (همان: ۴۶۱)، اما همان‌طور که در مباحث کانون‌های بندری دریای مازندران از صفحه ۵۷۰ به بعد بحث شده، این دو «پسابندر» هستند و

بارفروش، اهللم، محمودآباد، و فرح‌آباد «پیش‌بندر» آن‌ها بوده‌اند. دربارهٔ آبسکون (همان: ۴۷۵-۴۸۱) نیز به نقشه‌ای امروزی نیاز احساس می‌شود که موقعیت پیشین آن را با توجه به تحلیل‌های مختلف و نظر نهایی مؤلف نشان دهد. هم‌چنین، هیچ اشاره‌ای به روابط میان این نواحی و نقاط ساحلی دیگر دریای مازندران نشده است.

در مقدمهٔ بحث دورهٔ صفویه، مطالبی که به مسئلهٔ مطالعهٔ تاریخ صفویه و صفویه‌شناسی و تحقیقات آن می‌پردازد (همان: ۴۹۱-۴۹۳) و ادامهٔ بحث که خلاصه‌ای از بخشی از تاریخ صفویه است، برای اثر حاضر ضروری به نظر نمی‌رسد. اما به‌طور کلی این بخش به دلیل تسلط صفت‌گل بر تاریخ صفویه بسیار پربار است. مباحث ذیل بحث مازندران در نقشه‌های صفوی دربارهٔ نگرش جغرافیایی ایرانیان و رسم نقشه در این دوره بسیار مفید و آموزنده است. بخش نقشه‌های دریای مازندران در قرون جدید نیز نقشه‌ها و مطالب مفید و کم‌نقصی دارد. البته، در بحث صفویان و عثمانیان در کرانه‌های دریای مازندران جای نقشه‌ای امروزی خالی است که موقعیت مرزهای این دو دولت را در محدودهٔ ذکر شده نشان دهد. در بحث کانون‌های بندری دریای مازندران طرح جالبی ارائه شده است که مراکز ساحلی و نواحی شهری داخلی را، که با یک‌دیگر یک مجموعهٔ واحد را تشکیل می‌دادند، با دو اصطلاح «پیش‌بندر» و «پسابندر» تعریف کرده‌اند، زیرا به‌گفتهٔ نویسنده تقریباً تمامی بنادر دریای مازندران از این الگو پیروی می‌کردند (همان: ۵۷۰).

بحث بعدی، یعنی «از دریا به دریا: سیاست دریایی نوین ایران برای اتصال دریای مازندران به خلیج فارس»، نیز بسیار جلب توجه می‌کند. این فرض که صفویان برای اتصال دریای مازندران به خلیج فارس از طریق راه‌سازی برنامه‌ای داشته‌اند، با وجود مثال‌ها و شواهدی در باب دیگر ابعاد این طرح، به‌خوبی اثبات نشده است. در واقع، بحث که بر شواهدی چون هم‌زمانی فعالیت‌های عمرانی و راه‌سازی در شمال و برنامهٔ تحکیم دولت مرکزی در کرانه‌های خلیج فارس مبتنی است، به‌سبب هم‌راه‌نشدن مطلب در بخش خلیج فارس و دریای عمان تکمیل نشده است. موضوع دیگری که می‌توانست در صورت دوره‌ای و یک‌جا مطرح کردن وضعیت دو دریای شمال و جنوب به‌خوبی روشن شود، اقدامات نادرشاه برای راه‌اندازی ناوگان در هر دو دریاست که به‌صورت مجزا (همان: ج ۲، ۶۲۸-۶۴۲؛ همان: ج ۳، ۸۱۰-۸۱۸) آمده و هیچ تلاشی برای ارتباط‌دادن این دو به‌هم نشده است.

در ادامهٔ بحث، تصاویری بسیار ارزش‌مند از دریای مازندران در نقشه‌های معاصر ایرانی آورده شده است (وثوقی و صفت‌گل ۱۳۹۵: ج ۲، ۷۰۵-۷۰۹). در پایان مطالب این جلد،

در مبحث نظام حقوقی دریای مازندران (همان: ۷۲۶ به بعد) خواننده احساس می‌کند که بحث بیش‌تری درباره تأثیرات مثبت عهدنامه دوستی بین ایران و شوروی در سال ۱۲۹۹ ش / ۱۹۲۱ م ناظر بر اعاده حق ایرانیان در دریای مازندران و احیای نیروی دریایی ایران لازم است. هم‌چنین، فقدان بحث درباره جایگاه خاص بنادر سواحل جنوبی و غربی دریای مازندران، که در عصر قاجار در تجارت ایران این دوره با روسیه و تمامی اروپا حائز اهمیت بوده‌اند، بسیار مشخص است.

۳.۲ جلد سوم

این جلد از دو جلد قبلی مفصل‌تر است (از ۷۳۹ تا ۱۲۱۳) و با این‌که نزدیک به نود صفحه آن به فهرست اعلام و کتاب‌شناسی و ترجمه‌ای از مقدمه اثر به انگلیسی و روسی و عربی اختصاص دارد، باز حدود پانصد صفحه است و درکل مطالب آن به بحث خلیج فارس و دریای عمان اختصاص دارد. جای داشت که بخش‌هایی از تاریخ بنادر و دریانوردی دریای مازندران که مرتبط با این موضوع، یعنی از دوره صفویه تا دهه‌های اخیر است، در این جلد ذکر می‌شد.

مؤلف در ابتدای بحث اشاره‌ای بسیار روشن‌گر و کمک‌کننده دارد به این‌که اروپاییان در عصر اکتشافات از طریق متون جغرافیایی یونانی، به‌ویژه بطلمیوس، با شرق آشنایی داشتند و به تدریج متوجه اشتباهات آن نقشه‌ها و اطلاعات خود شدند (وثوقی و صفت گل ۱۳۹۵: ج ۳، ۷۴۰). این نکته‌ای است که هنوز محققان داخلی از آن بی‌خبرند و گاه فقط به اطلاعات باستانی اکتفا می‌کنند. در ادامه، به تاریخ شروع اکتشافات و استعمار پرتغال پرداخته شده که البته نیازی بدان نبود، مگر آن‌که نقشه‌ای از استعمار پرتغال در جهان و البته خلیج فارس ارائه می‌شد. در ادامه، بحث بنادر و جزایر خلیج فارس و دریای عمان براساس نقشه‌های قرن دهم هجری / شانزدهم میلادی (ص ۷۴۴ به بعد) بسیار جذاب، دقیق، و مفید است.

بحث نادرشاه و مسئله تجدیدحیات ناوگان دریایی ایران (همان: ج ۳، ۸۱۰-۸۱۸) چنان‌که گفته شد، در این‌جا منحصراً نگاه به جنوب دارد و تحلیلی از تشکیل ناوگان دریایی و افزایش قدرت نظامی ایران در این منطقه ارائه می‌دهد. بحث درباره بوشهر هم مفید و متکی به منابع مختلف تاریخی و باستان‌شناختی است. در این زمینه، به‌خوبی این مسئله که توجه نادرشاه به بوشهر و هم‌زمان ناامن شدن راه‌های کرمان و فارس به سمت بندرعباس، به

رشد بوشهر و افول بندرعباس در دوره نادری منجر شد و این امر انگلیسی‌ها را بر آن داشت تا در سال ۱۷۶۲ م / ۱۱۷۵ ق دفتر تجاری خود را از بندرعباس به بوشهر منتقل کنند (همان: ۸۴۷-۸۴۸) شرح داده شده است. این واقعیت را که موقعیت این شهر از نظر لنگرگاهی از جمله عوامل استمرار تاریخ چندهزارساله این منطقه بوده، زمانی که در کنار مشکلات راه‌های دشوار آن به فارس در کنار هم قرار می‌دهیم درمی‌یابیم که چرا بوشهر پیش از عصر نادری چندان شهرتی نداشته است. منابع به نبود چنین مشکلی مثلاً درباره بندرعباس گواهی می‌دهند (برای نمونه، بنگرید به تاورنیه ۱۳۶۶: ۲۵۶). اما مؤلف جلد سوم *اطلس تاریخ بنادر و دریانوردی ایران* در این مورد با ارائه شواهد و مدارک و تحلیل آن‌ها نشان می‌دهد که نقش بوشهر در دوره صفویه نیز برجسته بوده است (وثوقی و صفت گل ۱۳۹۵: ج ۳، ۸۰۷، ۸۹۱).

مقدمه کوتاه در ذیل عنوان «بنادر و جزایر خلیج فارس و دریای عمان براساس نقشه‌های قرن سیزدهم هجری / نوزدهم میلادی» (همان: ج ۳، ۸۶۲-۸۶۱) به درستی مرتبط با مسائل تاریخی رقابت‌های استعمارگران فرانسه و انگلیس در خلیج فارس است که به درک تحولات سیاسی خلیج فارس در این زمان کمک شایانی می‌کند. مؤلف در بحث تخلیه جمعیتی بنادر ایرانی خلیج فارس، ایالات فارس، و مکران (مهاجرت معکوس) اشاره‌های بسیار مهم و تأثیرگذاری به موضوع مهاجرت نیروی کار از شهرها و بنادر کرانه‌های ایرانی خلیج فارس به کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس داشته است که پیش‌تر در اثری دیگر (وثوقی ۱۳۸۹: ۲۸۳-۳۱۵) بدان پرداخته‌اند. همان‌طور که گفته‌اند، پیش از این تاریخ مهاجرت‌ها از جنوب به شمال بوده است، اما ناگفته نماند که مهاجرت‌هایی معکوس هم اتفاق افتاده و از حضور ایرانیان در شهرها و بنادری چون صحار و جلفار و بحرین از پیش از اسلام کاملاً آگاهیم. حتی می‌توان به موج‌های پیشین مهاجرت اهل فارس و بلوچ به شرق آفریقا نیز اشاره کرد. به‌هرروی، این مهاجرت موجب تخلیه بنادر ایرانی از نیروی انسانی شده و خسارات جبران‌ناپذیری به اقتصاد آن‌ها، به‌ویژه به لنگه و بنادر شیبکوه، وارد آورده است (Lorimer 1908-1915: 1097). مشکلات این نواحی با مهاجرت به شهرهای نفت‌خیز خوزستان و حاشیه شهرهای بزرگ، چون شیراز، همراه بوده است که در نهایت، وضع کنونی میراث آن جریان‌هاست. مؤلف می‌نویسد که نگاه در اصطلاح «مرکز محور» و «نگاه از خشکی به دریا»ی مسئولان اداری و کشوری هم بی‌تأثیر نبوده است (وثوقی و صفت گل ۱۳۹۵: ج ۳، ۱۰۷۰). به این مسئله می‌توان مشکلاتی محلی چون خشک‌سالی و کم‌آبی و درآمدهای کلان در کشورهای عربی را نیز افزود.

مسائل عمده جهانی چون «خروج نیروهای نظامی انگلستان از خلیج فارس» و «تغییر جغرافیای سیاسی منطقه» و «مسئله نفت» مسائل مهم این دوره‌اند که به خوبی بدان پرداخته شده است. به ویژه مسئله نفت که کشف و استخراج آن در نواحی مربوط از نظر اقتصادی و اجتماعی عمیقاً اثرگذار بوده است. بنابر تحلیل مؤلف، مهاجرت به کشورهای عربی جنوب خلیج فارس به دلایل مختلف در دهه پنجاه متوقف شد و مهاجرت‌ها به شهرهای داخلی ایران رخ داد. این مسئله مورد انتقاد نویسنده قرار گرفته و ناشی از سیاست‌های نامتوازن و غلط حکومت پهلوی دوم ارزیابی شده است:

وقوع انقلاب اسلامی و تغییر سیاست‌های کلان عمرانی کشور به سمت آبادانی روستاها و شهرهای کوچک و تلاش گسترده جهاد سازندگی در محرومیت‌زدایی مناطق مختلف و از جمله بنادر و روستاهای ساحلی موجب شده تا شرایط از حالت بحران عمومی آن خارج و به صورت بحران‌های محلی درآمد و هم‌چنان پابرجا بماند (همان: ۱۱۲۹).

کم‌وکیف این مسئله البته به تحلیل‌های جامع و آماری نیاز دارد.

۳. نقد روشی اثر

۱.۳ کلیات روش شناختی

چنان‌که از گفته سامان‌دهندگان این اثر برمی‌آید، انگیزه نگارش *اطلس تاریخ بنادر و دریانوردی ایران*، ارائه اثری در بحث میراث دریانوردی ایرانی و نقش و سهم آن در توسعه علوم و فنون دریایی بوده است. در این اثر وجوه دریایی تمدن ایرانی بر طبق نظریه «وحدت سرزمینی» بررسی و معرفی شده و مسئله مهم «تداوم تاریخی حاکمیت ملی ایران بر جزایر خلیج فارس» بر اساس سیر تاریخی مورد بررسی قرار گرفته و اسناد و مدارک تاریخی آن از منابع گوناگون گردآوری و تحلیل و بررسی شده است. تلاش بر این بوده که فراتر از آب‌های سرزمینی جنوب ایران نگرین شود و بنادر و دریانوردی ایرانیان در دریای مازندران را نیز پوشش دهد. این کار مهم که انتظار می‌رفت کمکی در روشن کردن جنبه‌های مشترک کرانه‌نشینی و دریانوردی در این دو منطقه در طول تاریخ ایران کند، متأسفانه محقق نشده است؛ زیرا هر یک از این دو بخش مستقل از هم تألیف شده‌اند. اصولاً در هیچ‌جای این سه جلد با بخش‌های دیگر ارتباطی برقرار نشده است؛ مثلاً، سیاست‌های دریایی نادرشاه بدون ارتباط به هم در بخش‌ها و حتی جلد‌های مختلف مورد بررسی قرار گرفته

است. حتی ارجاعی نیز به مطالب مجلدات دیگر نشده است؛ برای نمونه، درباره شیوو در جلد سوم، صفحه ۹۲۸ و نزدیکی آن به خرابه، که منطبق با بندر آپوستانا دانسته شده است، می‌شد خواننده را به جلد اول صفحات ۷۵ تا ۷۶ ارجاع داد.

مسئله دیگر شیوه تنظیم و تدوین مطالب این اثر است که چندان به اطلسی تاریخی نمی‌ماند. بی‌شک مطالب فراوان این اثر فراتر از نیاز اطلس‌های تاریخی است. در مقایسه با برخی آثار شاخص، مانند *اطلس تاریخ جهان از آغاز تا امروز* اثر کالین مک ایودی، که در تحلیل نقشه‌ها اطلاعاتی تاریخی نیز در اختیار می‌گذارد، کتاب حاضر بیش‌تر تاریخی مجمل است که با نقشه‌ها، جدول‌ها، و تصاویری تکمیل شده است. توضیح نویسندگان در این باره در مقدمه کتاب این است که شیوه سنتی «مسالک و ممالک‌ها» الگوی تدوین و تنظیم مطالب اثر بوده است. مسالک و ممالک‌های قرن سوم و چهارم هجری، که البته نقشه‌هایی نیز دارند، آثاری توصیفی درباره جغرافیای عالم به‌شمار می‌روند و از مطالب گوناگونی چون عجایب و مردمان سخن می‌گویند (کراچکوفسکی ۱۳۷۹: ۱۲۰-۱۲۳، ۱۵۸-۱۵۶). شباهت *اطلس تاریخ بندر و دریانوردی ایران* با این آثار بیش از همه شاید در دسته‌بندی ناهم‌گون مطالب و آزادبودن مؤلف در بیان مطالب گوناگون است.

۲.۳ نقشه‌ها، تصویرها، جدول‌ها

بی‌شک نقشه از ویژگی‌های بارز و ارزش‌مند این کتاب است. برای نمونه، نقشه فیلکه بسیار گویا و مفید است (وثوقی و صفت گل ۱۳۹۵: ج ۱، ۴۹) و سه نقشه ارزش‌مند جلد سوم (همان: ج ۳، تصویر ۳۷۳-۱۰، تصویر ۳۷۴-۱۰، تصویر ۳۷۵-۱۰) نیز اطلاعات کم‌نظیری در اختیار می‌گذارند. این ویژگی متأسفانه در همه بخش‌های کتاب حاضر چندان جلوه‌ای ندارد. حتی اشتباهات فراوان در نقشه‌ها به چشم می‌خورد. برای نمونه، در راه‌نمای نقشه ۱-۹، که همان نقشه ۲۰-۱ است، مسیر لشکرکشی پادشاهان با محدوده قلمرو آن‌ها اشتباه شده است. نقشه ۳-۴۵ و نقشه ۳-۴۷، که هر دو به دوره ساسانی مربوط‌اند، در دوره اشکانی آورده شده‌اند که نابه‌جا و گمراه‌کننده است. در نقشه ۴-۹۶ نیز موقعیت جزیره لافت به اشتباه خارک را نشان می‌دهد (همان: ج ۱، ۲۲۱).

تصاویر این اثر نیز کمک‌کننده و مفیدند؛ مثلاً چند تصویر به‌ویژه ۴-۷۴ و ۴-۷۵ از عمان، که سبک ساسانی دارند، بسیار درخور توجه است. تصویر «انسان پارسی» در محل غارهای باستانی شهر دالی در جنوب غرب چین، که فردی را با ویژگی‌های هنر ساسانی

نمایش می‌دهد، نیز بسیار ارزش‌مند است (همان: ۳۹۴). متأسفانه منبع عکس منحصر به فرد از مناره هرموز (تصویر ۳۵۰-۱۰) معلوم نشده است. همین‌طور تصویر ۳۴۰-۱۰، که دو نمونه سکه لاری از قرن هشتم تا دوازدهم هجری است، بدون ذکر محل نگه‌داری آن آمده است. درباره دریای مازندران در دوران باستان نیز تصویری ارائه نشده است. شگفت‌آور این‌که تقریباً هیچ عکسی از محوطه‌های باستانی بنادر و نواحی پس‌کرانه‌ای خلیج فارس و دریای عمان و نیز دریای مازندران در این اثر به چشم نمی‌خورد.

از دیگر ویژگی‌های اثر حاضر استفاده از جدول‌ها در دسته‌بندی و روشن کردن مطالب است که حاصل کوشش کم‌نظیری است؛ مثلاً جدول مکان‌ها در سفرنامه نثارخوس و تطبیق آن بر نقشه (تصویر ۲۷-۲) بسیار مفید است. جدول ۱۲ نیز در درک بهتر و تطبیق شهرهایی که اردشیر بنیاد نهاده در منابع مختلف کمک‌کننده است، ولی آشفتگی‌هایی دارد.

۳.۳ منابع کتاب

منابع کتاب غنی و متنوع است؛ به‌ویژه استفاده از منابع چینی از نقاط برجسته این اثر است و اطلاعاتی که درباره روابط بازرگانی میان چین و ساسانیان و جهان اسلام در قرن‌های نخستین اسلامی در اختیار می‌گذارد از تحقیقاتی که پیش‌ازاین درباره روابط ایران و چین منتشر شده تازه‌تر است. مطالب بخش پایانی جلد سوم هم با تکیه بر اسناد «مرکز اسناد ملی ایران» نوشته شده است، هرچند به‌نظر می‌رسد درباره تاریخ معاصر دریای مازندران به‌طور قابل‌قبولی از اسناد استفاده نشده است. هم‌چنین، این اثر در مواردی از منابع مرتبط یا مناسبی بهره‌نگرفته است؛ مثلاً برای کتیبه‌های هخامنشی از ترجمه شارپ استفاده شده که از نظر اهل فن منبع دقیقی نیست. یا درباره فرترکه‌های پارس به تاریخ کیش زردشت، نوشته مری بویس، ارجاع می‌دهد (وثوقی و صفت‌گل ۱۳۹۵: ج ۱، ۱۰۳). هم‌چنین، استفاده از هر دو متن انگلیسی و ترجمه فارسی کتاب تاریخ کمبریج باستان یا سفرنامه تاورنیه در ارجاعات سؤال‌برانگیز است. درکل، منابع بخش‌های گوناگون اثر یک‌دست نشده‌اند.

در بخش دوره صفویه، تا برآمدن قاجاریه از متون تذکره استفاده نشده است. این دست از منابع برای فهم کانون‌های تجاری و مسیرهای دریایی مهم بین ایران و هند واجد ارزش هستند (حزین لاهیجی ۱۳۳۲: ۱۰۳-۱۱۵؛ فخرالزمانی قزوینی ۱۳۶۲: ۵۸۱، ۵۹۹، ۶۱۷، ۶۳۴، ۶۸۱، ۷۰۶).

در جلد نخست اثر چندبار از تحقیقات میدانی و نتایج آن سخن به میان می‌آید، ولی مشخص نیست که این تحقیقات را چه کسی انجام داده است؛ آیا این عبارت درباره «تُمب بُت» که در آن «آثار منحصر به فردی از یک کاخ و معبد دوره اشکانی و ساسانی به دست آمد» (وثوقی و صفت گل ۱۳۹۵: ج ۱، ۱۲۹) نتیجه کاوش‌های باستان‌شناختی بوده است؟ هیچ ارجاعی در کار نیست و معلوم نیست که اشیای به دست آمده چگونه مستندنگاری و ضبط شده‌اند. تصویری که از یک سردیس در متن آورده شده پیش‌تر در کتاب دیگری منتشر شده بود (عسکری چاوردی ۱۳۹۲: ۱۶۶، تصویر رنگی ۱۷).

شیوه ارجاعات در پانوشت‌ها مشکلاتی دارد. در ارجاع به منابع کلاسیک، چون هرودوت و بطلمیوس، از شیوه معیار پیروی نشده است. رسم بر این است که در این گونه منابع به جای ذکر شماره صفحه به فصل‌ها و بندها ارجاع دهند. همین‌طور درباره منابعی چون شاهنامه هم بهتر است از شماره ابیات به جای صفحه استفاده شود. هم‌چنین شیوه ارجاع به کتیبه‌ها که با نام اختصاری آن‌ها و بند مورد نظر انجام می‌گیرد، در کتاب رعایت نشده و برای ارجاع به SKZ به «عریان صفحه ۷۰» ارجاع شده است. هم‌چنین، لزومی ندارد که در زیر تصاویر ارجاع کامل آورده شود که گاه چندبار هم در این کتاب تکرار می‌شوند. برخی ارجاعات نیز کامل نشده یا آن‌که فراموش شده‌اند؛ برای نمونه، ارجاع شماره ۲ در صفحه ۵۷۱ کلاً فراموش شده است. در صفحه ۵۰۷ نیز به نظر می‌رسد که ارجاعات شماره ۲ به بعد دچار اشتباهاتی شده‌اند. حتی اشتباهات گمراه‌کننده‌تری نیز در ارجاعات متن دیده می‌شود؛ مثلاً در جلد اول صفحه ۱۶۰ و ۱۶۱ از گیزلن نقل قول می‌شود و به مورونی ارجاع می‌دهد. همین‌طور در همین جلد در صفحه ۱۹۹ و ۲۰۰ از گوبل نقل قول می‌کند و به گردگروپ ارجاع می‌دهد. در جلد سوم نیز، پس از آن که هدف و شیوه کار اثر حاضر توضیح داده شد، به اثری خارجی در باب روابط مسیحیان و مسلمانان ارجاع داده شده است (وثوقی و صفت گل ۱۳۹۵: ج ۳، ۷۴۱، پانوشت ۱).

۴. ایرادات موضوعی و محتوایی

۱.۴ افتادگی‌ها

با این که اثر حاضر را می‌توان از نظر تاریخی اثری جامع دانست که برخی مسائل را گاه بیش از حد نیاز مفصل توضیح می‌دهد، جای تعجب است که مسائل و موضوعات مهمی از قلم افتاده‌اند. در ادامه، به مهم‌ترین این موارد اشاره می‌شود.

از جمله نقاط ضعف این اثر توجه‌نکردن به دوره سلوکی (۳۱۲-۲۴۸ پم) است که متأسفانه در تحقیقات تاریخی در ایران امری عادی شده است. ضعف نگاه به دوره هلنیستی این منطقه از نوع نگاه به برنامه‌های ناتمام اسکندر و عبارت «عدم توجه سلوکیان به امور تجارت خلیج فارس» روشن می‌شود (وثوقی و صفت‌گل ۱۳۹۵: ج ۱، ۹۷). درحالی‌که برپایی معابد در جزیره فیلکه کویت و اقدامات پادشاهان سلوکی، به‌ویژه آنتیوخوس سوم (۲۲۳-۱۸۷ پم)، در این حدود و رشد اقتصاد گرهه در شرق عربستان را نمی‌توان از نظر دور داشت. هم‌چنین، درباره نبرد پادشاه مسنه از سوی سلوکیان و پارسیان تلقی نادرستی داشته و آن را نبرد ناوگان ایران و سلوکیان در دوره اشکانی دانسته (همان: ۱۰۲)، در صورتی‌که این رویداد در دوره فترت‌که‌ها، یعنی پادشاهان محلی پارس در دوره سلوکی، رخ داده است (ویسهوفر ۱۳۸۸: ۷۵).

نویسندگان به جنبش قرامطه، که دامنه آن مناطقی از شمال تا جنوب خلیج فارس (گناوه تا بحرین) بوده و تا مدت‌ها در تحولات سیاسی، اقتصادی، و اجتماعی خلیج فارس تأثیر داشته اشاره‌ای ندارند. هم‌چنین، از جنبش زط، که در نواحی بندری جنوب عراق رخ داد، صرف‌نظر شده است؛ درحالی‌که شورش این مردم بر قیام‌زنگیان مقدم است (یعقوبی بی تا: ج ۲، ۴۷۲؛ بلاذری ۱۳۶۴: ۱۲۷-۱۳۱).

درخصوص دوره صفویه، اگرچه به‌اختصار به مهاجرت آل‌عصفور به بوشهر پرداخته شده (وثوقی و صفت‌گل ۱۳۹۵: ج ۳، ۸۰۳)، هیچ اشاره‌ای به مهاجرت تأثیرگذار سادات بحرانی به نواحی شمالی خلیج فارس نشده است. درکل، موضوع پراکنش عرب‌ها در کرانه‌های شمالی خلیج فارس از اواخر عهد باستان تاکنون موردتوجه اثر حاضر نیست (دراین باره، بنگرید به نجم‌آبادی ۱۳۹۳: ۱۹۹-۲۲۲).

در مباحث مربوط به دریای خزر نیز از دولت‌ها و خاندان‌های محلی منطقه در قرن‌های نخستین اسلامی جدول و نقشه‌هایی باید ارائه می‌شد که متأسفانه چنین نشده است. جالب آن‌که حتی به‌قدرت‌رسیدن آل‌بویه نیز، به‌منزله مطلبی حائز اهمیت در این دوره، چندان مدنظر نیست.

۲.۴ مبحث دریانوردی

از آن‌جاکه نام کتاب *اطلس تاریخ بنادر و دریانوردی ایران* است، انتظار می‌رفت که بخش مستقلی در مجلدات کتاب به موضوع دریانوردی اختصاص داشته باشد و مثلاً فهرست یا

جدولی را از دریانوردان و زندگی آن‌ها و آثار و دستاوردهایشان فراهم کنند، اما در این باره فقط به صورت پراکنده مطالبی در بخش‌های مختلف، به ویژه جلد دوم، به چشم می‌خورد. در جلد اول، که بحث ناوگان دریایی ایران در دوره هخامنشی با عنوان «عصر درخشان دریانوردی ایرانیان» ذکر شده، مطالب مربوط به مدیترانه است و سکه‌ها (تصویر ۳۶-۲ تا ۳۸-۲) نیز به ساتراپی فینیقیه مربوط‌اند.

از نکات بسیار مهمی که در این کتاب مطرح شده «کشف بادهای موسمی و رشد فعالیت‌های دریایی در دوره اشکانی» است. لازم است توجه شود که، طبق گزارش پلینی و پریپلوس، این امر به گروهی یونانی به رهبری هیپالوس در اواخر قرن دوم پیش از میلاد نسبت داده می‌شود، اما آن‌ها این دانش را از دریانوردان بومی و احتمالاً هندی در اقیانوس هند آموختند که دریانوردی با تکیه بر بادهای موسمی نزد آن‌ها ریشه‌ای دوهزارساله داشت و اساساً قابل اتکا بودن بادهای دریای اریتره خود از دلایل پیدایش دریانوردی دور از ساحل بوده است (کانر ۱۳۹۰: ۲۰۲-۲۰۸). بنابراین، استفاده از بادهای موسمی که در دوره اسلامی نیز به فراوانی در منابع آمده (طاهری ۱۳۸۸: ۲۶۳-۲۷۰) و به درستی از عوامل برقراری دریانوردی راه دور بوده است، سابقه‌ای طولانی دارد. درباره ارتباط میان صحار با هرموز، که به‌باور نگارندگان کتاب با کشف بادهای موسمی در دوره اشکانی اهمیت یافته و مسیر کرانه‌نوردی به موازات بلوچستان و بندر تیس به هند را از رونق انداخته (وثوقی و صفت گل ۱۳۹۵: ج ۱، ۱۳۷)، نیز لازم به یادآوری است که چنین ارتباطی پیش‌از آن وجود داشته و امر تازه‌ای نبوده است؛ زیرا این دو منطقه به تمدن واحدی به‌نام مگن تعلق داشته‌اند (Bryce 2009: 440).

مبحث کشتی‌ها در جلد دوم، چنان‌که گفته شد، به صورت مبسوط ذکر شده است. درباره فنون کشتی‌رانی باستانی از خلیج فارس به هند و شرق آفریقا مؤلف به وجود دو مسیر ثابت برای کرانه‌نوردی و دریانوردی اشاره می‌کند:

در مسیر کرانه‌نوردی، کشتی‌ها از ساحل چندان دور نمی‌شدند و در امتداد آن حرکت می‌کردند، اما در مسیر دریانوردی، کشتی‌ها به خط مستقیم و طی یک مسیر مشخص دریایی حرکت و توقف‌گاه‌های ویژه‌ای را برای بارگیری مجدد و یا ذخیره آذوقه انتخاب می‌کردند (وثوقی و صفت گل ۱۳۹۵: ج ۱، ۲۱۴).

مسئله این‌جاست که تمام بنادر و شهرک‌هایی را که در متون آمده‌اند می‌توان در هر دوی این دو طرح گنجانند. بنابراین، نمی‌توان توضیح داد که چه تفاوتی میان این دو بوده است.

بی‌شک کرانه‌نوردی به معنای حرکت در کنار سواحل نیست و روشن است که کشتی‌ها به گل می‌نشستند، اما حرکت به موازات سواحل ایده‌ای است که می‌توان آن را تأیید کرد (کانر ۱۳۹۰: ۲۰۱). از آن‌جا که کشتی‌ها برای بارگیری مجدد یا ذخیره آذوقه بایستی به توقفگاهی می‌آمدند، می‌توان طرح مدنظر را با هم ترکیب کرد.

۳.۴ وجه تسمیه‌ها

از مشکلات تألیفات ایرانی، در موضوعاتی چون موضوع کتاب حاضر، ضعف در ارائه وجه تسمیه‌های درست جای‌نام‌ها (toponym) است. به نحوی که معمولاً به ذکر وجه اشتقاق‌های پیش‌نهادی بسنده می‌شود که اغلب آن‌ها عامیانه و نه عالمانه‌اند. در اثر حاضر، چندان به این مسئله اهمیت داده نشده و وجه تسمیه‌هایی که برای بنادر آورده می‌شوند، به‌جز مواردی چون گمبرون، قانع‌کننده نیستند؛ برای نمونه، وجه تسمیه جرون و ارتباط آن با جهرم از نظر فیلولوژی دچار اشکال است (وثوقی و صفت‌گل ۱۳۹۵: ج ۲، ۴۴۱).

نمونه دیگر سرگردانی درباره وجه تسمیه «انزلی» است. ارائه وجه تسمیه‌ای که نام انزلی را منسوب به انزان/انشان دانسته و به کمک ساکنان آن به کورش و افتخار نامیدن منطقه خود به زادگاه این پادشاه نسبت داده‌اند بسیار ضعیف و غیرتاریخی است که به‌نقل از یکی از منابع ضعیف کتاب آمده است (همان: ۶۶۸). نویسنده هیچ تلاشی نمی‌کند که یکی از وجه اشتقاق‌ها را بپذیرد یا محتمل‌تر بداند؛ درحالی‌که مثلاً در *سفرنامه آدام اولئاریوس* از «انزلی» نام برده شده (اولئاریوس ۱۳۷۹: ۳۷) که نشان می‌دهد وجه اشتقاق‌هایی که باتوجه به صورت کنونی این جای‌نام پیش‌نهاد شده‌اند به خطا رفته‌اند.

۵. خطاهای نگارشی

کتاب حاضر نثری روان و ساده دارد، اما اغلاط تایپی فراوان و اشتباهات نگارشی نشانه شتاب‌زدگی در چاپ آن است. گویا هر متن از سلیقه نویسنده اصلی آن پیروی کرده است؛ برای نمونه، در بخش گسترده‌ای از جلد ۱ و ۲ نقل قول مستقیم در گیومه نیامده، درحالی‌که همین نمونه در جلد سوم به‌درستی رعایت شده است. نمونه دیگری از این نوع آشفتگی‌ها کاربرد سلیقه‌ای علامت‌های نگارشی (، ، و ،) است. در بخش لیان، که به قلم عبدالمجید ارفعی نوشته شده، حتی شیوه ارجاع آن با بقیه متن یکسان نشده است. متأسفانه، مشکلات به این حد خلاصه نمی‌شود؛ مثلاً در بخش دوران پیش از هخامنشی در جلد اول مکرر از

مقاله «دیلمون، مکن، و ملوخ» کامیار عبدی نقل شده است، ولی بسیاری از نقل قول‌ها درون گیومه قرار نگرفته‌اند. در جلد ۳، صفحه ۸۳۴، نیز تعریف ترانشیب هم در پانوشت آمده و هم در متن. اغلاط در اعلام نیز کم نیستند؛ برای نمونه، می‌توان به «اددور» (جلد اول، مکرر) به جای «الدور»؛ «های رنک» (وثوقی و صفت گل ۱۳۹۵: ج ۱، ۱۲۲) به جای «هرینک»؛ «هرموزد» (همان: ۱۵۴، ۲۰۲) به جای «هرمزد»؛ «گیزلین» (همان: ۱۶۰، ۱۶۳) به جای «گیزلن»؛ «شاهپور» (همان: ۳۰۹-۳۱۰) به جای «شاپور»؛ «زیبل خان (جیوخان)» (همان: ۳۲۱) به جای «سینجیو خاقان (سیلزبول)»؛ «کائوکاسیوس» (همان: ۲۵۱) به جای «قفقاز»؛ «هامر پورگستال» (همان: ج ۲، ۴۴۵) به جای «هامر - پورگشتال» اشاره کرد.

مطالب کلی نیز گاه درهم‌ریختگی و آشفتگی دارند؛ برای نمونه، عنوان صفحه ۹۹ جلد اول «ایالت‌ها و بنادر شمالی خلیج فارس در دوره اشکانی» و عنوان صفحه ۱۱۱ «ایالت‌ها و بنادر صفحات جنوبی خلیج فارس در دوره اشکانیان» است، ولی در صفحه ۱۲۵ بار دیگر به «بنادر صفحات شمالی خلیج فارس در دوره اشکانیان» بازمی‌گردد. هم‌چنین، مطالب صفحه ۲۳۰ و ۲۳۱ (دوره اول تجارت دریایی راه دور ایران در دوره دوم حکومت ساسانیان) عیناً مطالب صفحه ۱۵۷ و ۱۵۸ است. برخی از جملات هم ابهام دارند؛ برای نمونه، عبارت «در دوره امپراطوری‌های بزرگ پیشااسلامی این دریا و سرزمین‌های پیرامونی آن روشن می‌سازد که دریای مازندران بیش‌تر در قلمرو ایران بود» (همان: ج ۱، ۲۴۶) نامفهوم است. در جلد دوم، صفحه ۳۳۸، به نظر می‌رسد جمله «کتاب مسالک و ممالک استخری از بزرگ‌ترین جغرافی‌نویسان قرن نخستین اسلامی در این‌جا آورده شود»، یادداشتی اصلاحی باشد که یکی از نویسندگان یا سرپرستان کتاب به نویسنده اصلی این بخش گوش‌زد کرده است!

۶. نتیجه‌گیری

اطلس تاریخ بنادر و دریانوردی ایران مطالب گسترده‌ای را در بر دارد که متعلق به بازه‌ای چندهزارساله است و دو بخش جنوب و شمال ایران را شامل می‌شود. برای تدوین اطلسی با موضوع بنادر و دریانوردی ایران یک راه این بود که هر جلد را به یکی از این پهنه‌های آبی اختصاص داد، اما نویسندگان اثر یادشده کل اثر را با توجه به سیری تاریخی تقسیم‌بندی کرده‌اند؛ البته بی‌آن‌که برای هر جلد عنوانی جداگانه به‌کار ببرند. براین اساس، انتظار می‌رفت که مطالب جلدها مثلاً به دو بخش تقسیم شود و در هر یک مسائل دریای مازندران

و خلیج فارس با رویکرد واحدی بررسی شود، اما ساختار شکلی کتاب از چنین نظم‌ی پیروی نمی‌کند؛ مثلاً جلد دوم فقط بخش‌هایی از تاریخ خلیج فارس و دریای عمان را در بر می‌گیرد، در حالی که بخش دریای مازندران تمام دوران اسلامی را شامل می‌شود. جلد سوم نیز به‌تمامی به موضوع خلیج فارس و دریای عمان، از صفویه تا دهه‌های اخیر، اختصاص دارد. این الگوی مبهم و آشفته باعث شده است که در کنار عدم ارتباط دو پهنه آبی در دوره‌های مختلف، گاه در مورد یک محیط بندری یا جزیره‌ای تکرار مطالب را شاهد باشیم. از طرفی، نگاه دوره‌ای و تاریخی مؤلفان از آن‌جاکه منجر می‌شود مطالب مرتبط با هر منطقه در دوره‌های مختلف تقسیم شود، خواننده‌ای را که به دنبال اطلاع جامع درباره یک منطقه است سردرگم می‌کند؛ مثلاً به سبب بریدگی و پراکندگی مطالب درباره جزیره کیش در دوره‌های مختلف تاریخی، بحث تاریخ اولیه کیش و منشأ نام آن در کل مغفول مانده است.

پیش‌فرض در کتابی که عنوان اطلس دارد این است که فهرست بنادر با تصاویر و نقشه‌های آن‌ها ارائه شده باشد که درباره این اثر چنین نیست و در بیش‌تر موارد تا حد زیادی جنبه تاریخی و روایی دارد. موضوعی که جا داشت به‌منزله مسئله‌ای مهم مورد توجه قرار بگیرد، بحث اقوام در سکونتگاه‌های حاشیه خلیج فارس و دریای مازندران در دوره‌های مختلف تاریخی است که در برخی موارد بدان اشاراتی شده است؛ برای نمونه، اقوام حاشیه دریای مازندران در دوران باستان و ساکنان عرب کرانه‌های شمالی خلیج فارس از اواخر عهد باستان تا کنون.

با همه این تفصیلات، باید گفت که اثر حاضر حاصل کاری طاقت‌فرساست و اگرچه با عنوان «اطلس» منتشر شده، مشحون از نکات و مسائل تاریخی است که اطلاعاتی فراتر از نیاز مخاطب معمولی در اختیار می‌گذارد و می‌تواند راه‌نمای محققان قرار بگیرد. نگارش اثری از این دست، از این نظر که از شیوه سنتی تاریخ‌نگاری مبتنی بر تاریخ سلسله‌ها و سیر کلی تاریخ ایران فاصله گرفته، اتفاق فرخنده‌ای است. بی‌شک کاستی‌های علمی تحقیقاتی که سیر تاریخی چند هزار ساله‌ای را مدنظر دارند اجتناب‌ناپذیر است و نمی‌توان انتظار داشت که محقق تاریخ به همان اندازه که به مسائل نفت یا حضور قدرت‌های بین‌المللی در خلیج فارس می‌پردازد، در استفاده از متون میخی و تحقیقات باستان‌شناختی نیز مهارت و دقت عمل داشته باشد. این امر ضرورت همکاری تاریخ‌پژوهان و محققان سایر رشته‌ها را در چنین پروژه‌هایی بیش از پیش خاطر نشان می‌کند.

کتابنامه

- اقتداری، احمد (۱۳۴۸)، آثار شهرهای باستانی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان، تهران: انجمن آثار ملی.
- اولناریوس، آدام (۱۳۷۹)، سفرنامه آدام اولناریوس، ترجمه حسین کردبچه، تهران: کتاب برای همه.
- بارتولد، واسیلی ولادیمیروویچ (۱۳۷۵)، جایگاه مناطق اطراف دریای خزر در تاریخ جهان اسلام، ترجمه لیلاربن شه، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
- بلاذری، احمد بن یحیی (۱۳۶۴)، فتوح البلدان، ترجمه آذرتاش آذرنوش، تهران: سروش.
- پاتس، دی. تی. (۱۳۹۳)، «باستان‌شناسی و تاریخ اولیه خلیج فارس»، در: تاریخ خلیج فارس از قدیم‌ترین دوران تا کنون، ویراسته لارنس جی. پاتر، ترجمه محمد آقاجری، تهران: ققنوس.
- تاورنیه، ژان باتیست (۱۳۶۶)، سفرنامه تاورنیه، ترجمه ابوتراب نوری، تهران: سنائی.
- حزین لاهیجی، شیخ محمدعلی (۱۳۳۲)، تاریخ حزین، اصفهان: کتاب‌فروشی تأیید.
- حسن، هادی (۱۳۷۱)، سرگذشت کشتی‌رانی ایرانیان از دیرباز تا قرن شانزدهم میلادی، ترجمه امید اقتداری، تهران: به‌نشر.
- حورانی، جرج ف. (۱۳۳۸)، دریانوردی عرب در دریای هند، ترجمه محمد مقدم، تهران: ابن‌سینا.
- دریایی، تورج (۱۳۹۱)، ناگفته‌های امپراتوری ساسانیان، ترجمه آهنگ حقانی و محمود فاضلی بیرجندی، تهران: کتاب پارسه.
- رائین، اسماعیل (۲۵۳۶)، دریانوردی ایرانیان، تهران: جاویدان.
- شوارتس، پاول (۱۳۷۲)، جغرافیای تاریخی فارس، ترجمه کیکاووس جهاننداری، تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- شپیمان، کلاوس (۱۳۸۴)، مبانی تاریخ ساسانیان، ترجمه کیکاووس جهاننداری، تهران: فرزانه‌روز.
- صادقی، علی‌اشرف (۱۳۹۲)، «کلمات فارسی مربوط به دریانوردی در متون عربی»، در: مروریاد خلیج فارس؛ پژوهش‌های ایران‌شناسی در بزرگداشت استاد احمد اقتداری، به‌اهتمام میثم کرمی، تهران: گستره.
- طاهری، محمود (۱۳۸۸)، سفرهای دریایی مسلمین در اقیانوس هند، مشهد: فانوس دریا.
- عسکری چاهوردی، علیرضا (۱۳۹۲)، پژوهش‌های باستان‌شناسی کرانه‌های خلیج فارس، شیراز: دانشگاه هنر.
- فخرالزمانی قزوینی، ملاعبدالنبی (۱۳۶۲)، تذکره میخانه، به‌تصحیح احمد گلچین معانی، تهران: اقبال.
- فهمی، سیدحمید (۱۳۸۱)، فرهنگ عصر آهن در کرانه‌های جنوب غربی دریای خزر از دیدگاه باستان‌شناسی، تهران: سمیرا.
- قائم مقامی، احمدرضا (۱۳۹۷)، «درباره چند لغت و اصطلاح دریانوردی فارسی و عربی»، پژوهش‌های ایران‌شناسی، ش ۲.

۶۰ پژوهش‌نامه انتقادی متون و برنامه‌های علوم انسانی، سال بیستم، شماره اول، فروردین ۱۳۹۹

- کانر، کلیفورد (۱۳۹۰)، *تاریخ علم مردم*، ترجمه حسن افشار، تهران: ماهی.
- کراچکوفسکی، ایگناتی یولیانوویچ (۱۳۷۹)، *تاریخ‌نوشته‌های جغرافیایی در جهان اسلامی*، ترجمه ابوالقاسم پاینده، تهران: علمی و فرهنگی.
- مک ایودی، کالین (۱۳۶۴)، *اطلس تاریخی جهان از آغاز تا امروز*، ترجمه فریدون فاطمی، تهران: مرکز.
- نجم‌آبادی، شهناز راضیه (۱۳۹۳)، «حضور اعراب در کرانه‌های ایرانی خلیج فارس»، در: *تاریخ خلیج فارس از قدیم‌ترین دوران تا کنون*، ویراسته لارنس جی. پاتر، ترجمه محمد آقاجری، تهران: ققنوس.
- نوربخش، حسین (۱۳۸۲)، *دریانوردی در ایران*، تهران: دفتر پژوهش‌های فرهنگی.
- وثوقی، محمدباقر (۱۳۸۹)، *علل و عوامل جابه‌جایی کانون‌های تجاری در خلیج فارس*، تهران: پژوهشکده تاریخ اسلام.
- وثوقی، محمدباقر و منصور صفت‌گل (۱۳۹۵)، *اطلس تاریخ بنادر و دریانوردی ایران*، تهران: سازمان بنادر و دریانوردی.
- ویسهوفر، یوزف (۱۳۸۸)، *تاریخ پارس از اسکندر مقدونی تا مهرداد اشکانی*، ترجمه هوشنگ صادقی، تهران: فرزانه‌روز.
- یعقوبی، احمد بن واضح (بی‌تا)، *تاریخ الیعقوبی*، بیروت: دار صادر.

- Agius, A. Dionisius (2008), *Classic Ships of Islam from Mesopotamia to the Indian Ocean*, London, Boston: Brill.
- Bryce, Trevor. (2009), *The Routledge Handbook of the Peoples and Places of Ancient Western Asia*, London: Routledge.
- Grenet, F. (2003), *La Geste d'Ardashir fils de Pâbag*, Paris.
- Lorimer, John Gordon (1908-1915), *Gazetteer of the Persian Gulf, Oman and Central Arabia*, Calcutta.
- Potts, Timothy (1994), *Mesopotamia and East: An Archaeological and Historical Study of Foreign Relations ca.3400 -2000 B.C*, Oxford.
- Vanessa, M. A., Peter Verkinderen Heyvaert, and Jan Walstra (2013), "Geoarchaeological Research in Lower Khuzestan: State of the Art", in: *Susa and Elam. Archaeological, Philological, Historical and Geographical Perspectives*, Katrien De Graef and Jan Tavernier (eds.), Proceedings of the International Congress Held at Ghent University, December 14-17, 2009, MDP 58, Leiden, Boston: Brill.