

انسان و دریا



مروری بر هزاران سال ارتباط انسان و دریا در ایران

گردآورندگان: فریدون بیگلری، جبرئیل نوکنده

عبدالمجید نادری بنی و علی هژبری



سازمان اسناد و کتابخانه ملی جمهوری اسلامی ایران



سازمان اسناد و کتابخانه ملی جمهوری اسلامی ایران



سازمان اسناد و کتابخانه ملی جمهوری اسلامی ایران

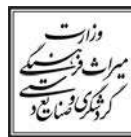
به نام خداوند جان و خرد

انسان و دریا

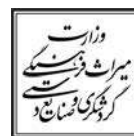
مروری بر هزاران سال رابطه انسان و دریا در ایران

گردآورندگان: فریدون بیگلری، جبرئیل نوکنده

عبدالمجید نادری بنی و علی هژبری



:	عنوان و نام پدیدآور
:	مشخصات نشر
:	مشخصات ظاهری
۹-۹-۹۵۱۴۳-۶۲۲-۹۷۸	شابک
:	وضعیت فهرست‌نویسی
:	یادداشت
:	یادداشت
:	یادداشت
:	موضوع
:	موضوع
:	شناسه افزوده
:	شناسه افزوده
:	شناسه افزوده
:	رده‌بندی کنگره
:	رده‌بندی دیویی
:	شماره کتاب‌شناسی ملی



انسان و دریا: مروری بر هزاران سال رابطه انسان و دریا در ایران

گردآوردگان	:	فریدون بیگلری، جبرئیل نوکنده، عبدالمجید نادری بنی و علی هژبری
ویراستار	:	ام‌البنین غفوری
طرح و اجرا	:	ام‌البنین غفوری
طراحی جلد	:	نینا رضایی
عکس آثار	:	ندا حسین طهرانی و نیما فکورزاده
ویرایش تصاویر	:	ام‌البنین غفوری، لیلا خاموشی، سهیلا داودپور
ناشر	:	موزه ملی ایران و سازمان و بنادر و دریانوردی
شابک	:	۹-۹-۹۵۱۴۳-۶۲۲-۹۷۸
نوبت چاپ	:	اول / ۱۳۹۸
شمارگان	:	۱۰۰۰ نسخه
نشانی	:	تهران، خیابان امام خمینی، ابتدای خیابان سی تیر، خیابان پروفیسور رولن، پلاک ۱، موزه ملی ایران
تلفن	:	۰۲۱ - ۶۶۷۰۲۰۶۲
تارنما	:	http://irannationalmuseum.ir/fa/



این کتاب به مناسبت نمایشگاه «انسان و دریا: مروری بر هزاران سال رابطه انسان و دریا در ایران» که از تاریخ ۲۴ آذرماه تا ۲۵ بهمن ماه ۱۳۹۸ در موزه ملی ایران با همکاری سازمان بنادر و دریانوردی برگزار شد، منتشر شده است.



رئیس کل موزه ملی ایران: جبرئیل نوکنده

معاون امور فرهنگی: فریدون بیگلری

معاون امور اجرایی: امید کمالوند

مسئول نمایشگاه و رئیس اداره معرفی و آموزش: نینا رضایی

امین اموال نمایشگاه: نینا رضایی

اداره اموال فرهنگی - تاریخی: جواد نصیری (رئیس)؛ زهرا اکبری، گل بهشت تقوا، صدیقه پیران، نینا رضایی، فرشته زکایی،

زهرا قلمکار، آمنه کوهی، ریحانه لسانی گویا، کرم میرزایی، نیره نظری

گروه پژوهش: یوسف حسن زاده (رئیس)؛ فیروزه بابایی نژاد، صدیقه پیران، روشنک جهرمی یکتا، لیلا خاموشی، سهیلا

داودپور، فاطمه ذوالفقاری، مژده شاکری، مهرو شاگردپور، محمدحسین عزیز خراقی، ام البنین غفوری، حسن مرادی، مریم

معتدی نصر، فریبا معجزاتی، کرم میرزایی و علی هژبری، بخش حفاظت و مرمت: پروانه سلطانی (مسئول)، مارال داداش زاده،

فرزاد گشایش، مهناز مردفکری

اطلاعات اشیاء (فارسی و انگلیسی): روشنک جهرمی یکتا، محمدحسین عزیز خراقی، ام البنین غفوری، فریبا معجزاتی

اداره معرفی و آموزش: نینا رضایی (رئیس)؛ مریم پناهی، لیلا حیدرپور

واحد انتشارات: ام البنین غفوری (مسئول)

روابط بین الملل: معصومه احمدی (مسئول)؛ مهرزاد خدایی

مسئول موزه ایران باستان: فیروزه سپیدنامه

مسئول موزه باستان شناسی و هنر اسلامی ایران: کرم میرزایی

اداره مالی و اداری: شهرام مهدوی؛ طیبه فرخی، الهام بنه، فدرا قوام رانکوهی، لیلا احمدیان و اکرم مینایی

امور گمرک و تشریفات: فرهاد نارویی

روابط عمومی: فاطمه عسگری و حسن نعمتی

دفتر مدیریت: علی نانکلی

پشتیبانی: نکیسا بایی، میلاد جانی پور و همکاران

حراست: رضا کیافر و همکاران

یگان حفاظت: صادق عسگری، علی عبدالله خانی و همکاران

محمد راستاد (مدیر عامل)

محمدعلی حسن زاده (معاون امور بندری و اقتصادی سازمان بنادر و دریانوردی)

علی مرادی (مدیر کل بررسی ها و مطالعات راهبردی)

یونس غربالی (رئیس اداره مطالعات راهبردی)

مهرداد اربابیان (کارشناس توسعه فرهنگ دریایی)



عبدالمجید نادری بنی (مدیر امور پژوهشی و همکاری علمی)



سپاسگزاری

وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی

دکتر علی اصغر مونسان (وزیر میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی)
دکتر محمدحسن طالبیان (معاون میراث فرهنگی)
دکتر محمدرضا کارگر (مدیرکل اداره کل موزه‌ها و اموال فرهنگی - تاریخی)
محمد خیاطیان (معاون توسعه مدیریت)
قدرت‌الله ابراهیمی (مشاور وزیر و مدیرکل دفتر ریاست)
دکتر جواد جهانبانی (مشاور وزیر و رییس کل حراست)
مهدی عسگری (معاون رییس کل حراست)
دکتر علیرضا بای (مشاور وزیر و مدیرکل روابط عمومی و اطلاع‌رسانی)
امیر رحمت‌اللهی (فرمانده یگان حفاظت)

اداره کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی استان‌ها

استان گیلان

امیر انتخابی (مدیرکل)
ولی جهانی (معاون میراث فرهنگی)
نسرین قوامی (امین اموال فرهنگی - تاریخی رشت)

استان گلستان

احمد تجری (مدیرکل)
سارا اخوت (معاون میراث فرهنگی)
غلامرضا حمیدی (امین اموال فرهنگی - تاریخی گرگان)
حمید عمرانی رکاوندی (مدیر پایگاه میراث فرهنگی دیوار بزرگ گرگان)

استان خوزستان

سید حکمت‌الله موسوی (مدیرکل)
احمدرضا حسینی بروجنی (معاون)
بیژن حیدری (مدیر پایگاه میراث جهانی شوش)
حمید سرخه (امین اموال فرهنگی - تاریخی شوش)
لقمان احمدزاده (باستان‌شناس)
مجید سروش (کارشناس)

کمیته ملی موزه‌های ایران ایکوم

سید احمد محیط طباطبایی

فهرست مطالب

۸.....	مقدمه / جبرئیل نوکنده.....	
۹.....	مقدمه / سازمان بنادر و دریانوردی.....	
۱۱.....	خلیج فارس و دریای کاسپی / عبدالمجید نادری بنی، حمید علیزاده لاهیجانی.....	
۲۱.....	صدف‌های زینتی: کهن‌ترین شواهد استفاده از منابع دریایی در ایران / سونیا شیدرنگ.....	
۲۸.....	خلیج فارس و دریانوردان شوش / عباس علیزاده.....	
۳۲.....	شواهدی از صید ماهی و نرم‌تنان در هزاره چهارم پیش‌ازمیلاد در سواحل شمالی خلیج فارس / محمدحسین عزیزی خرائقی، مرجان مشکور، ساناز بیضایی دوست، سپیده جمشیدی یگانه، افشین اکبری.....	
۳۵.....	بررسی نقش قایق توپک گلی چغامیش / شادی کلانتر.....	
۳۸.....	نقش کشتی در اثر مهرهای خزانه تخت جمشید / شاهرخ رزمجو.....	
۴۵.....	دریا در متون شاهی هخامنشی / سهیل دلشاد.....	
۴۷.....	بررسی نقش قایق بر روی دو اثر مهر گلی به‌دست‌آمده از کاوش‌های شوش / صدیقه پیران.....	
۵۰.....	کشمکش‌های هخامنشیان و سکاییان از دریای آرال تا دریای سیاه / احسان شواریبی.....	
۵۸.....	نقوش مرتبط با دریا در سکه‌های الیمایی / علی هژبری.....	
۶۰.....	نگاهی تاریخی به بنادر قدیمی ایران / عبدالمجید نادری بنی و حسین توفیقیان.....	
۷۴.....	دریای فارس و دریای کاسپی در «عجائب المخلوقات و غرائب الموجودات» نسخه موزه ملی ایران / کرم میرزایی.....	
۷۷.....	نگاهی به روابط تجاری ایران و چین در دوره اسلامی بر اساس منابع تاریخی و سفرنامه‌ها/ لیلا خاموشی.....	
۸۱.....	بررسی سکه‌های لاری دوره صفوی / گل بهشت تقوا.....	
۸۵.....	سیراف و جایگاه آن در بازرگانی بین‌المللی در جهان باستان / محمداسماعیل اسمعیلی جلودار.....	
۹۵.....	بررسی‌های مغناطیسی بر روی بقایای قلعه پرتغالی‌های بندر کنگ / کورش محمدخانی.....	
۱۰۰.....	قایق لوتکا و نقش آن در معیشت ساکنان جنوب دریای کاسپی / سجاد سمیعی.....	
۱۰۵.....	کاتالوگ آثار منتخب نمایشگاه انسان و دریا.....	
199.....	Persian Gulf and Susa Mariners / Abbas Alizadeh.....	
195.....	The History of the Archaeological Researches in Hormozgan Island / Sepehr Zarei.....	
173.....	The Sea on the Rocks. Sailing in the Rock Art of Gobustan / Dario Sigari.....	
163.....	The Achaemenids and the sea(s)/ Wouter F.M. Henkelman.....	

مقدمه

موقعیت فلات ایران بین سه پهنه آبی دریای کاسپی، خلیج فارس و دریای مکران باعث شده که ساکنان این سرزمین از هزاران سال پیش همواره به صورت مستقیم یا غیرمستقیم متأثر از این دریاها و منابع غنی آن‌ها باشند. شواهد باستان‌شناسی نشان می‌دهد که ساکنین سرزمین ایران حداقل از دوره پارینه‌سنگی جدید از منابع دریایی استفاده کرده‌اند که مدارک آن شامل صدف‌های دریایی از خلیج فارس است که به شکل مهره‌های تزئینی مورد استفاده بوده و تا غرب زاگرس مبادله یا جابه‌جا می‌شده‌اند. با توجه به نقوش مهره‌های هزاره چهارم و سوم پیش از میلاد از چغامیش، شوش و دیگر شواهد باستان‌شناسی از جنوب غرب ایران استفاده از قایق برای جابه‌جایی افراد و کالا طی این دوره رواج داشته است. با شکل‌گیری حکومت‌های منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای مانند سلسله عیلامیان و هخامنشیان، این دریاها علاوه بر جنبه‌های تجاری - فرهنگی، از جنبه نظامی نیز اهمیت یافتند. بازتاب این ارتباط دیرینه بین ساکنان این سرزمین و دریا را می‌توان در متون، بقایای باستان‌شناختی و دیگر شواهد دوره‌های متاخرتر تاریخی و اسلامی مشاهده کرد.

موزه ملی ایران با داشتن مجموعه‌های ارزشمندی از آثار مرتبط با فرهنگ دریانوردی، داد و ستد دریایی و نسخ کهن، منبع مهمی از اطلاعات مرتبط با دریا و دریانوردی است. نمایشگاه حاضر که حاصل همکاری نزدیک موزه ملی ایران و سازمان بنادر و دریانوردی با همکاری پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی و علوم جوی است را می‌توان نخستین گام مشخص در موزه ملی ایران برای بازشناسی گوشه‌ای دیگر از توانمندی مردم این سرزمین در بهره‌گیری از دریا و استمرار آن تا روزگار معاصر دانست.

در این نمایشگاه بیش از ۱۶۰ قلم شی از موزه ملی ایران و موزه‌های گرگان، گیلان و شوش (خوزستان) انتخاب شدند که از مکان‌های باستانی چون غار یافته، غار علی‌تپه (ال تپه)، تل سوزو، چغامیش، شوش، شهداد، شهرسوخته، تخت جمشید، شمی، سیراف، همیشه، دیوار گرگان، جزیره هرمز، قشم، بقعه شیخ صفی‌الدین اردبیلی، ایرانشهر، ملایر، آستارا و مجموعه کشتی غرق‌شده امیرآباد به دست آمده‌اند. این نمایشگاه بیش از سی هزار سال از پیشینه ارتباط انسان و دریا از دوره پارینه‌سنگی جدید تا اواخر دوره قاجار را در این سرزمین روایت می‌کند. امید که بازدید از این نمایشگاه بتواند بازدیدکنندگان را با گوشه‌ای از پیشینه کهن انسان و دریا در ایران آشنا سازد. نمایشگاه "انسان و دریا: مروری بر هزاران سال ارتباط انسان و دریا در ایران" از ۲۴ آذر ۱۳۹۸ تا ۲۵ بهمن ۱۳۹۸ در تالار نمایشگاه‌های موقت موزه ایران باستان در موزه ملی ایران قابل بازدید است.

در پایان لازم می‌دانم از حمایت‌های مقام عالی وزارت میراث‌فرهنگی، گردشگری و صنایع‌دستی، جناب آقای دکتر علی‌اصغر مونسان، و همچنین جناب آقای دکتر محمدحسن طالبیان، معاون محترم میراث‌فرهنگی و دکتر محمدرضا کارگر، مدیرکل امور موزه‌ها و اموال منقول فرهنگی - تاریخی سپاسگزاری کنم. با قدردانی ویژه از سازمان بنادر و دریانوردی به ویژه جناب آقای دکتر محمدعلی حسن‌زاده، معاون امور بندری و اقتصادی، آقای مهرداد اربابیان و همچنین از جناب آقای دکتر بهروز ابطحی، رئیس محترم پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی و علوم جوی و آقای دکتر عبدالمجید نادری بنی و از همکارانم در موزه ملی ایران.

جبرئیل نوکنده

رئیس کل موزه ملی ایران

۱۳۹۸

مقدمه

در نیمه اول سال ۱۳۹۸ سازمان بنادر و دریانوردی با مشارکت موزه ملی ایران و پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی و علم جوی، «طرح پژوهشی انسان و دریا» را با رویکرد بررسی فرهنگ دریانوردی ایرانیان بر اساس مدارک باستان‌شناسی به مورد اجرا درآورد. طرح مذکور، اهدافی چون معرفی رابطه انسان و دریا در تاریخ کشورمان را مدنظر قرار داده است.

در طول تاریخ، قلمرو سرزمینی ایران همواره خلیج‌فارس، دریای مکران و دریای کاسپی را دربر گرفته و در برخی دوره‌های تاریخی این قلمرو تا دریای سرخ، دریای مدیترانه، کرانه‌های دریای سیاه و اقیانوس هند گسترش داشته است. این مهم، مؤید حضور ایرانیان در دریا و نقش انکارناپذیر دریا در توسعه تمدن ایرانی است. بررسی تاریخی و معرفی تاریخ دریانوردی ایرانیان به جز جذابیت‌های تاریخی و علمی، با مسئله منافع ملی و اقتصادی نیز گره خورده است. به عبارت دیگر، امروزه بیش از هر زمان دیگری نیاز به بازنگری و بازآفرینی وجوه دریایی تمدن و فرهنگ ایران و شناسایی و معرفی آن در قالب آثاری چون کتاب، مقاله، نشریه و فیلم و ... احساس می‌شود و ضرورت دارد که اسناد و مدارک آرشیوی دریانوردی ایرانیان با برپایی نمایشگاه‌ها و موزه‌های تخصصی در معرض دید و دسترسی عموم قرار گیرد.

در اینجا لازم است اشاره‌ای گذرا به نقش و جایگاه آبراهه‌های فوق‌الذکر در توسعه تمدن و فرهنگ غنی ایرانی به عمل آید: خلیج‌فارس به عنوان یکی از خاستگاه‌های قدیمی تمدن‌های شناخته‌شده بشری همواره در قلمرو سرزمین ایران قرار داشته است. «هیچ آبراهه‌ای در جهان برای زمین‌شناسان، باستان‌شناسان، جغرافی‌دانان، بازرگانان، سیاستمداران، جهانگردان و محققین از گذشته تا حال به اندازه خلیج‌فارس مهم نبوده است».

در سمت جنوب شرق کشور دریای مکران قرار دارد که از آن به نام دریای مکران یا دریای پارس نیز یاد شده است. این توده آب با داشتن عمقی تا حدود ۴۲۰۰ متر یکی از مناطق مهم جهان به لحاظ زمین‌شناسی و یکی از ناشناخته‌ترین دریاهای جهان است. از آنجا که دریای مکران در مسیر تمدن‌های میان‌رودان در غرب و تمدن دره سند (ایندوس) در شرق قرار داشته است، همواره از اهمیت بالایی در تجارت برخوردار بوده و بنادر تاریخی مهمی همچون تیس و جاسک در کرانه آن، از رونق و شکوه فراوان آن در گذشته‌ای نه چندان دور حکایت می‌کند.

در شمال ایران دریای کاسپی یا در اصطلاح بین‌المللی دریای کاسپی قرار دارد که از گذشته تا به حال با بیش از ۷۰ نام گوناگون از آن یاد شده است. پیشینه فعالیت دریانوردی نیاکان ما اکنون در شمال کاسپی، دریای سیاه، دریای مدیترانه و در جنوب اقیانوس هند در زنگبار آفریقا مشاهده می‌شود.

در بیان توسعه فرهنگ و تمدن ایرانی از طریق دریانوردی در طول تاریخ به موارد متعددی می‌توان اشاره کرد: دیوار دربند در شمال غرب کاسپی (اکنون در داغستان روسیه) و حضور شیرازی‌ها در زنگبار و شواهد مراودات تجاری در شرق دور (چین و ژاپن) نمونه‌هایی بارز از وجود ارتباطات دریایی و به تبع آن توسعه دانش و فناوری دریانوردی ایرانیان از گذشته تا به حال است.

ایرانیان در توسعه فرهنگ دریانوردی از طریق فعالیت‌های علمی نیز نقش به‌سزایی داشته‌اند، به‌عنوان نمونه می‌توان به تدوین نخستین کتاب دریانوردی توسط ایرانیان با نام «راه نامک» اشاره کرد که برای اقیانوس‌هند و خلیج‌فارس در دوره تاریخی پیش از اسلام نگاشته شد. در این کتاب به اختصاصات دریاها، بادها و عوارض ساحلی اشاره شده است. این کتاب در طی اکتشافات واسکودگاما در سده‌های ۱۵ و ۱۶ میلادی مورد استفاده قرار گرفت و بسیاری از نام‌های به کار رفته در آن توسط وی تکرار شد. علاوه بر این، می‌توان به «ره نامه ابن ماجد، ۸۹۵ هجری» اشاره کرد که در خصوص راه‌های آبی و مشخصات مسیرهای دریایی که در زمان ساسانیان مورد استفاده بوده، پرداخته شده است.

شناخت گذشتگان ما از ویژگی‌های طبیعی کرانه‌ها و دریاها آن‌ها را قادر می‌ساخت تا دامنه فعالیت‌های بازرگانی خود را از سواحل غربی اقیانوس هند تا سواحل غربی اقیانوس آرام در چین (وحتی ژاپن) توسعه دهند. سفرهای ایرانیان با شناخت بادهای موسمی اقیانوس هند تا سواحل زنگبار در آفریقا و هندوستان امتداد می‌یابد. همچنین، آثار مهندسی ایرانیان در سواحل شرقی

مدیترانه و سواحل جنوبی دریای سیاه هم به چشم می‌خورد. خلق آثار و نوشته‌های متعدد در زمینه جغرافیای تاریخی توسط ایرانیان و اعراب نظیر نوشته‌های ابن حوقل، یعقوبی، ابوالفدا، مستوفی، ادیسی و دیگران حکایت از تجمیع عالمانه اطلاعاتی بسیار ارزشمند از توصیف ویژگی‌های طبیعی گذشته داشته و بیانگر نوع مراودات بازرگانی و فرهنگی آنان با ملل دیگر بوده است. استخراج بسیاری از این اطلاعات که در نوشته‌ها و نقشه‌های پیشینیان بوده است، نه تنها دارای ارزش تاریخی است بلکه گنجینه‌ای نفیس از آثار فرهنگی و حقوقی برای کشور محسوب می‌شود.

بنادر و جزایر ایرانی خلیج فارس و دریای مکران و دریای کاسپی نقش به‌سزایی در شکل‌گیری و توسعه تمدن و فرهنگ این مرز و بوم ایفاء کرده‌اند. از این میان، اما، قرار گرفتن بنادر و جزایر خلیج فارس در یکی از مهمترین راه‌های دریایی جهان، منطقه‌ای که به دلیل موقعیت جغرافیایی ویژه‌اش، تا پیش از دوران جدید صنعتی، نقش میانجی را در تبادل فرهنگ و تمدن داشته است، موجب شده تا این بنادر و جزایر علاوه بر کارکرد اقتصادی، نقشی اساسی را در شکل‌گیری و توسعه فرهنگی و سیاسی ایران در ارتباطات شرق و غرب ایفا کرده و از این نظر نسبت به دیگر نقاط از کارکردی متفاوت برخوردار بوده باشد. توضیح اینکه بنادر و جزایر خلیج فارس در موقعیت میانجی بین تمدن‌های قدیمی بین‌النهرین، ایران، دره سند و شبه‌جزیره عربستان قرار داشته و در واقع بخشی از این تمدن‌های باستانی محسوب شده و در عین حال با توجه به موقعیت جغرافیایی‌شان به عنوان واسطه تمدن‌های باستانی چین و هند و ایران و مصر و در دوران جدید به عنوان میانجی تمدن‌های خاورمیانه و غرب ایفای نقش کرده‌اند. به عبارت دیگر بنادر و جزایر خلیج فارس دریچه‌آشنایی ایرانیان با فرهنگ و تمدن‌های چین و هند و شرق آفریقا در دوره باستان و تمدن اروپایی در دوره جدید محسوب می‌شوند و از نقشی اساسی و عمده در شکل‌گیری و توسعه فرهنگی برخوردارند. این نکته باید مورد تأکید قرارگیرد که نقش جزایر و بنادر ایرانی از دیگر مناطق خلیج فارس مهم‌تر و تاثیرگذارتر بوده است، چرا که این نواحی علاوه بر تفوق جغرافیایی، از موقعیت طبیعی و آب و هوایی مناسب‌تری نیز برخوردار بوده‌اند. بنادر و جزایر واقع در شمال خلیج فارس به دلیل دارا بودن عمق مناسب سواحل و شرایط مناسب‌تر آب و هوایی و داشتن شهرهای پس‌کرانه‌ای آباد، در طول تاریخ نسبت به بنادر جنوبی خلیج فارس - واقع در کشورهای قطر و امارات و عربستان و کویت - از موقعیت بهتر و برتری برخوردار بوده و از قدیمی‌ترین ایام تا نیم قرن اخیر و دوران شکل‌گیری مراکز اقتصادی نفتی در خلیج فارس، همواره مرکز و کانون اصلی تمدن در بنادر و جزایر شمالی قرار داشته است.

در خصوص بنادر دریای کاسپی نیز باید گفت که این بنادر به عنوان دریچه‌آشنایی ایرانیان با تمدن‌های پیرامونی و از جمله «ماوراءالنهر» - آسیای میانه - و قفقاز و اوراسیا در طول تاریخ از کارکردی واسطه‌ای برخوردار بوده و ایفای نقش کرده‌اند. درباره نقش و جایگاه بنادر دریای کاسپین باید گفت که این بخش از سرزمین ایران به دلیل شرایط خاص جغرافیایی و در طول تاریخ ایران یکی از مراکز مهم تمدنی و فرهنگی ایرانی محسوب می‌شود و بنادر آن تا دوره جدید به دلیل اهمیت گذرگاهی در مسیر شمال و شمال شرقی و غربی ایران از اهمیت بسیاری برخوردار بوده‌اند و همواره به عنوان یکی از کانون‌های مهم سیاسی در شمال ایران تاثیرگذار بوده‌اند. این بنادر اما به دلیل شرایط مناسب آب و هوایی از دیرباز به عنوان یکی از مراکز مهم جمعیتی بخش‌های شمالی مورد توجه قدرت‌های بزرگ قرار داشته است و هم‌اکنون و به دنبال تغییرات مهم ژئوپلیتیکی پس از سقوط رژیم کمونیستی از حساسیت و اهمیت فوق‌العاده‌ای در مناسبات منطقه‌ای ایران برخوردار است.

با توجه به اهمیت و جایگاه سیاسی، اقتصادی و فرهنگی بنادر ایرانی خلیج فارس، دریای مکران و دریای کاسپی در تاریخ ایران و تاریخ دریانوردی ایرانیان و از آنجایی که تاکنون مجموعه‌ای که دربردارنده اطلاعات مربوط به فرهنگ دریانوردی ایرانیان و شواهد باستان‌شناختی آن باشد، گردآوری نشده است؛ لذا سازمان بنادر و دریانوردی مطالعات مبسوطی را در این حوزه آغاز کرده و در نظر دارد که با حمایت در برپایی نمایشگاه و معرفی این آثار در قالب کتاب، زمینه توسعه فرهنگ دریایی را فراهم کند. در این طرح برآن بوده‌ایم تا مجموعه‌ای از اسناد و مدارک تاریخی و مواد فرهنگی موجود در کشور را با همکاری موزه ملی ایران گرد آوریم تا از این رهگذر ویژگی‌های مهمی را که تفوق دریایی گذشتگان ما بر آن مبتنی بوده است، استخراج شود. به این منظور و در جهت جمع‌آوری مطلوب مواد فرهنگی دریایی از ظرفیت بالای موزه ملی ایران، پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی و علوم جوی و سازمان بنادر و دریانوردی بهره‌گیری شده است.

سازمان بنادر و دریانوردی

۱۳۹۸

خلیج فارس و دریای کاسپی

عبدالمجید نادری بنی^۱ و حمید علیزاده لاهیجانی^۲

مقدمه

است. در حاشیه خلیج فارس منابع درآمد بیشتر متکی بر صید، صنایع نفت، پتروشیمی و حمل و نقل استوار است. به همین منوال، ویژگی‌های طبیعی این دو دریا، بویژه ویژگی‌های اقیانوس‌شناختی و زمین‌شناختی آن‌ها، تاریخ دریانوردی در این دو دریا را تحت‌تأثیر قرار داده است. به طور قطع، در این نوشته کوتاه نمی‌توان به همه ویژگی‌های طبیعی این دریاها پرداخت لذا سعی شده است تا ویژگی‌های کلی زمین‌شناختی، ریخت‌شناختی و اقیانوس‌شناختی دریای کاسپی و خلیج فارس را که بیشترین تأثیر را بر دریانوردی و تاریخ دریانوردی داشته، مرور کنیم.

خلیج فارس

خلیج فارس امروزی بخشی از گستره آبی پهناوری است که در روزگاران قدیم از اروندرود در باختر خلیج فارس تا تمامی دریای مکران و بخشی از اقیانوس هند، تا حدود رود سند را به این نام می‌شناخته‌اند. امروزه محدوده خلیج فارس از خاور به تنگه هرمز و از غرب به رودخانه اروندرود در خوزستان ایران محدود می‌شود.

عمده شهرت خلیج فارس به دلیل وجود منابع عظیم نفت و گاز در سازندهای رسوبی آن است. باین‌حال هیچ آبراهی در جهان به اندازه خلیج فارس برای طیف وسیعی از پژوهشگران نظیر زمین‌شناسان، باستان‌شناسان، جغرافی‌دانان، اقتصاددانان، سیاستمداران، جهان‌گردان و مورخین، از گذشته تاکنون اهمیت نداشته است (Wilson: 1928).

خلیج فارس یکی از دریا‌های حاشیه‌ای اقیانوس هند است که به‌طور کامل بر روی فلات قاره قرار دارد. این خلیج با طولی در حدود ۱۰۰۰ کیلومتر و عرض ۲۰۰ تا ۳۰۰ کیلومتر، مساحتی در حدود ۲۲۶۰۰ کیلومتر مربع را می‌پوشاند. میانگین عمق آن در حدود ۳۵ متر است که در تنگه هرمز با عمق بیشینه ۱۶۰ متر، به تدریج به سمت شمال باختر از عمق آن کاسته شده و در عمیق‌ترین جا به حدود ۲۵ متر می‌رسد. از منظر ریخت‌شناسی، خلیج فارس در اثر عوامل زمین‌ساختی مؤثر به دو بخش قابل تقسیم است که محور طولی خلیج فارس این دو بخش را از هم تفکیک می‌کند. نیمه جنوبی خلیج فارس به صفحه پایدار عربی متعلق است، اما نیمه شمالی آن

طول خطوط ساحلی ایران در سواحل دریای کاسپی، خلیج فارس و دریای مکران و جزایر خلیج فارس بیش از ۵۸۰۰ کیلومتر برآورد می‌شود. ویژگی‌های طبیعی هر یک از این نواحی ساحلی، متفاوت از دیگری است. درحالی‌که دریای کاسپی فاقد ارتباط هیدرولوژیک به دریا‌های آزاد است، خلیج فارس جزئی از دریا‌های آزاد محسوب می‌شود (تصویر ۱). سواحل کاسپی به دلیل ارتفاعات البرز جزو پرباران‌ترین مناطق کشور محسوب می‌شوند و این درحالی‌است که متوسط بارش در برخی مناطق سواحل جنوبی ایران کمتر از ۱۰۰ میلی‌متر بر سال است. سواحل غربی خلیج فارس تحت‌تأثیر رودهای پر آب زاگرس و اروندرود سواحل با غلبه رودها هستند حال آنکه هر چه به سمت شرق خلیج فارس حرکت می‌کنیم از تعداد رودها و دبی آن‌ها کاسته می‌شود، به گونه‌ای که در بخش‌های شرقی سواحل خلیج فارس عملاً رودخانه دائمی وجود ندارد. درحالی‌که اغلب سواحل جنوبی ایران تحت تأثیر آب و هوای گرم حاره‌ای قرار دارند، در شمال کشور آب‌وهوا معتدل و مرطوب است. دریای کاسپی به دلیل ماهیت دریاچه‌ای خود با نوسانات بلندمدت متعدد سطح تراز آب مواجه است که مستقل از نوسانات جهانی تراز دریاها است درحالی‌که نوسانات بلندمدت تراز خلیج فارس از شرایط جهانی اقیانوس‌ها تبعیت می‌کند.

گذشته زمین‌شناسی و ویژگی‌های ریخت‌شناسی این دو دریا نیز با یکدیگر متفاوت است. خلیج فارس بخشی از فلات قاره است که سرگذشت آن با تشکیل کوه‌های زاگرس به هم گره خورده است، حال آنکه دریای کاسپی با پوسته‌ای نیمه‌اقیانوسی، تاریخ طولانی‌تری از خلیج فارس دارد و آن را آخرین بقایای اقیانوس تتیس کهن می‌پندارند. منابع نفت و گاز در دریای کاسپی (به‌ویژه سواحل ایرانی آن) در مقایسه با خلیج فارس بسیار جوان هستند و حجم ذخایر آن قابل‌قیاس با منابع عظیم نفت و گاز خلیج فارس نیست.

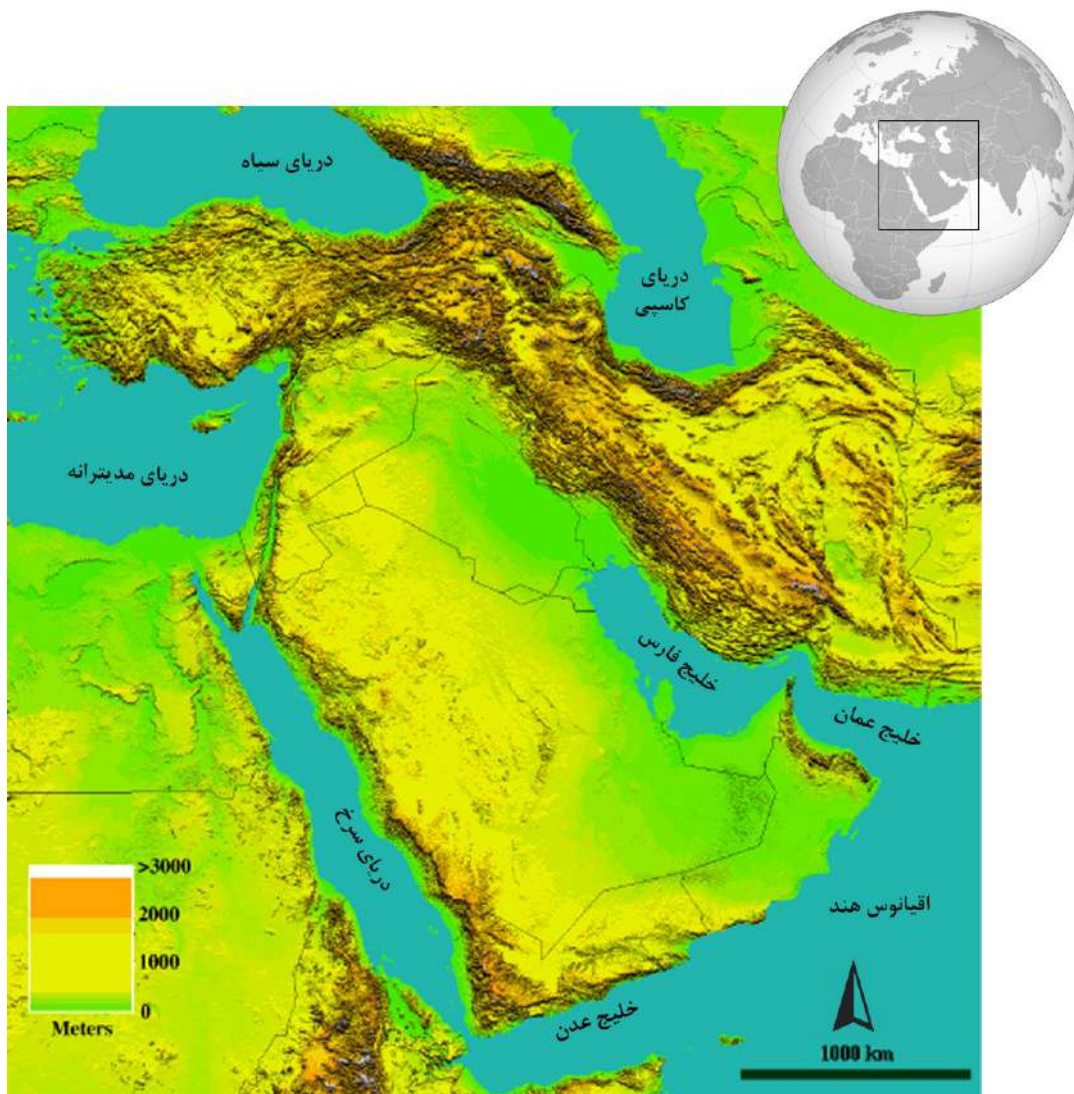
وجود تفاوت‌های آشکار طبیعی در این دو ناحیه بر نحوه زندگی مردمان ساحل‌نشین این دو دریا تأثیر گذارده است. در شمال ایران تراکم جمعیت بالا و در جنوب کمتر است. در سواحل شمالی ایران گردشگری و کشاورزی از منابع مهم درآمد ساکنان ساحلی

۱. مدیر امور پژوهشی و همکاری علمی پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی و علوم جوی

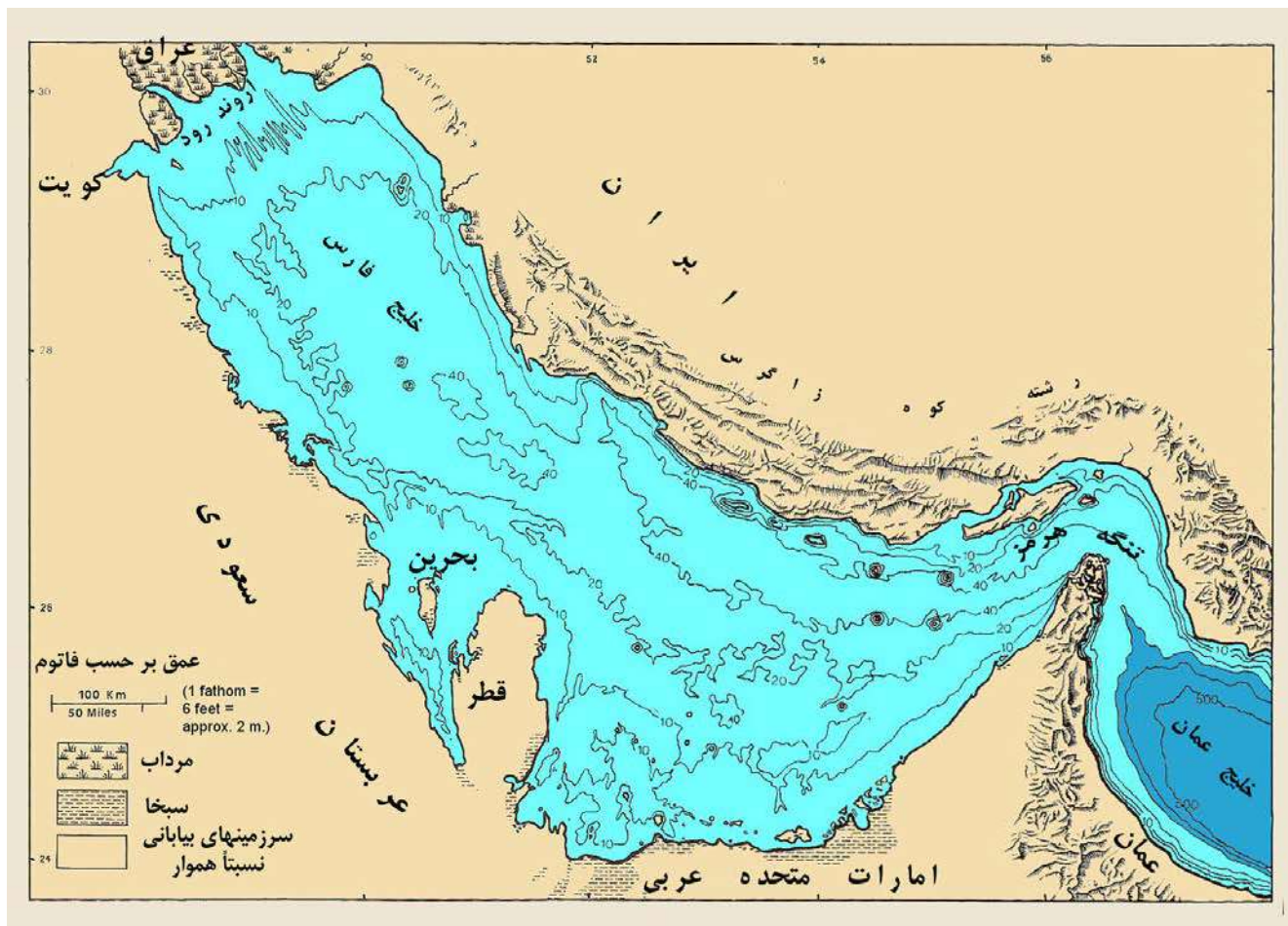
زاگرس می‌بینیم. در مرز مزوزوئیک با سنوزوئیک (حدود ۶۰ میلیون سال پیش) ورقه عربی به بلوک ایران برخورد می‌کند و به تدریج اقیانوسی که میان این دو قرار داشت، شروع به بسته شدن می‌کند تا اینکه در حدود ۱۰ میلیون سال پیش این برخورد کامل می‌شود. فشار ناشی از برخورد ورقه عربی با ورقه اوراسیا (که همچنان وجود دارد)، موجب فروافتادگی‌هایی در پیشانی این منطقه برخوردی می‌شود که خلیج فارس و دشت عراق در حوضه میان‌رودان از جمله آن‌ها است. بستر خلیج فارس به دلیل اینکه از ساختارهای خشکی اطراف آن تبعیت می‌کند، از نظر ریخت‌شناسی پیچیده است. خلیج‌های کوچک، خورها، جزایر، بانک‌های رسوبی، بسترهای سنگی، آبنسنگ‌های مرجانی، گودال‌های کارستی و بسیاری دیگر از عوارض ریختاری، موجب شده تا خلیج فارس به لحاظ ریخت‌شناسی پیچیده باشد. سواحل خلیج فارس نیز در همه‌جا یکسان نیست و تنوع بالایی دارد. سواحل ایران از استان بوشهر تا هرمزگان اغلب از ساختار

ناپایدارتر بوده و بخشی از کمر بند چین‌خورده زاگرس به‌شمار می‌آید (تصویر ۲). بخش شمالی خلیج فارس که در محدوده مرزهای ویژه اقتصادی ایران قرار دارد، دارای عمق و شیب بیشتری نسبت به بخش جنوبی است.

خلیج فارس به لحاظ ساختار زمین‌شناسی به‌طور عمده بخشی از ورقه پایدار عربی به‌شمار می‌آید. این ورقه در شمال و شمال-خاور به رشته‌کوه‌های زاگرس، در جنوب و خاور به اقیانوس هند و در باختر به دریای سرخ محدود است. ورقه زمین‌ساختی عربستان در طی دوران پالئوزوئیک (تا پیش از ۲۵۰ میلیون سال پیش) بخشی از ابرقاره گندوانا به‌شمار می‌آمده که در اثر انشقاق (ریفتی شدن) در پرمین، از این ابرقاره جدا شده است (تصویر ۳). در ژوراسیک و کرتاسه دریاهای درون قاره‌ای وسیعی در بخش‌های پیرامونی شمالی و خاوری ورقه عربی تشکیل شد و در آن‌ها رسوبات کربناته زیادی نهشته شد که امروزه آن‌ها را به‌صورت سنگ‌های آهکی بیرون‌زده در



تصویر ۱- نقشه عمومی از موقعیت خلیج فارس و دریای کاسپی و ناهمواری‌های این منطقه



تصویر ۲- ریخت‌شناسی عمومی حوضه خلیج فارس (Purser and Seibold: 1973)

کم آن‌ها است. خلیج‌های مصبی یا خورها در دهانه تقسیم‌شده رودها یا ورودی رودها به خلیج فارس توسعه یافته‌اند. مانند به‌طور عمده در مسیر رودهای پرآب جلگه‌های ایران و عراق مانند کرخه، کارون و دز پدید آمده است. سستی رسوبات و شیب کم جلگه خوزستان از عوامل مؤثر در شکل‌گیری بستر پریپچ و خم در مسیر جریان این رودها به شمار می‌آید.

سواحل جنوبی خلیج فارس به دو صورت مشاهده می‌شوند: بخشی از سواحل از مناطقی هموار تشکیل شده که تحت تأثیر جزر و مد بوده و آب وارد شده در هنگام مد به شدت تبخیر شده و رسوبات سبخایی (تبخیری) را تشکیل می‌دهند. بخش دیگری از این سواحل، ناهموار بوده و سواحل ماسه‌ای را تشکیل می‌دهند. سواحل ماسه‌ای و سبخایی هر دو به صحرای شبه‌جزیره عربستان ختم می‌شوند. در سواحل امارات متحده عربی بیابان‌های ماسه‌ای با تپه‌های ماسه‌ای عظیم در میان کوه‌های عمان و سواحل خلیج فارس گسترده شده‌اند و با سد کردن وادی‌ها موجب تشدید خشکی هوا در این منطقه از سواحل خلیج فارس می‌شوند (Bernier et al.: 1996). با وجود چنین شرایطی، سواحل پست امارات متحده عربی در کنار خلیج فارس

زاگرس پیروی می‌کند. در این امتداد، گاهی مانند باختر خورموج دامنه طاقدیس‌ها در خط ساحلی قرار گرفته و گاهی مانند جلگه بوشهر، نهشته‌های آبرفتی فاصله زیادی بین خط ساحلی با رشته‌کوه چین‌خورده زاگرس ایجاد کرده است. در نقطه‌هایی که آب خلیج فارس مستقیماً در مجاورت با طاقدیس‌ها قرار گرفته، ساحل ناهموار سنگی یا ساحل ماسه‌ای پدید آمده است. یکی دیگر از انواع غالب سواحل در بخش شمالی خلیج فارس، ساحل ماسه‌ای است. در این مناطق، به دلیل شیب کم ساحل و دامنه قابل توجه جزر و مد، نوار ساحلی پهن شده و به صورت یک واحد مجزا قابل مشاهده است. در بخش‌هایی از این جلگه ساحلی، مانند اطراف بندرلنگه، درخت حرا به طور طبیعی روییده و به صورت جنگل نسبتاً انبوهی درآمدن است. پشته‌های ماسه‌ای زیرآبی به هنگام جزر، تردد قایق‌های کوچک را دچار مشکل می‌سازد. برخی از این پشته‌ها در اثر تجمع ماسه برای همیشه سر از آب بیرون آورده و به صورت جزیره یا شبه‌جزیره درآمدن‌اند. جزایر نخیلو و ام‌الکرم در جنوب خورموج از این نوع هستند. دلتاها از عوارض دیگر خطوط ساحلی در بخش شمالی خلیج فارس است. از ویژگی‌های این عارضه، شیب فوق‌العاده

در طی یخبندان پلیستوسن جدید که از حدود صد هزار سال پیش شروع و تا ابتدای هولوسن (حدود ۱۱۷۰۰ سال پیش) ادامه می‌یابد، در اثر وقوع یخبندان، تراز آب دریاها کاهش یافت (Hopley: 1982) و در حدود ۲۰ تا ۲۱ هزار سال پیش به پایین‌ترین سطح خود یعنی ۱۲۰ تا ۱۳۰ متر پایین‌تر از تراز فعلی، رسید. با توجه به گودی کم خلیج فارس، در این زمان تقریباً بیشتر بستر فعلی خلیج فارس از آب دریا تهی بود و در میان این دره عظیم، رودهایی جاری بوده‌اند (تصاویر ۴ و ۵). در پایان این دوره و در حدود ۱۸ هزار سال پیش، تراز آب دریاها به تدریج افزایش یافت و در حدود شش هزار سال پیش به بالاترین سطح خود طی صد هزار سال اخیر رسید (Kassler: 1973). در این زمان تراز آب خلیج فارس یک تا سه متر بالاتر از وضعیت فعلی آن بود (تصویر ۳). (Lambeck et al.: 1996)

در حدود ۱۴ هزار سال پیش، آب‌های اقیانوسی از طریق تنگه هرمز شروع به وارد شدن به فروافتادگی خلیج فارس کردند. سپس در حدود ۱۲ هزار سال پیش یک کانال باریک و کم عمق به طول چندصد کیلومتر به سمت باختر گسترش یافت. پس از دوره یخبندان، پیشروی آب در خلیج فارس با سرعت زیاد رخ داد به گونه‌ای که در طول ۷۰۰۰ هزار سال (از ۱۳ هزار تا ۶ هزار سال پیش) سطح خلیج فارس به طول ۱۰۰۰ کیلومتر از تنگه هرمز تا محل دلتای فعلی دجله و فرات گسترش یافت که این به معنای میانگین ۱۴۰ متر پیشروی در سال است.

براساس شواهد به دست آمده از مطالعه مرجان‌های باربادوس، افزایش جهانی تراز آب دریاها که از ابتدای هولوسن آغازید، با دو افزایش سریع و ناگهانی همراه بوده است. نخستین افزایش منجر

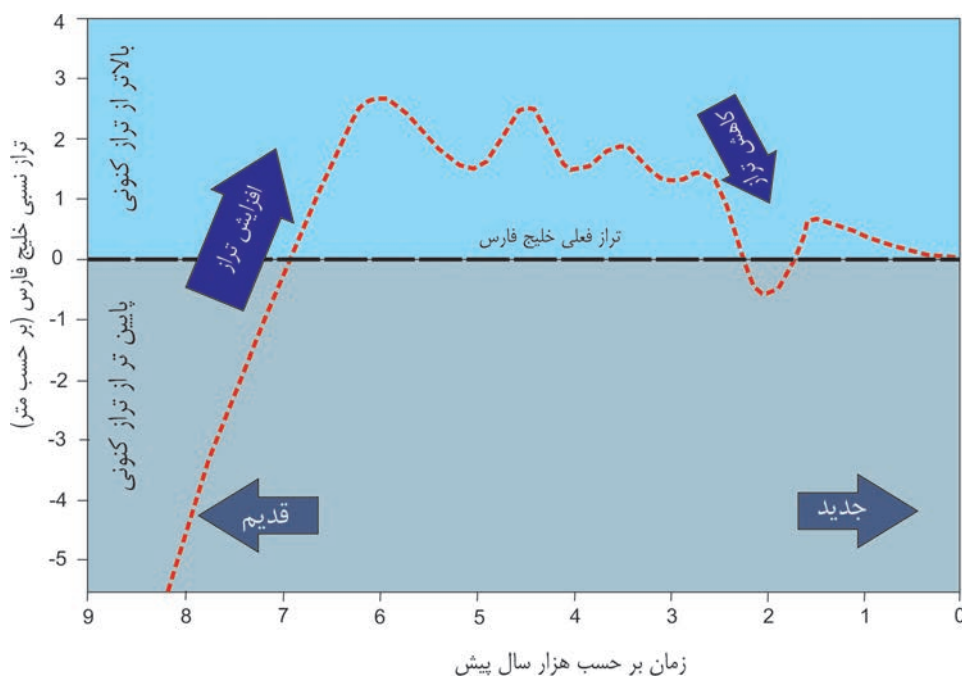
محل گسترش مرداب‌های متعددی است که امکان زندگی بشری را از هزاران سال پیش در این منطقه از خلیج فارس فراهم کرده است. در این مرداب‌ها جنگل‌های حرا و زندگی جانوری غنی جریان دارد و به همین دلیل از هزاره ششم پیش از میلاد مسیح در این منطقه از خلیج فارس شرایط برای سکونت بشر نیز فراهم بوده است.

خلیج فارس جزیره‌های متعددی دارد که منشأ و ساختار متفاوتی دارند. از نظر ساختمانی جزایر این خلیج به سه دسته تقسیم می‌شوند:

- جزیره‌های بزرگ ساختمانی: این جزایر به صورت طاق‌دیس‌های بزرگ و کشیده و در راستای روند چین‌خوردگی زاگرس (شمال باختر - جنوب خاوری) سر از آب بیرون آورده‌اند. جزیره‌هایی مانند قشم، لاوان و کیش از این نوع به‌شمار می‌آیند.
- جزیره‌های نمکی: این جزایر در واقع در اثر بالا آمدن گنبد‌های نمکی تشکیل شده‌اند و جزایری همچون هرمز، ابوموسی و سیری را تشکیل داده‌اند. شکل کلی این جزایر معمولاً به صورت مدور است.
- جزیره‌های کوچکی که از ناهمواری‌های سطح خلیج فارس شکل گرفته‌اند و در اثر فرایندهای ثانویه نظیر رسوب‌گذاری یا فعالیت‌های زیستی (به ویژه فعالیت‌های مرجانی) گسترش یافته‌اند.

آب و هوای گذشته و تغییرات تراز آب در خلیج فارس

تغییرات آب و هوایی معمولاً با تغییر تراز آب دریاها همراه بوده است. تصویر ۳ نوسانات تراز آب خلیج فارس را از ۹۰۰۰ سال پیش تاکنون نشان می‌دهد. خلیج فارس از زمان پیدایش آن، از تغییرات آب و هوایی جهانی و محلی متأثر شده و تراز آب آن و در نتیجه وسعت و گسترش آن دستخوش تغییراتی شده است.

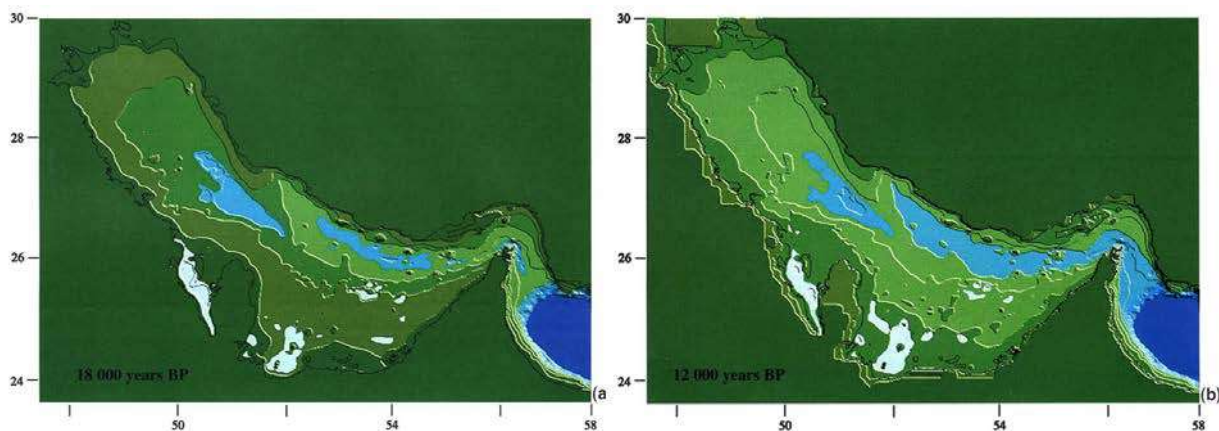


تصویر ۳- تغییرات تراز آب خلیج فارس از ۹۰۰۰ سال پیش تاکنون (Bernier et al.: 1996)

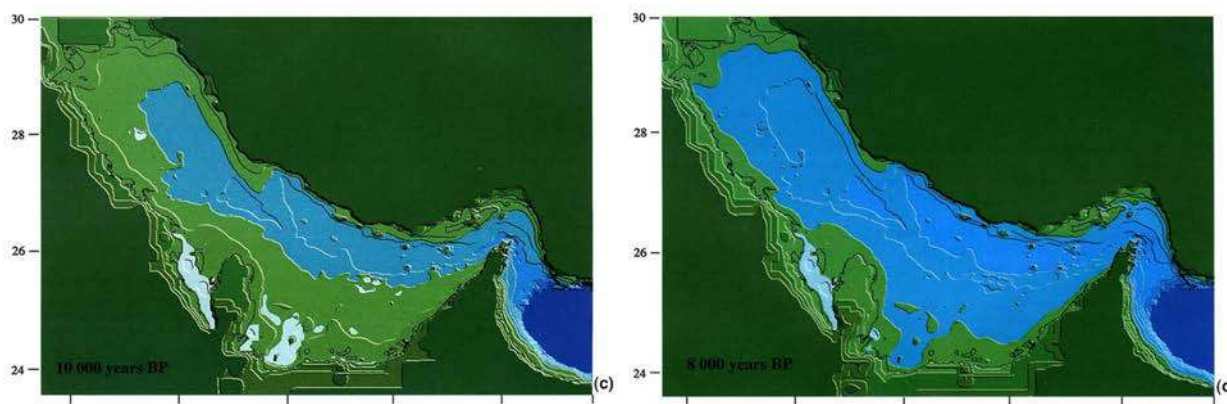
گسترده‌ترین وضعیت خود قرار داشته و تا نصیره و العماره در عراق و اهواز در ایران ادامه داشته است. مطالعات متعدد در کویت، بحرین و امارات متحده عربی نشان می‌دهد که خلیج فارس پس از یک دوره بیشینه تراز آب در ۶۰۰۰ سال پیش، به تدریج و با روندی آرام دچار کاهش تراز شده است (Bernier, et. al. 1995). این کاهش تراز آب در تمامی خلیج فارس تقریباً به صورت یکسان رخ داده و داده‌های مختلف از مناطق گوناگون خلیج فارس این فرضیه را تأیید می‌کند (تصویر ۳). بر اساس تغییرات رخ داده در تراز آب خلیج فارس طی هولوسن، برخی از باستان‌شناسان معتقدند که تشکیل جوامع اولیه در بستر خشک خلیج فارس رخ داده است. این پیشروی دریا موجب رانده شدن سومریان از بستر خلیج فارس و استقرار آن‌ها در جنوب میان‌رودان شده است (Kennett and Kennett: 2007). این فرضیه که به فرضیه "واحه خلیج فارس" معروف است تصریح می‌کند که در آخرین دوره یخبندان، جمعیت‌های پیش‌تاریخ در بستر خلیج فارس در اطراف منابع آب شیرین مانند چشمه‌ها، رودخانه‌ها و سیستم‌های تالابی جمع شده بوده‌اند. برخی از محققین تصور می‌کنند که پیشروی سریع آب خلیج فارس پس از عصر یخبندان، الهام‌بخش "باغ عدن" (یا "بهشت") یا داستان سیل نوح است که در کتاب انجیل آمده است (Ryan: 2000). طغیان خلیج فارس در طی هولوسن ممکن است جمعیت‌های

به افزایش آب به میزان حدود ۸۰ متر شد که در حدود ۱۱۵۰۰ تا ۱۲۰۰۰ سال پیش رخ داد و سپس افزایش دیگری با ارتفاع حدود ۵۰ متر در حدود ۸۵۰۰ تا ۹۵۰۰ سال پیش رخ داده است. در دوره افزایش سریع اول، خلیج فارس در محدوده‌ای به طول ۵۰۰ کیلومتر گسترش یافته است که به معنای سرعت گسترشی در حدود یک کیلومتر در سال است. در پایان این افزایش سریع و در حدود ۱۰ هزار سال پیش، با وجود گسترش طولی خلیج فارس به سمت باختر، بخش‌های وسیعی از جنوب خلیج فارس در خشکی قرار داشتند و افزایش تراز صرفاً به پر شدن بخش‌های عمیق خلیج فارس منجر شد (تصویر ۵). پس از افزایش سریع دوم در ۹۵۰۰ تا ۸۵۰۰ سال پیش، خلیج فارس به سمت بخش‌های جنوبی نیز گسترش پیدا کرد.

پیشروی خلیج فارس به سمت باختر، از ۸۰۰۰ هزار سال پیش ادامه داشته است و برخی از محققین براساس داده‌های دیرینه‌شناسی و منابع تاریخی، گسترش خلیج فارس را فراتر از موقعیت فعلی آن دانسته‌اند. براساس تراز نسبی آب دریاها (Dalongerville and San-laville 1987)، فرض بر این است که تراز آب در خلیج فارس در حدود ۴۳۰۰ سال پیش از میلاد به یک تا دو متر بالاتر از تراز فعلی آن رسیده است. بر همین اساس برخی معتقدند که خط ساحلی خلیج فارس پس از آخرین عصر یخبندان و در حدود ۴۳۰۰ سال پیش از میلاد در



تصویر ۴- گسترش خلیج فارس در ۱۸ هزار (سمت راست) و ۱۲ هزار سال پیش (سمت چپ)



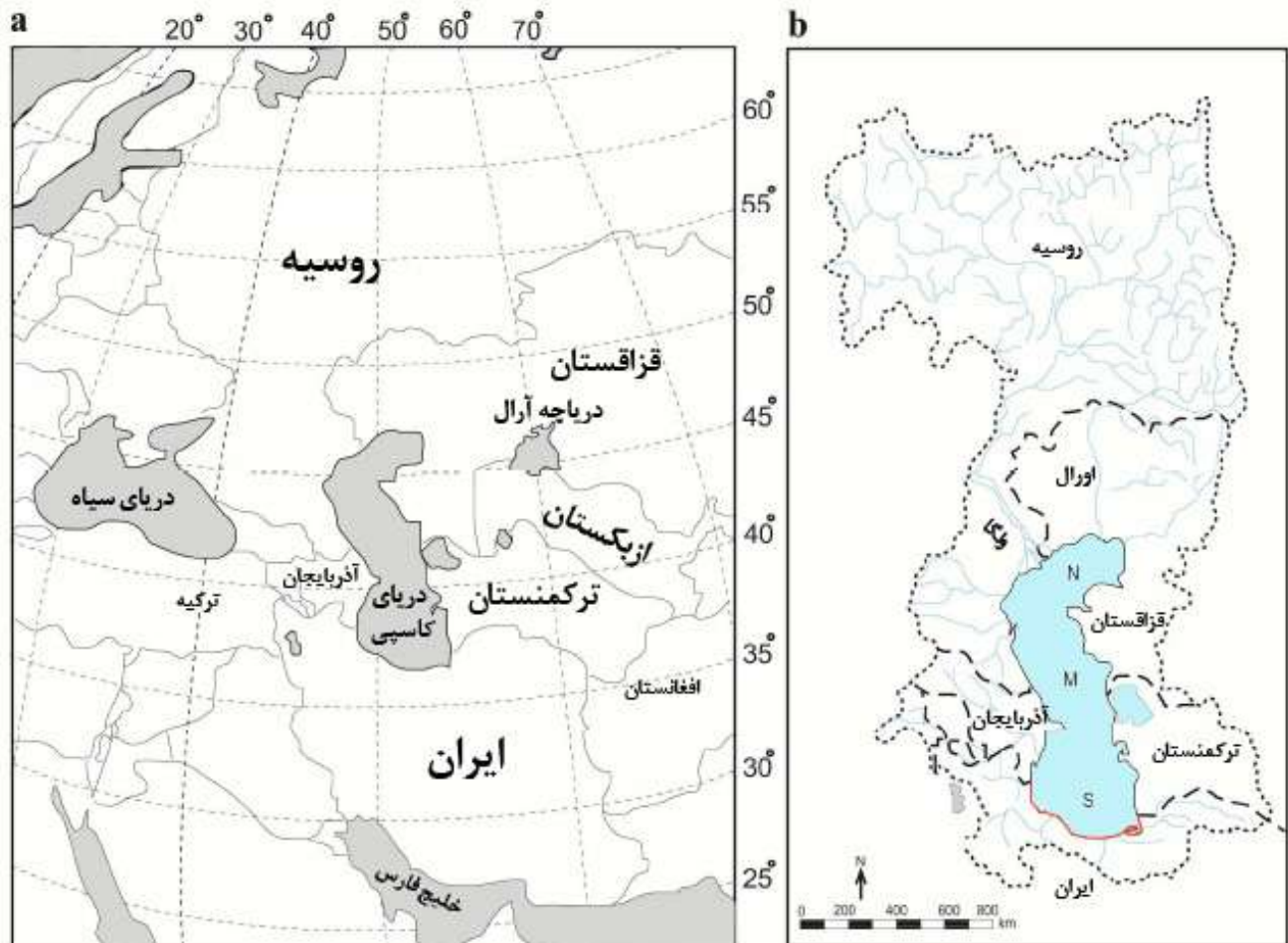
تصویر ۵- گسترش خلیج فارس در ۱۰ هزار (سمت راست) و هشت هزار سال پیش (سمت چپ) (Lambeck et al.: 1996)

اولیه ساکن بستر خلیج فارس را به مهاجرت مجبور کرده که در نهایت در عربستان، جنوب ایران و میان رودان جنوبی مستقر می‌شوند و سپس این مهاجرت منجر به تشکیل نخستین مراکز یکجانشینی و شبه‌دولت‌های اولیه در طی دوره‌های عبید (حدود ۶۰۰۰ تا ۴۳۰۰ پیش‌ازمیلاد) و اوروک (حدود ۴۰۰۰ تا ۳۳۰۰ پیش‌ازمیلاد) شد که به دنبال آن‌ها تمدن سومری شکل گرفت (Lahijani et al: ۲۰۰۸).

دریای کاسپی

دریای کاسپی بزرگترین توده‌ی آبی محصور در خشکی است که به طور طبیعی با دریاهای آزاد ارتباط ندارد. تراز آب کاسپی در حدود ۲۷ متر پایین‌تر از سطح آب‌های آزاد قرار دارد و بسیاری از پارامترهای ریخت‌شناسی آن (مانند مساحت، حجم، ژرفا) با نوسان تراز آب تغییر می‌کنند. از اینرو ذکر این مشخصات باید با ذکر تراز آب دریای کاسپی همراه باشد (لاهیجانی، ۱۳۸۳). بیشترین ژرفای دریای کاسپی ۱۰۲۵ متر (واقع در کاسپی جنوبی) و میانگین ژرفای آن ۲۰۸ متر است. این دریاچه عظیم در میان قاره آسیا و اروپا واقع است و امروزه پنج کشور شامل جمهوری اسلامی ایران، جمهوری

آذربایجان، فدراسیون روسیه، قزاقستان و ترکمنستان پیرامون آن قرار می‌گیرند (شکل ۶). محیط دریای کاسپی در حدود ۴۴۰۰ کیلومتر است که حدود ۸۲۰ کیلومتر آن متعلق به ایران است. مساحت حوضه آبریز دریای کاسپی حدود ۵/۳ میلیون کیلومتر مربع و تقریباً ده برابر مساحت خود حوضه است (تصویر ۶) که از این میان حوضه‌های آبریز رودخانه‌های ولگا، ترک، سولاک، اورال و سمور در شمال این حوضه، حدود نود درصد آب رودخانه‌های ورودی به دریای کاسپی را تأمین می‌کنند. حوضه آبریز دریای کاسپی در ایران شامل دامنه‌ی غربی کوه‌های کپه‌داغ، دامنه‌ی شمالی البرز و کوه‌های تالش و بخشی از کوه‌های زاگرس است و حدود پنج درصد ورودی رودخانه‌های به کاسپی را تأمین می‌کند (لاهیجانی، ۱۳۸۳). حوضه آبریز کاسپی از منطقه بیابانی در جنوب شرق تا مناطق معتدل مرطوب در عرض‌های جغرافیایی بالا پراکنده است (تصویر ۶). در حالی که رودخانه‌های سواحل شمالی به دلیل قرارگرفتن در مناطق معتدل مرطوب، بیش از نود درصد ورودی آب رودخانه‌های دریای کاسپی را تأمین می‌کنند، حوضه آبریز آن در جنوب و غرب، نقش اصلی در تأمین بار رسوبی دارند.



تصویر ۶- a: دریای کاسپی و کشورهای پیرامونی آن. نام و موقعیت کشورها ارائه شده است. b: حوضه‌ی آبریز دریای کاسپی در کشورهای گوناگون. حروف بزرگ N، M و S به ترتیب معرف زیرحوضه کاسپی شمالی، میانی و جنوبی است.

آرام و ژرفای کم است و بخش‌های جنوبی آن دارای شیب و ژرفای بیشتری است (تصویر ۷).

جنوبی‌ترین بخش کاسپی توسط کوه‌های قفقاز در غرب، تالش در جنوب غرب، البرز در جنوب و کپه‌داغ در جنوب شرق محصور است. کاسپی را بر اساس ریخت‌شناسی بستر آن به سه حوضه کاسپی شمالی، میانی و جنوبی تقسیم می‌نمایند (تصویر ۷). حوضه کاسپی میانی که محل برخورد ورقه پایدار سیبری و ورقه ناپایدار ایران است، دارای پتانسیل لرزه‌خیزی بالایی است. سواحل جنوبی دریای کاسپی و همه جنوب کاسپی نیز به دلیل قرار گرفتن در یک منطقه چین‌خورده، به لحاظ لرزه‌خیزی اهمیت بالایی دارند و تا کنون زمین‌لرزه‌های تاریخی بسیاری را در بخش خشکی ثبت کرده‌اند.

به لحاظ نوع‌شناسی کرانه و از منظر ریخت‌شناسی، منطقه‌ی ساحلی ایران در حوضه کاسپی جنوبی را می‌توان به چهار بخش عمده تقسیم نمود (تصویر ۸). همین مسئله باعث شده است تا هر یک از این مناطق دارای اختصاصات رسوب‌شناسی ویژه‌ای باشند. سواحل گلستان دارای رسوباتی ریزدانه، است. سواحل ناحیه شرقی و مرکزی مازندران با ماسه پوشیده شده است. در منطقه‌ی غرب مازندران و شرق گیلان سواحل دارای تنوع دانه‌بندی از قلوه سنگ تا ماسه هستند و در سواحل غرب گیلان به طور عمده ماسه درشت تا قلوه‌سنگ غلبه دارد.

یکی از مهمترین ویژگی‌های هیدرولوژی دریای کاسپی، نوسان‌های بلندمدت تراز آب آن است. دریای کاسپی فاقد جزر و مد محسوس است. بنابراین فارغ از نوسانات قابل اغماض روزانه، نوسانات تراز آب دریای کاسپی را می‌توان در دو دسته‌ی کلی نوسانات کوتاه‌مدت و نوسانات بلندمدت تقسیم‌بندی کرد.

نوسانات کوتاه‌مدت سالیانه کاسپی به صورت آهنگین رخ می‌دهد و وابسته به ورودی رود ولگا است، اما نوسانات بلندمدت دریای کاسپی از الگوی پیچیده‌تری برخوردار است و پیش‌بینی آن تاکنون امکان‌پذیر نشده است. دلیل این امر تا حدود زیادی به عدم شناخت کامل از پیش‌بینی رفتار عوامل اثرگذار بر تراز بلندمدت

در سواحل ایرانی دریای کاسپی حدود ۶۱ رود به سوی دریای کاسپی روان هستند. آن‌ها حوضه‌ای در حدود ۱۳۵۰۰۰ کیلومتر مربع را می‌پوشانند و سالیانه بیش از ۴۰ میلیون تن رسوب را وارد دریای کاسپی می‌کنند (لاهیجانی: ۱۳۸۳). رودخانه‌های ایرانی دریای کاسپی را بر اساس ریخت‌شناسی دهانه رودخانه به سه دسته تقسیم کرده‌اند: (Kakroodi et al.: 2013)

گونه ۱: رودهایی که به مرداب‌ها منتهی شده و پس از آن وارد دریا می‌شوند (نظیر رودهای منتهی به تالاب انزلی).

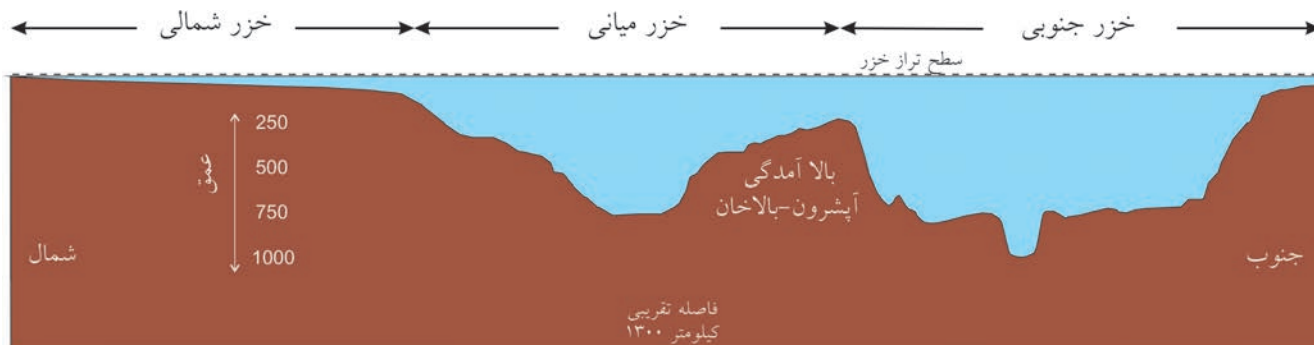
گونه ۲: رودهایی که به طور مستقیم وارد آب دریا می‌شوند بدون اینکه بتوانند دلتا تشکیل دهند (نظیر رود تجن یا نکا رود).

گونه ۳: رودهایی که با داشتن بار رسوبی کافی تشکیل دلتا داده و از میان آن به دریا می‌رسند (نظیر سفیدرود و گرگان رود)

آب و هوای حاکم بر کاسپی متأثر از موقعیت جغرافیایی آن است. این دریا به دلیل قرارگیری در عرض‌های نسبتاً پایین جغرافیایی، مقدار قابل توجهی از پرتوهای خورشیدی را دریافت می‌کند (لاهیجانی: ۱۳۸۳). به جز عرض جغرافیایی، کوه‌نگاری اطراف کاسپی بر رژیم آب و هوای دریای کاسپی بسیار تأثیرگذار است. در بخش‌های جنوبی و غربی آن که رشته کوه‌های البرز و قفقاز و در بخش‌های شمالی و شرقی که استپ‌ها و بیابان‌ها قرار دارند، رفتار فرایندهای جوی بسیار متفاوت است. در مقیاس جهانی، مهمترین سیستم‌های جوی اثرگذار بر آب و هوای کاسپی سیستم پرفشار سیبری در آسیا و سیستم بارشی مدیترانه‌ای است.

زمین‌شناسی و ریخت‌شناسی دریای کاسپی

حوضه آبی دریای کاسپی از نظر زمین ساختی ناهمگن است و عوارض ساختاری بستر آن ارتباط تنگاتنگی با ساختار خشکی پیرامون آن دارد. این حوضه یک حوضه بین قاره‌ای است که در میان سپر پایدار روسیه در شمال و عوارض زمین‌ساختی فعال در جنوب قرار دارد. به همین دلیل، بخش شمالی این دریا دارای شیب



تصویر ۷- نیمرخ شمالی- جنوبی ژرفانگاری کاسپی و تقسیم‌بندی کلی ریخت‌شناسی کاسپی. عمق بر حسب متر در سمت چپ تصویر نشان داده شده است (بر اساس نقشه‌ی ۱:۷۰۰۰۰۰ دریای کاسپی).

امر شاید به خاطر فراوان تر بودن شواهد این نوسانات در این دوره و نیز اهمیت آن از نظر همزمانی این دوره با گسترش زندگی انسان در این منطقه باشد. از آنجا که نوسانات دریای کاسپی تحت تأثیر عوامل محیطی و به ویژه عوامل آب و هوایی شکل می‌گیرد، بررسی آن‌ها می‌تواند در تبیین چگونگی تأثیر متقابل بشر و محیط حائز اهمیت باشد.

شواهد مختلفی نشان می‌دهد که دریای کاسپی در حدود ۱۵۰۰۰ سال پیش در دوره بالایستایی خود قرار داشته است و تراز آن نسبت به امروز حدود ۱۰ متر بالاتر بوده است. این دوره‌ی بالایستایی در فرهنگ مطالعات کاسپی به بالایستایی خوالینین معروف است. این بالایستایی سپس با کاهش تراز ناگهانی تا تراز ۵۰- (حدود ۲۳ متر پایین‌تر از وضع فعلی) دنبال شد که تا حدود ۹۰۰۰ سال پیش ادامه یافت (تصویر ۹). پس از این، برای چند دوره افزایش‌ها و کاهش‌های تراز کاسپی دنبال شد. اصولاً افزایش تراز در دریای کاسپی توسط زمین‌شناسان به خوبی قابل تشخیص است اما کاهش تراز به دلیل آن که شواهد آن به طور عمده با دریای امروزی پوشیده شده و شناخت آن نیازمند تجهیزات ویژه است، خیلی دقیق نیست. یکی از دوره‌های کاهش تراز دریای کاسپی که درباره آن اتفاق نظر وجود ندارد، از حدود ۲۰۰۰ سال پیش شروع و تا حدود ۹۰۰ سال پیش امتداد دارد و از آن به عنوان پسروی دریند نام برده می‌شود. نادری بنی و همکارانش (۲۰۱۳)، با بررسی شواهد تاریخی، زمین‌شناسی و دیرینه اقلیم، نموداری را برای این دوره ارائه نمودند. بر اساس این یافته‌ها، نوسانات تراز کاسپی در محدوده بین ۱۹- متر (۸ متر بالاتر از تراز کنونی در اوایل سده ۱۴ میلادی) تا کمتر از ۳۰- متر (در حدود سده ۱۰ میلادی) در نوسان بوده است. این

کاسپی بازمی‌گردد. با این حال، مهترین دلیل نوسانات تراز آب دریای کاسپی، عوامل آب و هوایی هستند که کنترل بارش و تبخیر را در حوضه آبریز دریای کاسپی، در اختیار دارند. از آنجا که حجم عمده‌ی آب ورودی به کاسپی از رود ولگا تأمین می‌شود، تلاش عمده محققین بر عوامل مؤثر بر دبی این رود نظیر تبخیر و بارش در حوضه آبریز آن استوار است.

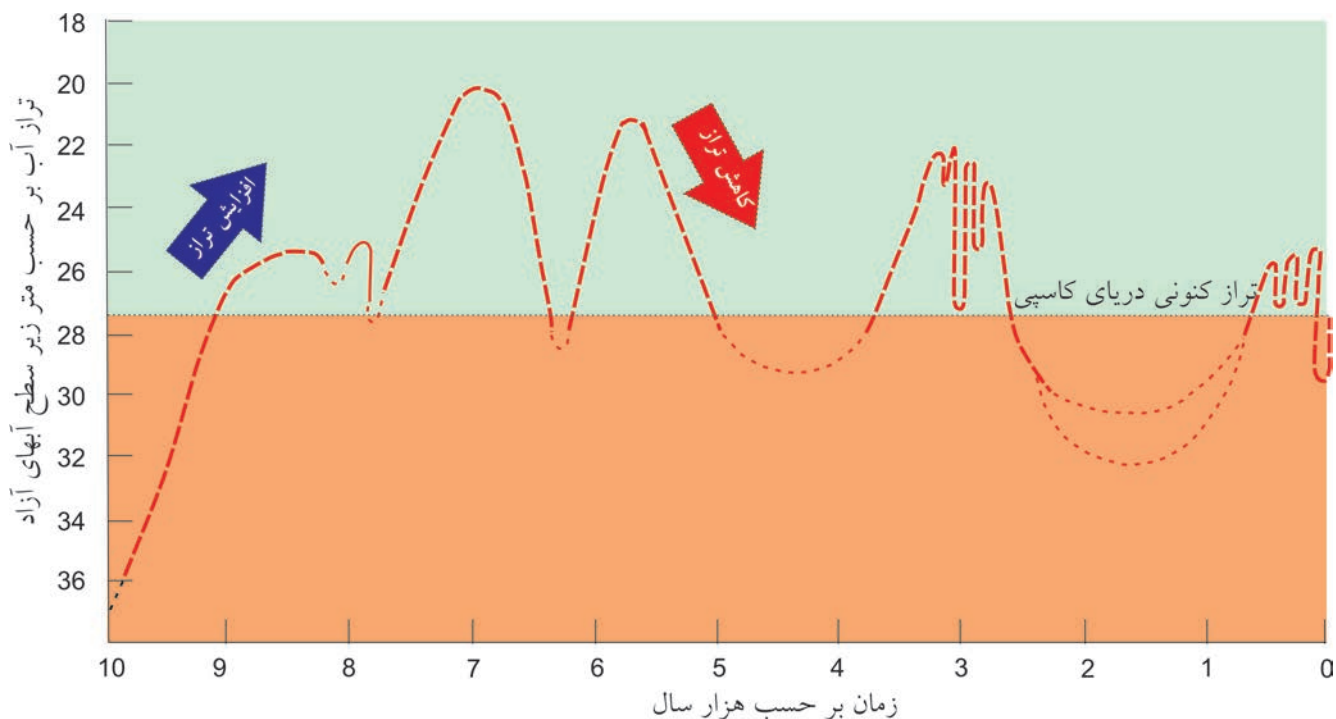
دریای کاسپی در حدود ۵ میلیون سال پیش از دریا‌های آزاد جدا شد و از آن پس ماهیت دریاچه‌ای به خود گرفت. از آن زمان تاکنون، تراز آب این دریاچه صدها متر نوسان داشته است. حتی در سده گذشته نیز تراز آب کاسپی تا حدود سه متر نوسان کرده است. پیش از کواترنری، پسروی بزرگی در دریای کاسپی روی داد به طوری که تراز آب آن ۳۰۰ متر پایین‌تر از تراز کنونی قرار گرفت. از اینرو بستر قدیمی دریا با سرعت فرسایش یافت و مسیر رودهایی شد که دره‌های ژرفی را در بستر قدیمی دریا به وجود آوردند. در این زمان همچنان دریای کاسپی از دریا‌های آزاد جدا بود و نوسان تراز آب آن یکی از شاخص‌های عمده‌ی این حوضه شد (لاهیجانی: ۱۳۸۳).

بزرگترین پیشروی کاسپی در پلیوسن آغازین روی داد و بیش از ۱۵۰ متر تراز آن افزایش یافت. پس از آن در حدود دو میلیون و هشتصد هزار سال پیش حداکثر تراز آب دریا به حدود ۵۰ متر رسید که با یک پسروی عمده در حدود ۸۰۰ هزار سال پیش دنبال شد. این چرخه‌های عظیم با چرخه‌های متعدد پیشروی-پسروی دریا با دوره‌های کوتاه‌تر دنبال شد.

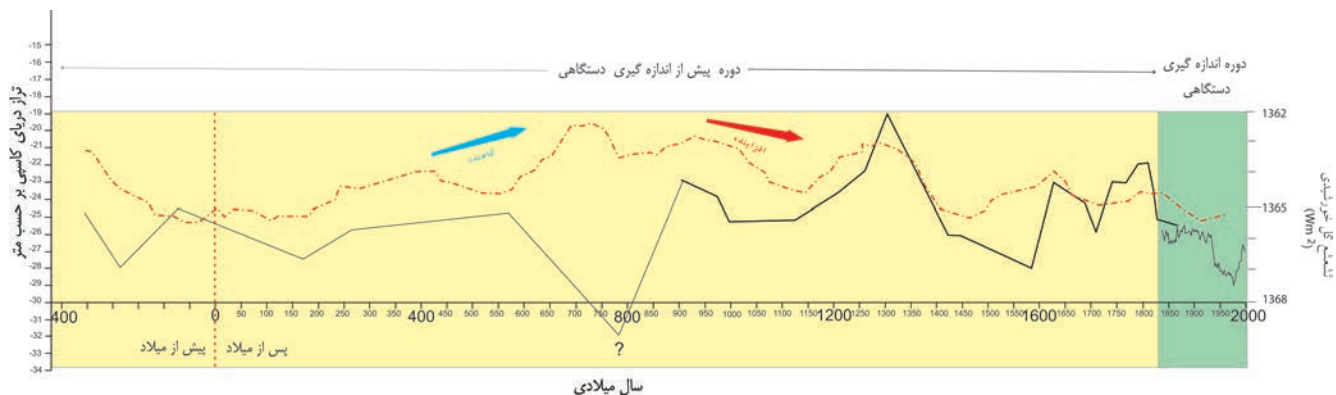
نوسانات تراز دریای کاسپی در طی دهه‌ها سال اخیر با دقت بیشتری از سوی زمین‌شناسان بررسی شده است (تصویر ۹). دلیل این



تصویر ۸- سواحل جنوب کاسپی و تقسیم‌بندی ریخت‌شناسی آن



تصویر ۹- نوسانات تراز آب دریای کاسپی در طی ده هزار سال اخیر (Rychagov: 1997). خطوط خطچین نازک دوره‌هایی را نشان می‌دهد که در مورد تراز دریای کاسپی اطلاعات دقیقی وجود ندارد.



تصویر ۱۰- نوسانات تراز دریای کاسپی (خط تیره پیوسته) و نوسانات فعالیت خورشیدی (خطچین قرمز) در طی ۲۴۰۰ سال اخیر (Naderi Beni et al.: 2013). فلش آبی رنگ نشان‌دهنده کاهش فعالیت خورشیدی است که عمدتاً با افزایش تراز آب دریای کاسپی همراه است (کاهش تبخیر) و فلش قرمز رنگ نشان‌دهنده افزایش فعالیت خورشیدی (افزایش تبخیر) است که به طور عمده با کاهش تراز کاسپی همراه بوده است. در حدود سال‌های ۶۰۰ تا ۹۰۰ میلادی، گرچه با کاهش فعالیت خورشیدی مواجه بوده‌ایم اما شواهدی مبنی بر افزایش تراز کاسپی یافت نشده است و این مسئله می‌تواند یک مسئله علمی جذاب برای مطالعات بعدی باشد.

تاریخی، در سال ۱۳۰۴ میلادی، افزایش تراز کاسپی چنان بود که جزیره آیسکون که از دیرباز از بنادر مهم دریای کاسپی بود، به زیر آب رفت. نوسانات دریای کاسپی همچون گذشته، باز هم ادامه خواهد داشت و شناخت رفتار دریای کاسپی می‌تواند به سرمایه‌گذاری‌های عمده‌ای که در بنادر و سواحل انجام می‌شود، کمک قابل توجهی کند.

منابع

لاهیجانی، ح.

۱۳۸۳ مقدمه‌ای بر ویژگی‌های دریای خزر، انتشارات نوربخش، تهران

نوسانات با فعالیت‌های خورشیدی هماهنگی جالب توجهی را نشان می‌دهند (تصویر ۱۰). بر این اساس، به نظر می‌رسد نوسانات تراز دریای کاسپی تا حدود زیادی وابسته به میزان تبخیر از سطح و میزان بارش (عوامل آب و هوایی) است.

یکی از نکات قابل توجه در رابطه با نوسانات دریای کاسپی، همزمانی این نوسانات عمده با حوادث تاریخی مهم در اطراف این دریا است. به عنوان مثال، افزایش ناگهانی تراز آب دریای کاسپی در اوایل سده ۱۴ میلادی و اواسط سده ۱۳ میلادی، با هجوم مغول‌ها و از میان رفتن امپراتوری خزرها همزمان است. بر اساس گزارشات

- Bernier, P., R. Dalongeville, B. Dupuis and V. de Medwecki
1995 "Holocene shoreline variation in the Persian Gulf: example of the Umm Al-Qowayn lagoon (UAE). *Quaternary International*, 29/30, 95-103.
- Bruthans, J., M. Filippi, M. Geršl, M. Zare, J. Melková, A. Pazdur and P. Bosák
2006 "Holocene marine terraces on two salt diapirs in the Persian Gulf, Iran: age, depositional history and uplift rates": *Journal of Quaternary Science*, Vol. 21, No. 8, pp. 843-857.
- Dalongeville, R., P. Sanlaville
1987 "Confrontations des datations isotopiques aux données géomorphologique et archéologiques à propos des variations relatives du niveau marin sur la rive arabe du Golfe Persique". In: Aurenche, O., Evin, J., Hours, F. (Eds.), *Chronologies in the Near East, Relative Chronologies and Absolute Chronology 16000-4000 BP*, Colloque international du CNRS, BAR International Series 379. Archaeological series 3, Oxford-Lyon, pp. 567-584.
- Hopley, D.
1982 *The Geomorphology of the Great Barrier Reef*. John Wiley & Sons. New York.
- Kakroodi A., S. Kroonenberg, AN. Ben, A. Noehgar
2013 "Short-and Long-Term Development of the Miankaleh Spit, Southeast Caspian Sea", *Iran Journal of Coastal Research* 30: 1236-1242.
- Kassler, P.
1973 "The structural and geomorphic evolution of the Persian Gulf". In: Purser BH (ed), *The Persian Gulf: Holocene carbonate sedimentation and diagenesis in a shallow epicontinental sea*. Springer, New York, pp 11-32.
- Kennett, D.J., J.P. Kennett
2007 "Influence of Holocene marine transgression and climate change on cultural evolution in southern Mesopotamia". In: Anderson, D.G., Maasch, K.A., Sandweiss, D.H. (eds) *Climate change and cultural dynamics: a global perspective on mid-Holocene transitions*. Elsevier.
- Lahijani H, V. Tavakoli, A. Amini
2008 "River mouth configuration in south Caspian coast", *Iran Environmental Sciences* 5:65-86.
- Lambeck, K.
1996 "Shoreline reconstructions for the Persian Gulf since the last glacial maximum". *Earth and Planetary Science Letters* 142, pp. 43-57.
- Naderi Beni, A. and et al.
2013 "Caspian sea-level changes during the last millennium: historical and geological evidence from the south Caspian Sea *Climate of the Past* 9: 1645-1665.
- Pirazzoli, P., J.-L. Reyss, M. Fontugne, A. Haghypour, A. Hilgers, H. Kasper, H. Nazari, F. Preusser and U. Radtke
2004 "Quaternary coral-reef terraces from Kish and Qeshm Islands, Persian Gulf: new radiometric ages and tectonic implications": *Quaternary International*, V. 120, No. 1, p. 15-27.
- Purser, B. H.
1973 "Sedimentation around Bathymetric Highs in the Southern Persian Gulf". in: *The Persian Gulf: Holocene carbonate sedimentation and diagenesis in a shallow epicontinental sea*. Edited by Purser. Springer-Verlag, Berlin, Heidelberg, New Yourk, 1973.
- Purser, B.H. and E. Seiuld
1973 "The Principal Environmental Factors Influencing Holocene Sedimentation and Diagenesis in the Persian Gulf". in: *The Persian Gulf: Holocene carbonate sedimentation and diagenesis in a shallow epicontinental sea*. Edited by Purser. Springer-Verlag, Berlin, Heidelberg, New Yourk, 1973.
- Ryan, W. B., W. C. Pitman
2000 "Noah's Flood: The new scientific discoveries about the event that changed history", Simon & Schuster
- Rychagov, G.
1997 *Holocene oscillations of the Caspian Sea, and forecasts based on palaeogeographical reconstructions*, *Quaternary International* 41:167-172.
- Sanlaville, P.
1989. Considération sur l'évolution de la basse Mésopotamie au cours des derniers millénaires. *Paléorient* 15, 5-27.
- 2002 "The deltaic complex of the lower Mesopotamian plain and its evolution through millennia". In: Nicholson, E., Clark, P. (Eds.), *The Iraqi Marshlands*. Politico's Publishing, London, pp. 133-150.
- Sanlaville, P., R. Dalongeville
2005 "L'évolution des espaces littoraux du Golfe Persique et du Golfe d'Oman depuis la Phase finale de la transgression post-glaciaire". *Paléorient* 31, 9-26.
- Sarnthein, M.
1972 "Sediments and history of the postglacial transgression in the Persian Gulf and Northwest Gulf of Oman". *Marine Geology* 12, pp. 245- 266.
- Seibold E, K. Vollbrecht
1969 "Die Bodengestalt des Persischen Golfs. "Meteor Forschungs- Ergebnisse", *Reihe C*, No. 2:29-56.
- Wilson A-T, L.-S. Amery
1928 *The Persian Gulf. An Historical Sketch from the Earliest Times to the Beginning of the 20. Century*. With a Foreword by LS Amery. Clarendon Press.

صدف‌های زینتی: کهن‌ترین شواهد استفاده از منابع دریایی در ایران

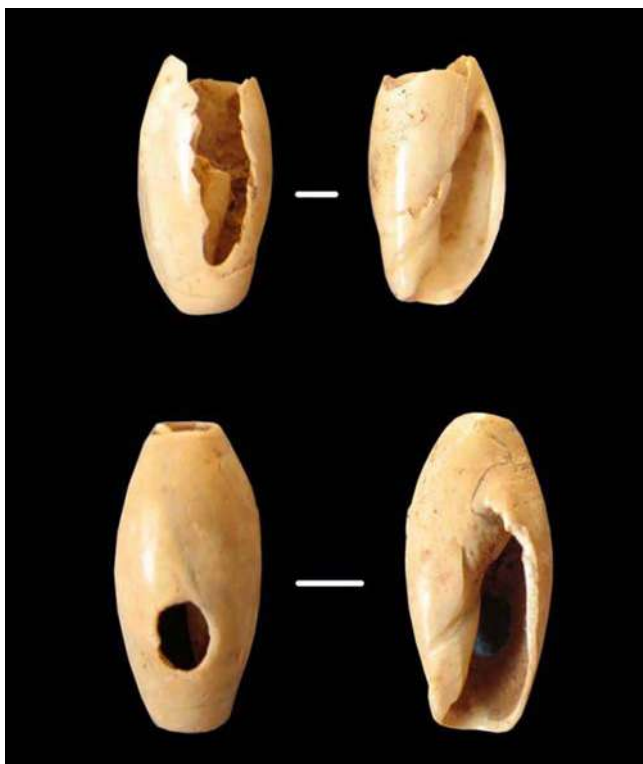
سونیا شیدرنگ^۱

شواهد مستند از الگوهای رفتاری جوامع پارینه‌سنگی جدید شامل نخستین شکل برقراری ارتباط، هویت شخصی و گروهی و متعاقباً پیچیدگی اجتماعی هستند که اشیایی مانند دست‌تراش‌های سنگی و استخوانی اطلاعات کمی در این زمینه ارائه می‌کنند.

از این رو، صدف‌های یافت‌شده از کاوش‌های اخیر غار یافته با وجود تعداد اندک، اطلاعات ارزشمندی از الگوهای رفتاری جوامع پارینه‌سنگی جدید ایران را در اختیار ما می‌گذارند (شیدرنگ ۱۳۸۶). بر اساس مطالعات مقدماتی، آویزها و یا مهره‌های صدفی غار یافته که متعلق به بازه‌ی زمانی حدود چهل هزار تا سی و پنج هزار سال پیش هستند، از دو خانواده شکم‌پایان *Polinices* و *Olividae* بوده که در سواحل خلیج فارس یافت می‌شده‌اند. حفرة ایجادشده در صدف‌ها بر روی حباب پشتی و نزدیک به دهانه باز آن‌ها قرار گرفته

استفاده از صدف‌های دریایی به‌عنوان تزیینات شخصی و یا اشیاء آویزی نمادین، پیشینه‌ای بسیار طولانی داشته و بر اساس شواهد باستان‌شناختی به دوره‌ی پارینه‌سنگی میانی بازمی‌گردد. پژوهش‌های دو دهه اخیر در جنوب‌غرب آسیا و جنوب، شرق و شمال آفریقا نشان‌دهنده قدمت طولانی بهره‌برداری اجداد انسان‌های مدرن از صدف‌های دریایی، بخصوص گونه ناساریوس (Nassarius)، برای ساخت آویزهای تزیینی - نمادین است که به بیش از صد هزار سال پیش بازمی‌گردد (Vanhaeren et al., 2006; 2013). استفاده از این‌گونه صدف‌ها که به وفور و سهولت در سواحل دریای مدیترانه یافت می‌شده‌اند، پس از دوره‌ی پارینه‌سنگی میانی، در دوران پارینه‌سنگی جدید و فراپارینه‌سنگی نیز به‌صورت روشمندتر، گسترده‌تر و با اضافه شدن تنوع بیشتر گونه‌های دیگر صدف ادامه می‌یابد (Bar-Yosef Mayer 2005).

اما در ایران، نخستین شواهد مستحکم آویزهای تزیینی/نمادین ساخته‌شده از صدف دریایی از لایه‌های پارینه‌سنگی جدید غار یافته لرستان به دست آمده است (Otte et al. 2007; 2011; Shidrang 2015; 2018). اشیاء تزیینی و نمادین غار یافته متعلق به فرهنگ برادوستی هستند که ویژگی‌های صنایع دست‌تراش سنگی آن تا حدود زیادی مشابه برخی از فازهای نخستین فرهنگ پارینه‌سنگی جدید اروپا یا فرهنگ اوریناسی (Aurignacian) است. تشابهاتی مانند تاکید بر تولید تیغه و ریزتیغه، اسکنه و خراشنده‌های قایقی، تیزه فونت ایو Font Yves (تیزه ارجه در ایران)، برخی از پژوهشگران را متقاعد ساخت که این صنعت را اوریناسی زاگرس بنامند (Olszewski and Dibble 1994). علاوه بر شباهت صنایع سنگی، کشف ابزارهای استخوانی و تزیینات نمادین ساخته‌شده از دندان حیوانات و صدف‌های دریایی نیز نشانگر یک الگوی رفتاری متفاوت شکارگر-گردآورندگان پارینه‌سنگی جدید نسبت به پیشینیان خود است که بسیاری از پژوهشگران آن را پیامد فرهنگی موج اخیر گسترش انسان‌های مدرن در جنوب غرب آسیا و اروپا در فاصله زمانی تقریبی ۵۰ تا ۳۰ هزار سال پیش می‌دانند. در واقع اشیاء تزیینی نخستین



تصویر ۱- نمونه‌ای از مهره‌های صدفی غار یافته (عکس از فریدون بیگری، سونیا شیدرنگ)

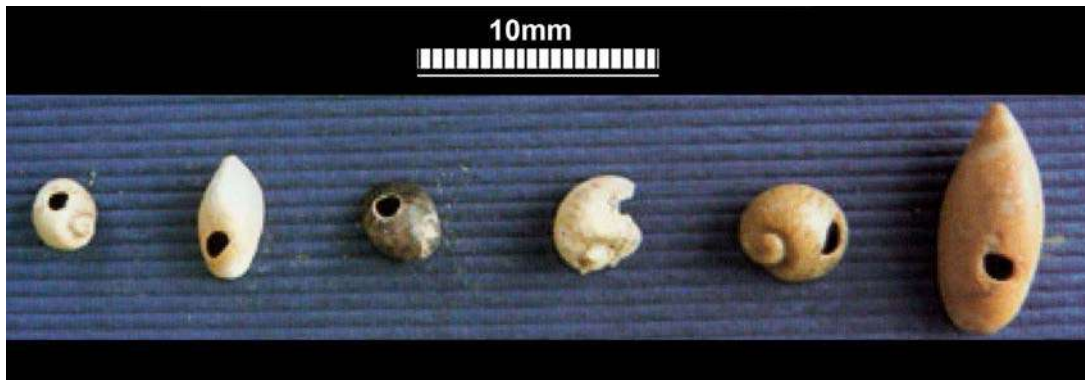
۱. پژوهشگر موسسه مطالعات پیشرفته سعیدی، دانشگاه کاشان

آویزها گونه‌های تنودوکسوس (*Theodoxus*) و بولیا (*Bullia*) هستند (Conard and Ghasidian, 2011).

پناهگاه صخره‌ای پاسنگر از جمله دیگر مکان‌هایی است که در نزدیکی خرم‌آباد قرار گرفته و دارای بقایای باستان‌شناختی پارینه‌سنگی جدید (فرهنگ برادوستی) و فراپارینه‌سنگی (فرهنگ زرزی) است (Hole and Flannery 1967). در طی کاوش این پناهگاه، دو صدف دو کفه‌ای بزرگ با طول حدود ۱۷ سانتی‌متر در اواخر لایه‌های برادوستی یافت شدند که اثری از تغییر شکل عمده‌ی در آنها دیده نمی‌شود (تصویر ۳). این دو کفه‌ای‌ها از گونه *Chlamys towsensi* که در آب‌های شور مانند خلیج‌فارس یافت می‌شوند. موارد مشابه چنین صدف‌های بزرگی از عمان به‌دست‌آمده که احتمالاً به عنوان ظرف در دوران پیش‌تاریخ و مفرغ مورد استفاده قرار می‌گرفته‌اند (شیدرنگ

و سطح یکی از این مهره‌ها از قسمت حفره تا انتهای باریکتر صدف شکسته است (تصویر ۱). الگوی شکستگی باریک طولی و دندان‌های این مهره صدفی می‌تواند نشانگر دلیل شکستگی که ناشی از کشیده شدن ناگهانی بند نگهدارنده آن باشد. حفره‌های آویزهای صدفی یافت شده از لایه‌های پارینه‌سنگی در برخی موارد می‌تواند در اثر فرسایش و یا توسط شکم‌پایان شکارچی دیگر ایجاد شده باشد، اما آثار سایش و شیارهای ریز و در برخی موارد گل‌خرا در قسمت سوراخ شده مهره‌های صدفی غار یافته، نشانگر تولید و استفاده آن‌ها توسط انسان بوده است (شیدرنگ ۱۳۸۶).

علاوه بر غار یافته، شواهد مشابهی از مهره‌های صدفی از غار بوف (تصویر ۲) واقع در استان فارس به دست آمده است که تنوع بیشتری داشته و گونه شکم‌پایان غالب استفاده شده برای ساخت



تصویر ۲- نمونه‌ای از مهره‌های صدفی غار بوف (عکس از نیکلاس کنارد (Conard and Ghasidian, 2011))

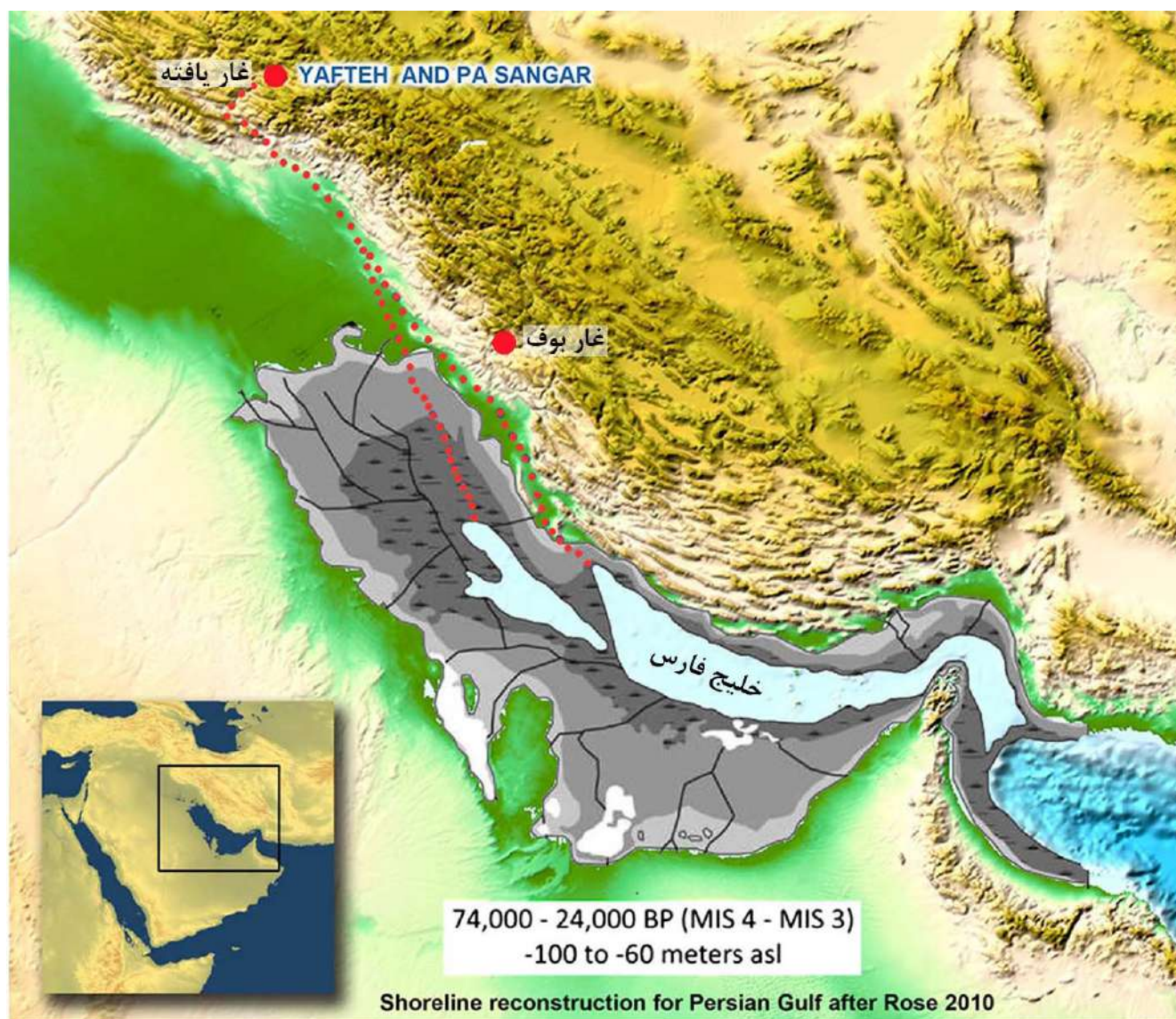


تصویر ۳- دو کفه‌ای‌های یافت‌شده از پناهگاه پاسنگر (عکس از موزه ملی ایران)

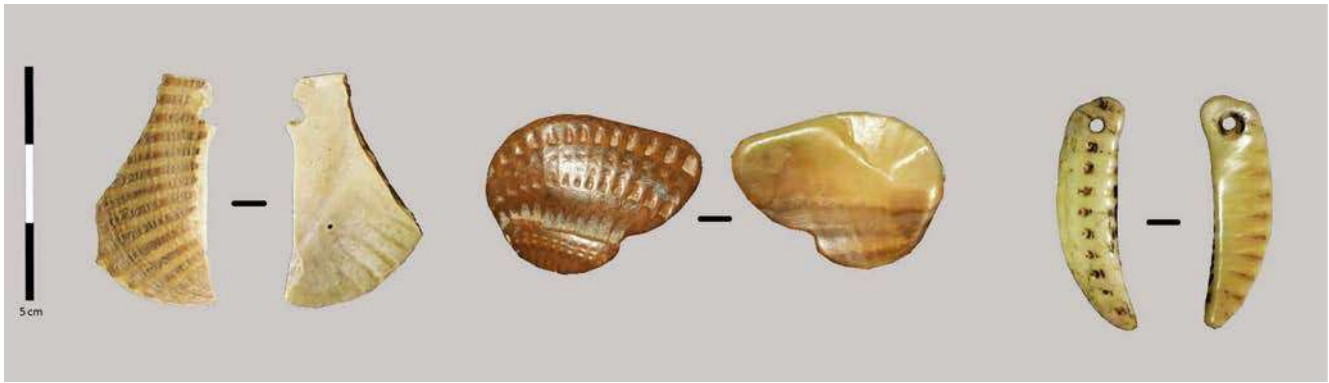
فصلی این جوامع به دنبال گله‌های شکار به مناطق کم ارتفاع جنوبی (خوزستان کنونی) مطرح است که می‌تواند وجود این صدف‌ها را در این منطقه توجیه کند (تصویر ۴). عشایر امروزی لرستان هر سال در فصل پاییز کوهستان‌های این منطقه را به قصد مناطق گرمسیری و کم ارتفاع شمال و شمال شرق خوزستان ترک می‌کنند. شاید قیاس بین عشایر امروزی و جوامع پارینه‌سنگی دور از ذهن به نظر آید اما حداقل می‌تواند در بازسازی برخی از مسیرهای احتمالی رفت و آمدهای فصلی ایده‌بخش باشد. زیرا جوامع پارینه‌سنگی جدید و همچنین عشایر کوچرو امروزی احتمالاً می‌بایست از مسیرهای مناسب موجود که دشت‌های مرتفع را به مناطق پست مرتبط می‌کرد، استفاده کنند.

غیر از مسئله کاربرد این شی، نخستین فرضیه‌ای که در مورد چگونگی تهیه این گونه دوکفه‌ای توسط ساکنان پارینه‌سنگی جدید پاسنجر مطرح می‌شود، امکان دریافت آن از طریق مبادلات بین گروهی جوامع پارینه‌سنگی جدید زاگرس مرکزی و جنوبی بوده است. اما از آنجایی که شواهد ظاهری این دوکفه‌ای‌ها حاکی از فسیل بودن آن‌هاست، ساکنان پناهگاه صخره‌ای پاسنجر احتمالاً این اشیاء را از برون‌زدهای زمین‌شناختی دارای فسیل کوه‌های زاگرس، چه در منطقه زیست خود و چه از طریق مبادلات بین گروهی مناطق دیگر به‌دست آورده‌اند (شیدرنگ 1386; Hole and Flannery 1967).

در مورد صدف‌های کوچک غار یافته که مربوط به خلیج فارس هستند و به عنوان مهره استفاده شده‌اند، دو فرضیه مبادله بین جوامع پارینه‌سنگی جدید این منطقه با جنوب زاگرس و همچنین کوچ‌های



تصویر ۴- مسیر احتمالی مهاجرت‌های فصلی و مبادلات جوامع پارینه‌سنگی جدید



تصویر ۵. نمونه‌ای از مهره‌های صدفی غار علی تپه (Manca et al., 2018)

منابع

شیدرنگ، سونیا
۱۳۸۶ «اشیاء تزئینی اوایل دوره پارینه‌سنگی جدید از غارهای یافته و پاسنگر، لرستان»، *مجله باستان‌شناسی و تاریخ*، شماره ۴۱، ص ۴۴ - ۳۸.

Bar-Yosef Mayer, D.E.

2005 "The exploitation of shells as beads in the Palaeolithic and Neolithic of the Levant". *Paléorient* 31 (1), 176-185.

Conard, N. and E. Ghasidian

2011 "The Rostamian cultural group and the taxonomy of the Iranian Upper Paleolithic. *Between Sand and Sea, Festschrift in honor of Hans-Peter Uerpmann*, Kerns Verlag, Tübingen, Germany.

Hole, F. and K. V. Flannery

1967 "The Prehistory of Southwestern Iran: A Preliminary Report", *Proceedings of the Prehistoric Society*, 33, p. 146-206.

Manca, L.; M. Mashkour, S. Shidrang, A. Averbouh and F. Biglari

2018 "Bone, shell tools and ornaments from the Epipalaeolithic site of Ali Tappeh, East of Alborz Range, Iran" *Journal of Archaeological Science: Reports*, 21: 137-157.

McBurney, C. B. M.

1968 "The Cave of Ali Tappeh and the Epi-Palaeolithic in North-Eastern Iran," *Proceedings of the Prehistoric Society* 34, , pp. 385-413.

Olszewski, D. I. and H.L. Dibble

1994 "The Zagros Aurignacian", *Current Anthropology*, 35(1), 68-75.

Otte, M.; F. Biglari, D. Flas, S. Shidrang, N. Zwyns, M. Mashkour, R. Naderi, A. Mohaseb, N. Hashemi, J. Darvish, V. Radu
2007 "The Aurignacian in the Zagros region: new research at Yafteh Cave, Lorestan, Iran", *Antiquity* 81:82-96.

بر اساس شواهد باستان‌شناختی موجود، استفاده از صدف‌های تزئینی در ایران از دوره پارینه‌سنگی جدید، کم و بیش از حدود ۴۰ هزار سال پیش آغاز شده و در دوره فراپارینه‌سنگی و دوره‌های جدیدتر ادامه پیدا کرده است. از میان چندین مکان فراپارینه‌سنگی حاوی شواهد استفاده از این اشیاء در البرز و زاگرس، بقایای باستان‌شناختی غار علی‌تپه در حاشیه جنوب‌شرقی دریای کاسپی با دقت بیشتری مطالعه شده‌اند (Manca et al., 2018). تعداد قابل توجهی صدف تزئینی و ابزارهای استخوانی از لایه‌های فراپارینه‌سنگی این غار کشف شده که به بازه زمانی حدود ۱۳ تا ۱۲ هزار سال پیش باز می‌گردند (تصویر ۵). در نتیجه مطالعه فناوری به کار رفته در ساخت این اشیاء، اطلاعات جالب توجهی در مورد روند تولید و استفاده از این اشیاء از مرحله انتخاب نوع صدف یا همان ماده اولیه تا مرحله دورانداختن این اشیاء به دست آمد. صدف‌های این مجموعه اکثراً از صدف‌های دوکفه‌ای راه راه (*Cardiidae*) و دو سرده دیداکنا *Didacna* و سراس‌تودرما *Ceras toderma* هستند که امروزه نیز به وفور در سواحل دریای کاسپی یافت می‌شوند. این صدف‌ها احتمالاً از سواحل نزدیک غار که در دوره فراپارینه‌سنگی حدود ۴۰ کیلومتر با غار علی‌تپه فاصله داشته، جمع‌آوری و به این مکان آورده شده‌اند. به نظر می‌رسد صدف‌های بیضی‌شکل بیشتر از شکل‌های دیگر برای ساخت آویز انتخاب شده و پس از کمی آماده‌سازی از دو طرف به شکل مخروطی حفره‌دار شده و به صورت آویز در می‌آمده‌اند (Manca et al. 2018).

استفاده از تزئینات نمادین در دوران پارینه‌سنگی شاهد واضحی از گرایش انسان به سوی پیچیدگی رفتاریست که از دیدگاه کلی‌تر می‌تواند نشانگر افزایش جمعیت و پیچیدگی‌های حاصل از آن باشد که این اشیاء یکی از نخستین اشکال قابل ثبت ارتباطات انسانی آن به شمار می‌آید. بدین ترتیب، گوناگونی و مشابهت‌های اشیاء تزئینی - نمادین در مکان‌های باستان‌شناختی دوران پارینه‌سنگی می‌تواند نمایانگر سطحی از گوناگونی زبانی - قومی در میان جوامع مختلف انسانی باشد.

Otte, M.; S. Shidrang, N. Zwyns and D. Flas
2011 “New radiocarbon dates for the Zagros Aurignacian from Yafteh cave, Iran”, *Journal of Human Evolution*, 61, p. 340-34.

Shidrang, S.
2015 *The early Upper Paleolithic of Zagros: Techno-typological assessment of three Baradostian lithic assemblages from Ghare Khar, Yafteh and Pa-Sangar in the central Zagros, Iran*. PhD thesis, PACEA, Université Bordeaux.

2018 “The Middle to Upper Paleolithic Transition in Zagros: The appearance and evolution of Baradostian”, *Proceedings of the Second International Conference Replacement of Neanderthals by Modern Humans: Testing Evolutionary Models of Learning*, Springer.

Vanhaeren, M.; F. d’Errico, C. Stringer, S. L. James, J.A. Todd and H. Mienis

2006 “Middle Paleolithic shell beads in Israel and Algeria”. *Science* 312, 1785–1788.

Vanhaeren, M.; F. d’Errico, K. L. van Niekerk, C. S. Henshilwood and R. M. Erasmus

2013 “Thinking strings: additional evidence for personal ornament use in the Middle Stone Age at Blombos Cave, South Africa”. *Journal of Human Evolution* 64, 500– 517.



تصویر ۶- بازسازی صحنه‌ای از سکونت انسان‌های پارینه‌سنگی جدید در غار یافته
(نقاش: امیر بهجتی، با نظارت فریدون بیگلری)



خلیج فارس و دریانوردان شوش

عباس علیزاده^۱

پی می‌بریم ایزدهای گوناگون بین‌النهرینی در سفرهای افسانه‌ای خود برای بازدید از شهرها و حتا سرکشی به جهان مردگان از قایق استفاده می‌کردند. قایق و دریانوردی چنان حیاتی و پراهمیت بود که برای آن ایزدی ویژه به نام "سیرسیر"^۲ (Sirsir) وجود داشت که پشته‌بان دریانوردان و ماهی‌گیران بود. این ایزد از چنان اعتباری در بابل قدیم برخوردار بود که نام او یکی از نام‌های پنجاه‌گانه مردوک خدای بزرگ بابل بود. در مهرهای آکدی این ایزد به شکل قایقی با دماغه‌ای به شکل انسان مجسم شده که در حال حمل ایزدان در سفرهای افسانه‌ای‌شان است (تصویر ۴).

اما یک اثر مهر استثنایی و منحصر به فرد در مکان باستانی چغامیش به دست آمده که قدمت وجود ایزد قایق و نگهبان دریانوردان در ایران را به اواخر هزاره چهارم (۳۲۰۰ پیش از میلاد)، یعنی پیش از ابداع خط می‌رساند و ۷۰۰ سال کهن‌تر از نمونه‌های موجود در بین‌النهرین است (تصویر ۵). مانند نمونه‌های آکدی در تصویر ۴، اما ساده‌تر، دماغه قایق چغامیش به شکل اندام انسان است. در این اثر مهر، قایق به صورت قرینه ترسیم شده که در بزمی در حال نوشیدن از یک ظرف با نی هستند. اما برخلاف مورد بین‌النهرینی، با افسوس ما هنوز نشان‌روایی این ایزد مهم را در مدارک نوشتاری عیلامی‌ها نیافته‌ایم، اما همین نمونه ایزدانگاری قایق در چغامیش نشان‌دهنده اهمیت دریانوردی در شوشان باستان است.

کشف یک مدل قایق سفالی نذری در شوش قدمت اهمیت قایق و دریانوردی را حتا به پیش از تاریخ یعنی به حدود ۴۲۰۰ پیش از میلاد می‌رساند. در آبان ماه ۱۳۹۳ دکتر محمدحسن طالبیان، معاون محترم میراث فرهنگی، از نگارنده دعوت کرد تا مواد باستانی انبارشده در قلعه شوش را نجات‌بخشی و ساماندهی کنم. در جریان این ساماندهی بود که یک قطعه سفالی در جعبه‌ای نظرم را جلب کرد. پس از معاینه این قطعه متوجه شدم که این دست‌ساخته نه بخشی شکسته از یک ظرف سفالی، بلکه نیمی از یک مدل قایقی بی‌نظیر بود که کاوشگران فرانسوی شوش به ماهیت آن پی نبرده و آن را با دیگر قطعات سفالی انبار کرده بودند (تصویر ۶).

با وجود این که این قایق شکسته بود اما امکان بازسازی آن از سوراخ‌های تعبیه‌شده برای سکان و بادبان آن وجود داشت (تصویر ۷). افزون بر این شواهد، تصویر ساده‌شده این قایق که در کف آن نقاشی شده بود بازسازی آن را معتبر می‌کرد. با وجود این که در اصل این قایق دارای بادبان بود، اما بادبان بازسازی‌شده آن برپایه حدس و

در دنیای مدرن، ما آنقدر به جاده‌ها و بزرگراه‌های آسفالتی، اتومبیل، قطار و هواپیما خو گرفته‌ایم که مخاطرات سفر و حمل‌ونقل در روزگاران گذشته به ویژه در دوران باستان را با دشواری می‌توانیم تصور کنیم. اما بی آن که از باستان‌شناسی یا تاریخ آگاهی داشته باشیم، با کمی اندیشیدن می‌توان تصور کرد که چقدر سفر و حمل‌ونقل و بازرگانی از راه خشکی در جهان ناامن باستان دشوار و پرمخاطره بود. سفر و حمل و نقل دریایی و یا رودخانه‌ای اما به مراتب آسان‌تر، کم‌خطر و سریع بود. به همین دلیل، در مناطقی که دارای رودخانه و یا در مجاورت دریا بودند، برای هزاران سال راه‌های آبی مهم‌ترین و مطمئن‌ترین شاهراه‌های ارتباطی بودند.

در جهان باستان، خلیج فارس و رودخانه‌های کرخه و کارون در دشت شوشان (خوزستان) و دجله و فرات در بین‌النهرین (عراق) دارای نقشی حیاتی در ارتباط فرهنگی و اقتصادی میان این دو سرزمین که از پیش از تاریخ با یکدیگر در تعامل بودند، داشتند. با توجه به این امر که خط ساحلی شمال غربی خلیج فارس بین ۵۰۰۰ تا ۲۵۰۰ پیش از میلاد حدود ۲۰۰ کیلومتر در جنوب غربی ایران و عراق پیشرفته بود، ارتباط آبی بین این دو منطقه بسیار آسان‌تر و سریع‌تر بود (تصویر ۱).

به این دلیل آشکار که چوب به ندرت در لایه‌های باستانی باقی می‌ماند، هیچ اثری از قایق و کشتی در بقایای باستانی دشت شوشان و بین‌النهرین به دست نیامده است. اما مدل‌های سفالی گوناگون قایق‌های نذری که دریانوردان برای دفع چشم‌زخم و سلامت سفر به معابد اهدا می‌کردند از شهرهای باستانی جنوب بین‌النهرین به دست آمده‌اند (تصویر ۲). قایقرانی و تصویرهای قایق در اثرهای مهر برجای‌مانده از شوشان و بین‌النهرین مربوط به ۳۲۰۰ تا ۲۲۰۰ پیش از میلاد نیز نشان داده شده‌اند (تصویر ۳).

خط میخی در حدود ۳۰۰۰ پیش از میلاد در شوشان (خط آغازعیلامی) و در جنوب بین‌النهرین (خط آغازسومری) یا آغاز میخی) ابداع شد. اما تا حدود ۲۵۰۰ پیش از میلاد این خط به اندازه‌ای تحول نیافته بود که بتواند در نوشتن مطالب تاریخی و اسطوره به کار برده شود. در دوره‌ای که به "سلسله‌های قدیم" معروف است نوشتن داستان‌های اساطیری رایج می‌شود و در این گونه روایت‌هاست که

۱. پژوهشگر موسسه شرقی دانشگاه شیکاگو

۲. خوانش هجایی "سیرسیر" به سومری dgir.gir است که Robert Biggs سومری‌شناس دانشگاه شیکاگو آنرا تصحیح و به "سیرسیر" تغییر داد.



تصویر ۱- نقشه پیشرفتگی ساحل خلیج فارس بین ۵۰۰۰ تا ۲۵۰۰ پیش از میلاد

دیسک سفالی به دست آوردند که با نقش قایق‌های دو بادبانه مزین شده بود (شکل ۸). این قایق‌ها بسیار شبیه به مدل قایق نذری شوش و همزمان با آن است. کارکرد چنین دیسک‌های سفالی نامعلوم است، اما این احتمال وجود دارد که این گونه اشیاء نیز کارکردی آیینی داشته که توسط دریانوردان شوشی یا بین‌النهرینی در ساختمانی که شاید اسکله‌ای پیش از تاریخی بوده به شکلی نمادین برجای گذاشته شده بود.

نگارنده امیدوار است که مدارک باستان‌شناسی، تاریخی و جغرافیایی که به کوتاهی در این مقاله ارائه و بحث شدند، به روشنی قدمت پیش از تاریخی دریانوردی در ایران باستان و اهمیت خلیج فارس و آبراهه‌های دشت شوشان را نشان داده باشد.

گمان است. ما مدرکی دال بر لایه باستانی و ساختمانی که این قایق در آن کاوش شده بود نیافتیم. اما با توجه به نمونه‌های نذری آن در بین‌النهرین، می‌توان حدس زد که این قایق نیز توسط دریانوردان و ماهی‌گیران شوش در مکانی مقدس نذر شده بود. سوراخ‌های موجود در جلو و عقب قایق برای سکان آن و ثبات بادبان تعبیه شده بود. سوراخ بخش میانی قایق که در نمونه اصلی با قیر بسته می‌شد نیز برای نگهداری بادبان تعبیه شده بود.

در طی یک سری کاوش‌های باستان‌شناسی در کویت و بحرین، باستان‌شناسان دانشگاه آکسفورد نه تنها بازمانده آثار قایق‌های غرق شده در آب‌های ساحلی این دو منطقه را کشف کردند، بلکه در خشکی، در ساختمانی سنگی متعلق به ۴۲۰۰ پیش از میلاد، تعدادی



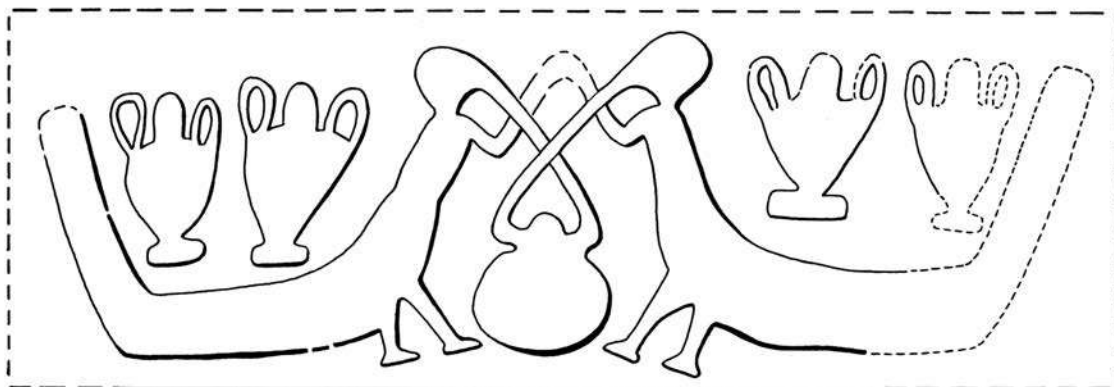
تصویر ۲- نمونه قایق‌های پارویی و بادبانی بین‌النهرین از دوره عبید و اروک، ۴۲۰۰ تا ۳۲۰۰ پیش‌ازمیلاد



تصویر ۳- اثر مَهر با تصویرهای قایق از شوش و چغامیش مربوط به ۳۲۰۰ تا ۲۹۰۰ پیش‌ازمیلاد



تصویر ۴- اثر مَهرهای آکدی (۲۳۰۰ پیش‌ازمیلاد) با تصویر "سیرسیر". در این دو تصویر "سیرسیر" در حال حمل ایزد خورشید یا "اوتو" به سومری، "شَمش" به آکدی، و شمس به عربی است



تصویر ۵. اثر مَهر چغامیش نشان‌دهنده ایزد قایق و دریانوردی همراه با محموله ظرف‌های سفالی (حدود ۳۲۰۰ پیش‌ازمیلاد)

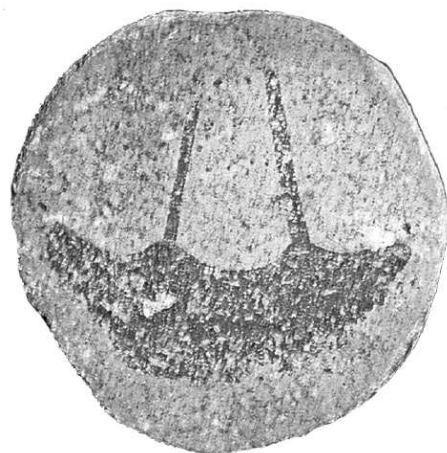


تصویر ۶- مدل قایق شوش در میان تکه‌های ظروف سفالی

تصویر ۷- قایق نذری شوش که قسمت چپ آن در آزمایشگاه مرمت پایگاه شوش بازسازی شده (طرح بادبان و نقش آن توسط نگارنده). نقش روی بادبان از نقش روی جام‌های سفالی شوش الهام گرفته شده است



تصویر ۸- دیسک سفالی با نقش قایق دو بادبانه از سواحل کویت متعلق به ۴۲۰۰ پیش از میلاد



شواهدی از صید ماهی و نرم‌تنان در هزاره چهارم پیش از میلاد در سواحل شمالی خلیج فارس

محمدحسین عزیزی خرائقی^۱، مرجان مشکور^۲، ساناز بیضایی دوست^۳، سپیده جمشیدی یگانه^۴، افشین اکبری^۴



تصویر ۱- موقعیت جغرافیایی تل سوز

پیشرو ترانسه A شناسایی شد، قطعات سفال (تصویر ۴) و همچنین بخش‌های کوچکی از دیواری خشتی شناسایی شده است. بر روی بقایای دوره باکون میانی، آثار معماری و لایه‌های فرهنگی دوره لپویی (هزاره چهارم پیش از میلاد) قرار دارد. بین آثار دوره باکون میانه و لپویی از لحاظ توالی استقراری وقفه‌ای مشاهده نمی‌شود؛ اما وقفه زمانی و فرهنگی بین این دو دوره وجود دارد و مردمان دوره لپویی پس از اینکه استقرار باکونی سوزو نزدیک به ۱۰۰۰ سال متروک شده بوده، دوباره در این محوطه مستقر شدند. از دوره لپویی که شاخصه آن سفال‌های قرمز صیقلی است، علاوه بر سفال‌های مذکور، آثاری از سازه‌های معماری همان‌گونه که در تصویر ۲ مشاهده می‌شود، شناسایی شده که از خشت ساخته شده و فضای معماری چهار گوشه‌ای است که ورودی آن در بخش جنوبی قرار دارد. علاوه بر یافته‌هایی همانند سفال، معماری و ابزار سنگی که در تبیین مطالعات باستان‌شناختی به محقق یاری می‌رسانند، بقایای

تل سوزو در شهرستان دشتستان، بخش شبانکاره، روستای خلیفه و در فاصله ۲۸ کیلومتری سواحل شمالی خلیج فارس در استان بوشهر قرار دارد (تصویر ۱). مساحت عرصه این تپه بر اساس شواهد موجود حدود دو هکتار و ارتفاع آن از زمین‌های اطراف حدود ۴ متر است. این محوطه در تاریخ ۱۳۸۵/۰۸/۱۱ به شماره ۱۷۱۱۲ در فهرست آثار ملی ایران به ثبت رسیده (تصویر ۲) و یکی از معدود محوطه‌های دارای نهشته‌های پیش از تاریخی در سواحل شمالی خلیج فارس است که بقایای باستان‌شناسی آن نشان‌دهنده وجود حداقل فرهنگ‌های هزاره‌های پنجم (باکون) و چهارم (لپویی) پیش از میلاد در این محوطه است. بر اساس بررسی‌ها و مطالعات باستان‌شناختی انجام شده تاکنون ۵ محوطه پیش از تاریخی شامل محوطه‌های تل سوزو، تل چهار روستایی، تل چغابور، تل نصرک و تل قاشی در استان بوشهر شناسایی شده‌اند که در دو محوطه نخست، کاوش‌های باستان‌شناسی انجام شده است (عزیزی خرائقی ۱۳۹۱؛ عزیزی خرائقی و دیگران ۱۳۹۳، عزیزی خرائقی و دیگران ۱۳۹۵).

به‌رغم تخریب گسترده و هر ساله‌ای که انجام شخم به‌منظور کشاورزی بر روی این تپه انجام می‌شود، هنوز ضخامت نهشته‌های فرهنگی آن به‌اندازه‌ای است که بتوان امیدوار بود که با کاوش در این محوطه، بسیاری از پرسش‌های باستان‌شناسی پیش از تاریخ حوزه فرهنگی جنوب فارس و شمال خلیج فارس، پاسخ داده شود. نخستین فصل کاوش‌های باستان‌شناختی در این محوطه در اسفندماه ۱۳۹۵ توسط حسین عزیزی خرائقی انجام شد. در این کاوش علاوه بر گمانه‌زنی به منظور تعیین عرصه و حریم بر روی محوطه نیز ترانسه‌ای به ابعاد ۵×۵ با نام ترانسه A با هدف مطالعه بقایای معماری و توالی لایه‌نگاری محوطه و ارائه گاه‌نگاری نسبی و مطلق و همچنین مطالعه معیشت ساکنین محوطه در ادوار مختلف، مورد کاوش قرار گرفت (تصویر ۳). در کاوش این ترانسه دو دوره فرهنگی شناسایی شد. تحتانی‌ترین شواهد استقراری این محوطه که از روی خاک بکر شروع می‌شود، شواهدی از دوره باکون میانی (هزاره پنجم پیش از میلاد) است. از این دوره که آثار آن در گمانه

۱. مسئول بخش پیش از تاریخ موزه ملی ایران و سرپرست کاوش (hossinazizi@yahoo.com)

۲. مدیر تحقیق (DR2) در مرکز ملی پژوهش‌های علمی فرانسه (CNRS)، موزه ملی تاریخ طبیعی پاریس (MNHN)، آزمایشگاه مشترک باستان‌جانورشناسی،

باستان‌گیاه‌شناسی، رئیس گروه جوامع، جانوران و گیاهان آسیا و آفریقا

۳. کارشناسی ارشد باستان‌شناسی دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکز

۴. گروه باستان‌شناسی دانشگاه تهران

به عنوان یک حرفه تخصصی، دارای کار ابزارهای خاص خود نظیر رشته طناب، قلاب و قایق است. شواهد تل سوزو نشان می‌دهد که انسان حداقل از اواسط هزاره چهارم پیش‌ازمیلاد در کرانه‌ها و پس‌کرانه‌های شمالی خلیج‌فارس به حدی از آشنایی با روش‌های مختلف صید و پیشرفت فنی در ساخت کار ابزارهای صیادی رسیده است که بتواند از منابع دریایی بهره‌برداری کند.

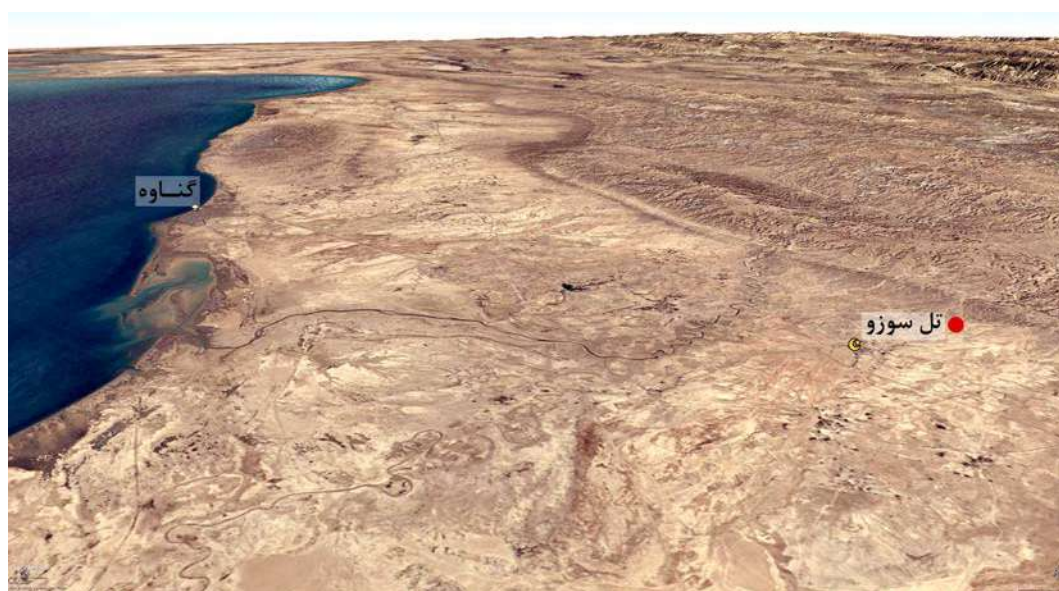
لازم به توضیح است که یک مدل سفالی قایق در پایگاه میراث جهانی شوش طی عملیات ساماندهی انبارهای قلعه شوش کشف شد. این مدل قایق بادبانی مربوط به محوطه شوش و تاریخ اواخر هزاره پنجم پیش‌ازمیلاد (حدود ۴۲۰۰ پیش‌ازمیلاد) است (علیزاده ۱۳۹۸). نقش قایق همچنین روی اثرمهرهای هزاره چهارم پیش‌ازمیلاد در چغامیش و شوش شناسایی شده است.

گیاهی و استخوان‌های جانوری نیز در تحلیل استقرار و سطح بهره‌مندی انسان از محیط؛ بسیار مفید هستند. مطالعات باستان‌جانورشناسی به ما در شناخت رژیم غذایی مردمان پیش‌ازتاریخ و همچنین شیوه‌های دستیابی به این منابع؛ کمک می‌کنند و با توجه به موقعیت ویژه تل سوزو که در نزدیکی خلیج‌فارس قرار داشته، دریا می‌توانسته نقش بسیار تعیین‌کننده‌ای در تأمین مواد غذایی و پروتئینی مردمان این محوطه داشته باشد که مطالعات انجام شده در این خصوص؛ مؤید همین نکته است.

در میان مجموعه استخوان‌های جانوری مکشوفه از تل سوزو، بقایای مهره‌های درنده کوسه، ماهیان، مهره‌های انواع دیگر ماهی‌ها، صدف‌های دوکفه‌ای خلیج‌فارس و بقایای اسکلت ماهی مرکب شناسایی شد که مربوط به دورهٔ لپویی هستند (تصویر ۵). صیادی



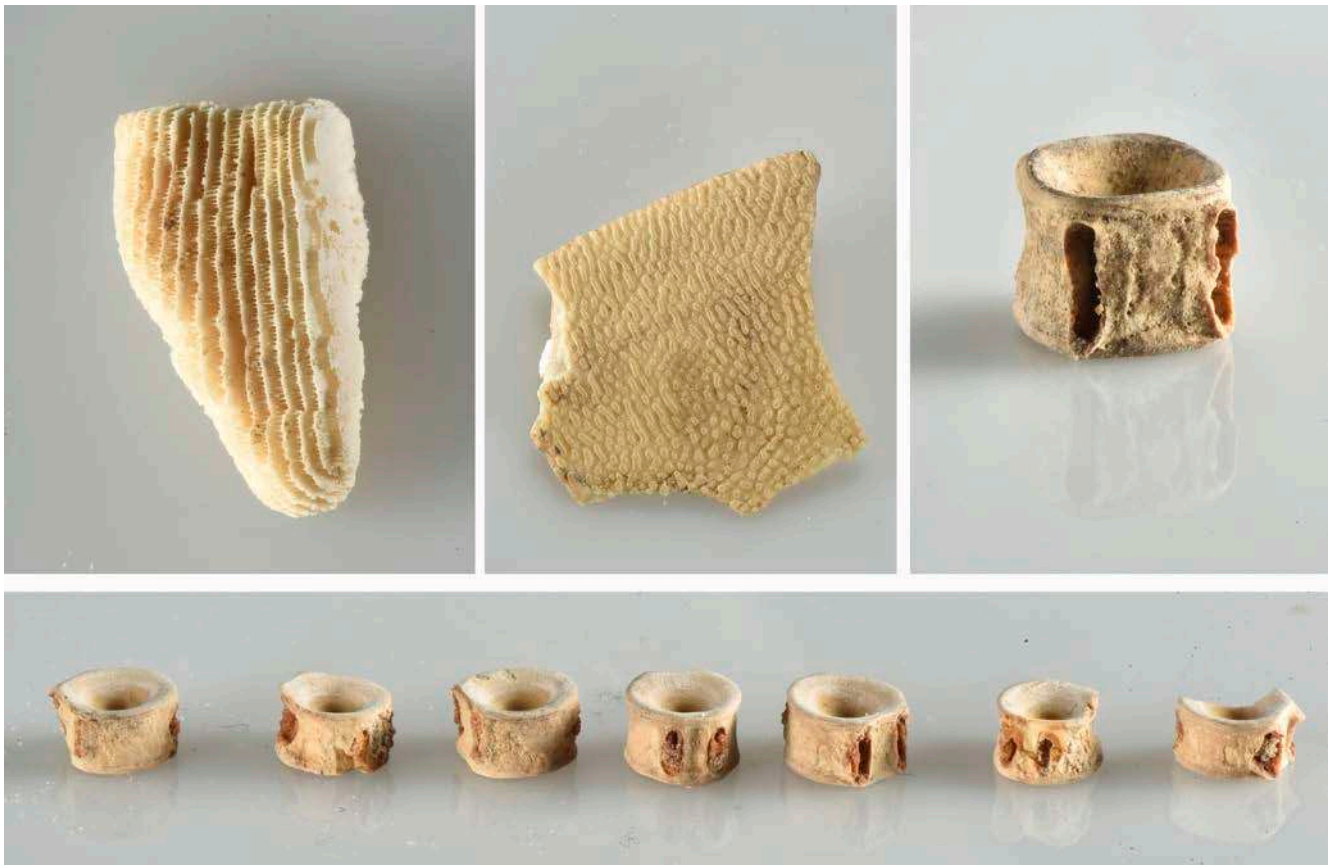
تصویر ۲- نمای کلی محوطه تل سوزو از سمت غرب و ترانشه A تل سوزو با بقایای معماری دورهٔ لپویی



تصویر ۳- موقعیت تل سوزو نسبت به خلیج‌فارس



تصویر ۴- نمونه سفال‌های دورهٔ باکون میانه تل سوزو



تصویر ۵- نمونه‌هایی از استخوان‌های ستون فقرات مهره کوسه ماهی و پوسته ماهی مرکب

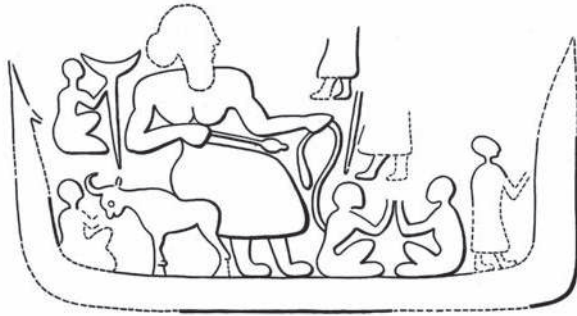
بررسی نقش قایق توپک گلی چغامیش

شادی کلانتر^۱

(با پارو و یا خاده) را به عهده دارد و نفر عقبی که کوتاه‌تر تصویر شده، نشسته و سکان را در دست دارد.

قایقی با کف تخت، سینه و تفر بلند، بدون آبخور و یا آبخور بسیار کم، با تعداد سرنشین زیاد، باید بزرگ و عریض باشد. این تعداد زیاد سرنشین، که بیشتر آنها فقط مسافرنند و قایقران نیستند، نیاز به ایستایی^۳ و تعادل^۴ بالایی دارد که از یک قایق باریک و بلند حاصل نمی‌شود. نیروی محرکه قایق^۵، به احتمال زیاد، شامل یک پاروکش (با پارو و یا خاده) به صورت ایستاده در جلو و یک سکاندار به صورت نشسته در عقب قایق می‌شود.

قایق مشحوف: مشحوف که جمع آن مشاحیف تلفظ می‌شود، قایق محلی تالاب‌های جنوب عراق و خوزستان است. (یونگ ۲۰۱۲:



تصویر ۱- توپک گلی با نقش یک قایق، تپه چغامیش، خوزستان، دوره شوش ۲ متاخر، دوره آغاز نگارش، حدود ۳۱۰۰ - ۳۳۰۰ پیش‌ازمیلاد، شماره اثر ۲۷۲۹

قدیمی‌ترین اسناد مربوط به استفاده از شناور و جابجایی آبی در ایران از لایه‌های متعلق به هزاره چهارم پیش‌ازمیلاد شوش به دست آمده است. این اسناد شامل اثرمهرهایی هستند که نقش یک شناور بر آنها حک شده است. شناورهای منقوش بر اثرمهرهای ذکر شده، جزئیاتی را به نمایش می‌گذارند که از نظر فنی و شیوه ساخت قابل بررسی هستند. در ادامه به معرفی و بررسی جزئی ویژگی‌های یک نمونه اثرمهر با نقش یک قایق بر روی توپک گلی به دست آمده از تپه چغامیش^۲ خواهیم پرداخت (تصویر ۱).

اثر مهر نقش شده بر روی این توپک گلی، احتمالاً یک صحنه جنگ را نشان می‌دهد؛ زیرا در دست سرنشینان قایق جنگ‌افزار وجود دارد. سرنشینان قایق، احتمالاً شامل دو پاروکش، دو اسیر یا برده و یک شخص دیگر می‌شود که به نظر می‌رسد دارای مقام بالاتری از دیگر سرنشینان قایق باشد. همچنین، سه شخص دیگر نیز در تصویر دیده می‌شوند که کمی بالاتر از دیگران نقش شده‌اند و مشخص نیست که داخل قایق هستند و یا بیرون از آن. شخصی که گفته شد دارای مقام بالاتری است، شیئی شبیه چوب‌دستی و یا شاید گرز در دست دارد و در حالی که بر چهارپایه‌ای شبیه به بز نشسته است، سر طنابی را در دست نگه داشته که دور گردن دو شخص دیگر که احتمال دارد اسیر باشند، بسته شده است. او بزرگتر از دیگر سرنشینان نقش شده و همین امر نشان‌دهنده جایگاه ویژه وی است، شانه‌های پهن و دامن بلندی دارد و در وسط قایق قرار گرفته است.

قایقی که روی این اثرمهر نقش شده کف تخت و سینه و تفر بلندی دارد. تفر و میل تفری قایق نیز بر اثر فرسایش از بین رفته و تنها انتهای تفر، که پیکان‌مانند است، دیده می‌شود. میل در قسمت سینه قایق، منحنی است. همچنین، به نظر می‌رسد که قایق لبه نداشته و یا لبه بسیار کوتاهی داشته باشد، در نتیجه می‌توان گفت که این قایق آبخور^۳ ندارد و یا بسیار کم دارد.

یک پاروکش در جلو و احتمالاً، یکی دیگر هم در انتهای قایق قرار دارد. به دلیل فرسایش اثرمهر فقط سر و شانه پاروکش‌ها مشخص است، به همین دلیل از پارو به دست داشتن و یا پاروکش بودن آنها اطمینان نداریم، اما از روی حالت و جای ایستادن (در منتهی‌الیه جلو و عقب قایق) می‌توان احتمال داد که مشغول پاروکشی هستند. اگر این دو نفر پاروکش باشند، می‌توان گفت که نفر جلویی کار پاروکشی

۱. کارشناس ارشد باستان‌شناسی، دانشگاه تهران (Shadi.kalantar@ut.ac.ir)

۲. Draft به قسمتی از شناور گفته می‌شود که زیر سطح آب قرار می‌گیرد.

3. Static

4. Balance

۵. سیستم فنی یک شناور شامل نیروی محرکه و نحوه تغییر جهت آن می‌شود.

امواجی که کنار به قایق بخورند کاملاً آسیب‌پذیر است (تصویر ۴). با توجه به مجموع این ویژگی‌ها، کاربری جنگ، حمل و نقل و باربری (بار بسیار کم) در آب راکد برای طراده مناسب است. قایق نقش‌شده بر روی توپک گلی چغامیش با مشحوف قابل مقایسه است. همانطور که از مشحوف به عنوان "قایق جنگی شیوخ" نام برده می‌شود، در این اثر نیز شخصی با لباس فاخر را می‌بینیم که بر چهارپایه‌ای نشسته و پاروکشی را شخص دیگری انجام می‌دهد.

منابع

Agius, D.
2008 *Classic Ships of Islam from Mesopotamia to the Indian Ocean*, Brill, Leiden.

Bigourdan, N.
2003 *L'Architecture Navale des Bateaux et Embarcations de Mésopotamie du Sud et du Golfe Persique de - 5000 à Jésus-Christ*, MA Thesis, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne, Paris.

Ochsenschlager, E.
1998 "Life on the Edge of the Marshes", *Expedition*, Vol. 40(2): 29-39.

Roach, K.J.
2008 *The Elamite Cylinder Seal Corpus, c.3500- 1000 BC*, PhD Thesis, The University of Sydney, Sydney.

Al- Dujaili, A.
2006 *Les marais mésopotamiens et la question de l'habitat à venir Pour une évolution durable*, Ph.D Thesis, University of Grenoble.

Bigourdan 2003: 35-36; Agius 2008: 126-130; Ochsen- (schlager 1998: 31

مشاحیف کف تخت دارند، دو سر هستند، بسیار کشیده و باریک هستند، میل سینه و تفر مثلثی و زاویه‌داری دارند و بدنه آنها از سطح آب بیش از چند سانتی‌متر ارتفاع ندارد. طول مشحوف حدود ۱۶-۱۰ متر و عرض آن را کمتر از ۲-۱ متر است (یونگ ۲۰۱۲: ۲۸، Agius 2008: 126-130). ارتفاع میل‌های مشحوف از سطح آب ۱/۵-۲/۵ است؛ اما مشحوف‌هایی که امروزه در تالاب شادگان استفاده می‌شوند میل‌های بلندی ندارند، شاید به این دلیل باشد که امروزه از فایبرگلاس و آلومینیوم ساخته می‌شوند و شکل دادن آنها به صورت هلالی سخت است و لزومی هم ندارد. از مشحوف به عنوان "قایق جنگی شیوخ" نام می‌برند (Bigourdan 2003: 35; Agius 2008: 126-130، یونگ ۲۰۱۲: ۱۰۱). (تصویر ۲)

نیروی محرکه مشاحیف، بسته به نیاز قایقران، وزن قایق و عمق بستر تالاب از خاده و یا پاروی تک کفه‌ای با تکنیک از جلو به عقب تأمین می‌شود. در نوع کوچک مشحوف (مطور) برای تغییر جهت از همان پارو یا خاده استفاده می‌شود اما در انواع بزرگ، یک نفر که از پاروی خود به عنوان سکان تفری استفاده می‌کند در عقب قایق می‌نشیند (تصویر ۳). مشحوف‌ها قایق‌هایی دو سر، بسیار کشیده و با عرض کم هستند و میل‌های مثلثی و تیز دارند که با انحنای کمی به سمت بالا کشیده شده. این ویژگی‌ها سرعت بسیار بالا به قایق می‌دهد و در عین حال از مقاومت شناور در مقابل امواج می‌کاهد؛ در واقع هر نوع مشحوف در مقابل کوچکترین موجی واژگون می‌شود. البته طراده (نوع بزرگ مشحوف) به خاطر بدنه هلالی شکل و میل بلند در مقابل امواجی که از روبه‌رو با قایق برخورد کنند مقاوم است اما در مقابل



تصویر ۲- قایق‌های مشحوف از نوع مطور و طراده در کنار یکدیگر، تالاب شادگان (عکس از نگارنده)



تصویر ۳- قایق مشحوف از نوع طراده. از زاویه دست نفر آخر مشخص است که در حال سکان دادن با پارو است (AFTER AL- DUJAILI 2006: 168)



تصویر ۴- قایق‌های مشحوف از نوع مطور و طراده در کنار یکدیگر (After Al- Dujaili 2006: 326)

نقش کشتی در اثر مهرهای خزانه تخت جمشید

شاهرخ رزمجو^۱

توصیف و تفسیر نقش

این اثر مهر، نقش یک کشتی بزرگ را از پهلو چپ و در حال حرکت از راست به چپ نشان می‌دهد. بدنه کشتی قوسدار است و در جلوی دماغه کشتی یک تیزکوب دیده می‌شود. استفاده از این تیزکوب‌ها در کشتی‌های فنیقیه، آشور و یونان رواج داشت. (تصویر ۴) تیزکوب‌ها از جنس فلز (مانند مفرغ) ساخته می‌شدند و مانند دژکوب‌هایی که در خشکی برای درهم شکستن دیوار دژها و دروازه‌ها بکار می‌رفتند، در نبردهای دریایی برای سوراخ کردن کشتی دشمن کاربرد داشتند. به دلیل وجود همین تیزکوب، می‌توان نقش کشتی تخت جمشید را بعنوان یک کشتی نظامی یا ناو جنگی شناسایی کرد. در جلوی کشتی، نقش یک چشم بزرگ دیده می‌شود که سنتی رایج در کشتی‌های فنیقی و یونانی در منطقه غرب مدیترانه بود.^۲ دنباله کشتی در انتها به سمت جلو برگشته است و به نظر می‌رسد با سر یک موجود اساطیری تزئین شده باشد. اشمیت آن را سر یک هیولا معرفی کرده (Ibid 30) و کیت دوریز و کاتسف آن را سر یک پرنده دانسته‌اند (DeVries & Katzev 1972: ۴۵). با توجه به شکل کلی، حتی می‌توان آن را سر یک اسب تصور کرد. با اینکه تزئین انتهایی چندان مشخص نیست، اما روشن است که نمی‌تواند سر یک پرنده باشد و به احتمال بسیار، سر حیوانی بجز پرنده بوده است.



تصویر ۱- برچسب گلی PT4 704، تخت جمشید، موزه ملی ایران. (عکس از موسسه شرق شناسی شیکاگو)

پیشگفتار

در جریان کاوش‌های باستانشناسی در سال ۱۹۳۶ میلادی (۱۳۱۵ خورشیدی)، شماری گلنوشته و برچسب گلی در ساختمان خزانه تخت جمشید کشف شد. این گلنوشته‌ها و برچسب‌ها دارای نقش‌مهرهایی بودند که پیش از آن در اسناد دیگر، از جمله گلنوشته‌های باروی تخت جمشید دیده نشده بود. در میان برچسب‌های گلی خزانه، دو برچسب (با شماره‌های: PT4 704, PT4 847) دارای اثر مهری با نقش یک کشتی هستند.^۳ (تصویرهای ۱-۳)

این نقش، اثر یک مهر استوانه‌ای است که به نظر می‌رسد اندازه اصلی آن حدود ۲/۵ سانتی‌متر بوده است. مهر، روی دو برچسب گلی بکار برده شده و هیچ کتیبه یا نوشته‌ای ندارد. اشمیت نقش این مهر را با شماره ۳۲ شماره‌گذاری کرده است (Schmidt 1957: 30, pl. 9). هیچیک از دو اثر مهر کامل نیستند، چراکه روی گوشه‌ای از یک برچسب گلی زده شده‌اند و به همین دلیل بخش‌هایی از نقش آنها ناقص است و یا به اندازه کافی واضح نیست. آثار کمرنگ باقیمانده در هر دو اثر مهر، نشان می‌دهد که این مهر دو سه بار روی هر برچسب غلتانده شده و نقش نهایی، نقش‌های پیشین را محو کرده است. اما همچنان آثاری از نقش‌های پیشین در گوشه و کنار و یا درون نقش باقی مانده است. کاربرد چندباره مهر، شاید به این دلیل بوده که اثر مهر، بخوبی روی گل نقش نبسته بود و دارنده مهر بار دیگر آن را در همانجا بکار برده تا تصویر واضحی از مهر روی گل نقش ببندد. بخش‌هایی از هر دو برچسب نیز آسیب دیده که بررسی دقیق بخش‌هایی از نقش را دشوار می‌سازد. اما با در اختیار داشتن دو اثر مهر، می‌توان درک بهتری از نقش داشت.

۱. عضو هیئت علمی دانشگاه تهران

۲. این دو برچسب گلی در بخش مهر و سکه در موزه ملی ایران نگهداری می‌شوند. نگاه کنید به:

Schmidt 1957: 30, pl. 9; DeVeris & Katzev 1872: 55, pl. 8; Curtis & Tallis 2005: 235, fig. 440.

یک نمونه دیگر هم از همین نقش مهر روی برچسب‌های گلی خزانه وجود دارد، اما تنها بخش کوچکی از آن سالم مانده است. نگاه کنید به عکس شماره P 57436 در بایگانی عکس‌های موسسه شرق شناسی شیکاگو.

۳. این کار به نوعی شخصیت بخشیدن به کشتی بود. امروزه نیز همین رسم برای برخی موشک‌ها و هواپیماهای جنگی بکار می‌رود.



تصویر ۴- نقش برجسته آشوری با نقش کشتی دو ردیف پارویی (بایریم) و تیزکوب جلویی، دوره سناخریب، حدود ۷۰۰ پیش از میلاد، کاخ جنوب-غرب، نینوا، موزه بریتانیا. (عکس از نگارنده)

این زاویه نشان می‌دهد، کشتی در حال حرکت و به جلو رانده شدن، تصویر شده است. اشمیت تعداد پاروها را ۲۱ پارو می‌داند، در حالی که تعداد درست آن‌ها ۲۲ پارو است. دلیل این امر آنست که دو پاروی جلویی چسبیده به هم تصویر شده‌اند و همین باعث می‌شود تعداد پاروها کمتر به نظر بیاید. در برجسب PT4 704 نقش پارو روی بدنه کشتی هم دیده می‌شود. این اثر، مربوط به بدنه کشتی نیست، بلکه باقیمانده نقش مهر پیشین است که آثار آن روی برجسب باقی مانده. با توجه به ویژگی‌های نقش، می‌توان کشتی نقش شده در مهر را یک تریریم (Trireme) شناسایی کرد. تریریم از واژه لاتین Trirēmis به معنی "سه رج پارو" گرفته شده است. این نوع کشتی در یونان و به‌ویژه فنیقیه بکار گرفته می‌شد و صدها نمونه از آن در ناوگان نیروی دریایی ایران وجود داشت. کشتی تریریم دارای سه ردیف برای پاروزنانی بود که برای این کار استخدام می‌شدند. برخلاف دوران امپراتوری روم، این افراد برده نبودند و برای پارو زدن از سوی ارتش بکار گرفته می‌شدند. پاروزن‌ها در سه طبقه روی هم قرار داشتند و تعداد بیشتر آنها می‌توانست شتاب بالایی به کشتی دهد. اما در نقش کشتی تخت جمشید، با اینکه خطوط جدا کننده طبقات کشتی مشخص است، تنها یک ردیف پارو دیده می‌شود که از طبقه زیرین کشتی بیرون آمده‌اند. از آنجا که نقش کشتی تخت جمشید تنها ۲۲ پارو دارد (روی هم ۴۴ پاروزن)، دو احتمال را می‌توان در نظر گرفت. نخست آنکه کشتی نقش شده در اثر مهر تخت جمشید، همچون تریریم‌های دیگر، پاروها و پاروزنان بیشتری داشته، اما هنرمند سازنده مهر، با توجه به محدودیت جا و به دلیل کوچک بودن نقش، تنها به نمایش ۲۲ پارو بسنده کرده تا تعداد زیاد پاروها را نمایش دهد، نه شمار واقعی آنها را. احتمال دیگر اینست که کشتی نقش شده، به راستی دارای همین تعداد پاروزن بوده و هنرمند در نمایش کشتی، تصویری واقع‌گرایانه ارائه کرده است.

دو پاروی سکان در پشت کشتی دیده می‌شود که شکلی منحصربفرد دارند. پاروهای سکان در انتها کاملاً به شکل پا و سم



تصویر ۲- اثر مهر با نقش کشتی، برجسب PT4 704، موزه ملی ایران. (عکس از نگارنده)



تصویر ۳- اثر مهر با نقش کشتی، برجسب PT4 847، موزه ملی ایران. (عکس از نگارنده)

یک دکل در میانه کشتی دیده می‌شود که از بالای آن دو طناب به صورت مورب، یکی به میله‌ای در جلوی عرشه^۴ و دیگری به عقب کشتی، بسته شده است. این دو طناب مورب برای بالا بردن تیرک بادبان بکار می‌رفتند. با این طناب‌ها می‌توانستند تیرک بادبان را بالا کشیده یا پایین بیاورند. در بالای دکل، خود تیرک بادبان دیده می‌شود که بادبانی تابیده و جمع شده بر فراز آن به چشم می‌خورد. در واقع، کشتی با بادبان بسته نشان داده شده است. از دو طرف تیرک بادبان، دو طناب به صورت عمودی به میله جلوی عرشه و پشت کشتی بسته شده‌اند. به نظر می‌رسد این دو طناب، مهار بادبان اصلی هستند که با آن زاویه و جهت بادبان را با توجه به مسیر باد تغییر می‌دادند. این چهار طناب (دو طناب عمودی و دو طناب مورب) در کنار هم به شکل W تصویر شده‌اند.

از طرح بدنه کشتی می‌توان دریافت که کشتی دارای چند طبقه است. در زیر کشتی ردیفی از پاروها از بدنه کشتی بیرون آمده، اما خود پاروزنان دیده نمی‌شوند. پاروها رو به عقب قرار گرفته‌اند که

۴. به این میله ساطوری یا Bowsprit گفته می‌شود.

مربوط به جانوران دریایی شکارچی، در نقش برجسته‌های آشوری بسیار به کار برده می‌شد. مشخص نیست هنرمند سازنده مهر، یک ماهی واقعی را تصویر کرده یا تنها یک شکل کلی از ماهی را نشان داده است. چنانچه هنرمند، نقش ماهی واقعی را به همان صورت تصویر کرده باشد، دست‌کم از نظر ظاهری می‌توان آن را با "زمرد ماهی دم-جارویی"^۶ مقایسه کرد. (تصویر ۷) دم این ماهی به‌طور خاص، مشابه دم ماهی نقش‌شده در اثر مهر تخت‌جمشید است.^۷ زمرد ماهی از ماهیان گوشتخوار منطقه خلیج فارس، دریای مکران، دریای سرخ و کناره‌های غربی اقیانوس هند است که در آب‌های کم عمق ساحلی، بسترهای شنی و صخره‌های مرجانی زندگی می‌کند. امروزه بیشترین پراکندگی آن در خلیج فارس، دریای سرخ، خلیج عدن و پیرامون مصر و جیبوتی دیده می‌شود.^۸ به باور نگارنده، زمرد ماهی از نظر ظاهری شباهت بسیاری به نقش ماهی در اثر مهر تخت‌جمشید دارد. البته می‌توان چند ماهی دیگر را نیز به نمونه یادشده افزود که خود، نیازمند پژوهشی جداگانه است.



تصویر ۶- جزئیات نقش در برچسب PT4 704، نقش ماهی با دم پهن و شاخه‌دار، موزه ملی ایران. (عکس از نگارنده)

در پشت کشتی، نقش یک درخت نخل خرما دیده می‌شود که چهار خوشه از میوه‌های آن، از دو سوی درخت آویزان است. درخت نخل در دوره هخامنشی، معمولاً با نقش پادشاه مربوط است (مانند مهر سلطنتی داریوش در موزه بریتانیا) و کمتر در نقش‌هایی بدون حضور شاه هخامنشی به چشم می‌خورد. در برخی از مهرها، نقش نخل، تنها به دلیل حضور شاه است و نشان‌دهنده منطقه جغرافیایی خاصی نیست. برای نمونه، در مهری که شاه هخامنشی را در نبرد

۵. با اینکه نقش مهر PT4 704 واضح‌تر است، اما به دلیل نقش‌های باقیمانده پیشین، مغشوش‌تر به نظر می‌رسد.

۶. با نام علمی *Broomtail wrasse (Cheilinus lunulatus)*

۷. البته احتمال‌های دیگری هم می‌تواند وجود داشته باشد.

۸. نگاه کنید به: <http://fishbase.org/summary/12780>

جانوران تصویر شده‌اند و به نظر می‌رسد در اصل به همین شکل ساخته شده بودند. (تصویر ۵) حتی بند اول انگشت و شیار روی قلم پا نیز به خوبی قابل تشخیص است. شاید این پا به نوعی در هماهنگی با نقش سر جانور (اسب؟) در انتهای کشتی، طراحی و ساخته شده بود. به دلیل شکستگی نقش در PT4 847، اثری از این پاروهای سکان دیده نمی‌شود. همچنین به نظر می‌رسد بخشی از بدن یک سکاندار در پشت کشتی دیده می‌شود، اما نقش چندان روشن نیست.

هنرمند، تلاشی برای نمایش آب و یا موج‌های دریا از خود نشان نداده است که این برخلاف سنت رایج در مصر و میانرودان است. به همین دلیل، و با توجه به اینکه همه بدن کشتی یکجا دیده می‌شود، به نظر می‌رسد، کشتی در هوا شناور است. اما هنرمند سازنده مهر، با نشان دادن دو ماهی نسبتاً بزرگ در زیر کشتی تا اندازه‌ای این مسئله را جبران کرده است. در نقش مهر PT4 704 نقش ماهی سومی هم در زیر پاروها قابل تشخیص است، اما نقش آن، باقیمانده نقش مهر پیشین است و در اصل مهر وجود نداشته.^۵ نقش ماهی نخست در سمت چپ کامل است، اما ماهی دوم در سمت



تصویر ۵- جزئیات نقش کشتی در برچسب PT4 704، دو سکان پارویی به شکل پای جانوران سم‌دار، موزه ملی ایران. (عکس از نگارنده)

راست به دلیل قرار گرفتن نقش در لبه برچسب، به صورت ناقص روی گل نقش بسته و تنها بخشی از پشت ماهی و دو باله پشتی آن دیده می‌شود. ماهی نخست دارای باله‌هایی در پهلو و زیر بدن است و دم بزرگ و شش شاخه دارد که اندازه آن کمی از پهنای بدن ماهی نیز بزرگتر است. باله پشتی در ماهی نخست دیده نمی‌شود و در مقایسه با ماهی دوم که دو باله مشخص در پشت دارد، می‌توان گفت یا دو ماهی متفاوت تصویر شده‌اند و یا اینکه انتخاب و سلیقه شخصی هنرمند بوده. در کنار نقش ماهی جلویی، نوار باریکی دیده می‌شود که یک سوی آن در دهان ماهی است. (تصویر ۶) اگر این نوار باریک مربوط به باقیمانده اثر مهر پیشین نباشد، می‌تواند یک مار آبی باشد که ماهی آن را شکار کرده است. در این صورت، هنرمند سازنده، یک ماهی شکارگر گوشتخوار را تصویر کرده است. اینگونه صحنه‌های

مفهوم دیگری داشته باشد. نقش ستارگان می‌تواند به سادگی نمادی از شب هنگام و یا دنبال کردن مسیر راه از روی ستارگان باشد. تشخیص مفهوم ستارگان در این نقش، چندان ساده نیست.

روی عرشه کشتی نقش چهار نفر دیده می‌شود که رو به سوی جلو کشتی ایستاده‌اند. پاهای آنها پشت لبه عرشه قرار دارد و دیده نمی‌شود و تنها نیم تنه بالایی آنها تصویر شده است. (تصویر ۸) به نظر نمی‌رسد هیچکدام از آنها کلاه یا سرپوشی به سر داشته باشند. همگی آنان دست‌های خود را رو به جلو بلند کرده‌اند. نفر جلویی دست‌هایش را آزادانه به سمت بالا گرفته، به حالتی که کف دست‌ها رو به آسمان است. اما حالت دست‌های سه نفر پشتی متفاوت است. آنها دست‌ها را در حالتی بالا گرفته‌اند که کف دست‌ها رو به صورتشان قرار دارد. دلیل این کار را می‌توان نبود فضای کافی دانست، چرا که نفر جلو، فضای کافی برای دست‌هایش دارد، اما افراد پشت سر وی فاصله اندکی با نفر جلویی خود دارند. در نتیجه، افراد پشتی، امکان نگاه داشتن دست‌ها مانند نفر اول را ندارند. اما مشخص است که همگی این افراد، هر دو دست خود را بالا گرفته‌اند. با در نظر گرفتن حالت دست‌ها، به‌ویژه نفر جلویی که کف دست‌ها را رو به بالا گرفته، می‌توان این حالت را با نقش‌های دیگر مانند نقش برجسته‌ها مقایسه کرد. در نقش‌های باستانی از آن دوران، چنین حالتی معمولاً برای افرادی تصویر شده که در حال احترام، دعا، نیایش، شکرگزاری و یا تضرع و التماس هستند. البته حالت دوم در اینجا و برای مسافران یک کشتی معنایی ندارد و از سوی دیگر، نمایش تضرع و التماس نمی‌توانسته موضوع مناسبی برای مهر یک مقام حکومتی یا اسناد سلطنتی باشد. اما می‌توان حالت دعا، نیایش و احترام را محتمل‌تر دانست. مشکل اینجاست که آنها چه چیزی را نیایش می‌کنند و به چه چیز احترام می‌گذارند؟ چیزی در برابر کشتی وجود ندارد و کمی جلوتر از دماغه، خط جداکننده، صحنه را بسته است. اگر خط جداکننده وجود نداشت، با چرخش نقش به سوی دیگر مهر، می‌شد این‌گونه تصور کرد که افراد درون کشتی در حال نیایش به سوی درخت نخل هستند، یا اینکه می‌شد تصور کرد کشتی‌نشینان با دیدن ساحل یا مقصد نهایی، دست به دعا برداشته و شکرگزاری



تصویر ۸- جزئیات نقش در برجسب PT4 704، افراد روی عرشه، موزه ملی ایران. (عکس از موسسه شرق‌شناسی شیکاگو)



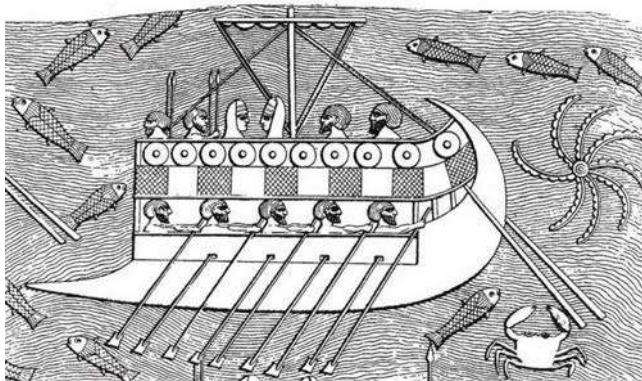
تصویر ۷- زمرد ماهی دم-جاریبی با دم پهن و شاخه‌دار، دریای سرخ. (عکس از ج. رندال)

با سکاها نشان می‌دهد (Curtis & Tallis 2005: 228-229; no. 415)، درخت نخل خرما نیز تصویر شده که با توجه به ویژگی جغرافیایی سرزمین سکاها، نمی‌توان آن را نمودی از آن منطقه به شمار آورد. اما در نقش مهر تخت‌جمشید، موضوع فرق می‌کند. از آنجا که شاه در این صحنه حضور ندارد، شاید وجود یک درخت نخل، برای نشان دادن خشکی و ساحل بوده و قصدی برای نشان دادن نخل در مفهوم سنتی و نمادین آن وجود نداشته است. البته به دلیل ناقص بودن نقش، مشخص نیست درخت نخل روی چه چیز قرار داشته. نخل‌ها معمولاً روی خط زمینه قرار داشتند، اما در این نقش مهر به دلیل وجود دریا، نشانی از خط زمینه دیده نمی‌شود.

در هر دو نقش مهر، یک خط عمودی در سمت چپ و جلویی کشتی دیده می‌شود که به نظر می‌رسد، این خط برای کادربندی و جدا کردن صحنه از درخت نخل ایجاد شده و در واقع، دریا را از یکسو از خشکی جدا کرده است. بدلیل قوسدار بودن سطح گل، این خط به صورت زاویه‌دار ایجاد شده و با خطوط دکل و درخت نخل هم راستا نیست.

سمت چپ، در گوشه پایین برجسب PT4 847، آثار باقیمانده از نقش مهر پیشین را می‌توان دید که با غلتاندن مجدد مهر، بجز اندکی، محو شده است. این اثر مهر باقیمانده، بخشی از بادبان و بالای دکل را نشان می‌دهد که در نقش مهر اصلی در هر دو برجسب، روی گل نقش نبسته است. در بالای بادبان و سمت راست بالای دکل، نقش دو ستاره پنج یا شش پر دیده می‌شود. این ستاره‌ها در بالا و پایین یکدیگر قرار گرفته‌اند و با توجه به اثر باقیمانده در گوشه شکسته برجسب، می‌توان احتمال داد سمت چپ بالای دکل هم خالی نبوده و نقش مشابهی در آنجا وجود داشته است. بنابراین می‌توان احتمال داد، چهار ستاره در بالای مهر نقش بسته بودند: دو ستاره در سمت راست دکل و دو ستاره در سمت چپ آن. این ستاره‌ها می‌توانند هم نماد نجومی به شمار آیند و هم نماد آئینی. کاربرد این ستاره‌ها از مهرهای دوران ایلام-نو تا هخامنشی، شناخته شده است که معمولاً با نقش هلال ماه همراه هستند (Merrillees 2005: 118-119, pl.). اما در اینجا با مجموعه‌ای از ستارگان روبرو هستیم که می‌تواند

فرمانروای هالیکارناسوس در زمان خشایارشا، فرمانده بخشی از ناوگان نیروی دریایی هخامنشی بود و خود در کشتی حضور داشت (هرودوت، تواریخ، کتاب هفتم: ۹۹؛ کتاب هشتم: ۸۸). به همین دلیل، حضور زنان در یک ناو جنگی هخامنشی، موضوع عجیبی به شمار نمی‌رود. اثبات یا رد این احتمال، تنها می‌تواند با بررسی‌های دقیقتر و نورپردازی بهتر امکان‌پذیر باشد.



تصویر ۹- طرحی از کشتی آشوری با مسافران مرد و زن، دوره سناخریب، حدود ۷۰۰ پیش‌ازمیلاد، کاخ جنوب-غرب، نینوا.

تاریخگذاری

گزنه‌ها و برجسب‌های خزانه تخت‌جمشید، دوران سه پادشاه هخامنشی را دربر می‌گیرد: داریوش بزرگ، خشایارشا و اردشیر یکم^{۱۲}. همانگونه که پیشتر گفته شد، این مهر دارای نوشته یا کتیبه‌ای نیست تا به کمک آن بتوان مهر را تاریخگذاری کرد. خوشبختانه، هر دو برجسب که مهر کشتی بر آنها زده شده، مهرهای دیگری هم بر خود دارند که می‌توانند به تاریخگذاری اثر کمک کنند. برجسب PT4 704 دارای پنج نقش مهر دیگر هم هست (مهرهای شماره ۲۳، ۵، ۱۷، ۳۸ و ۷۴) و برجسب PT4 847 که به دلیل آسیب دیدگی، تنها دو نقش مهر قابل تشخیص دارد (مهرهای شماره ۲۳ و ۳۸). از این میان، یکی از نقش مهرها قابل تاریخگذاریست که اشمیت آن را با عنوان نقش مهر شماره ۵ شماره گذاری کرده است (Schmidt 1957). در این اثر مهر، تصویر مردی تاجدار با پوشاک پارسی دیده می‌شود که دو گاو-مرد بالدار را با دستانش گرفته و بالای سر او نقش قرص بالدار دیده می‌شود. (تصویر ۱۰) این مهر، یک مهر سلطنتی است و کتیبه‌ای سه زبانه به نام خشایارشا دارد. بنابراین، می‌توان نتیجه گرفت که مهر کشتی، از زمان پادشاهی خشایارشا بکار برده شده است. این مهر روی چند گزنه‌ها از خزانه تخت‌جمشید دیده می‌شود، از جمله دو گزنه‌ها (PT4 687, PT4 744) که مربوط به سال نوزدهم پادشاهی خشایارشا (سال ۴۶۷ پیش‌ازمیلاد) هستند (Cameron 1946: 140, no. 19; *Ibid.*: Table 1, fn. 19; 34-35). این تاریخ یعنی سیزده سال پس از نبرد با یونان و دو سال پیش از کشته شدن خشایارشا در تابستان ۴۶۵ پیش‌ازمیلاد.

می‌کنند. در هر صورت، به نظر می‌رسد جداسازی نقش با خط عمودی، کاملاً هوشمندانه و بجا انجام گرفته و هنرمند با این کار، ارتباط افراد درون کشتی را با خشکی و درخت نخل قطع کرده است. چنانچه حالت دست‌ها را حالت دست‌های نیایشگرانه بدانیم، بدون شک باید یک نماد یا عنصر مقدس در صحنه وجود داشته باشد. اتفاقاً دو عنصر مقدس در این صحنه وجود دارد: آب و ستاره. البته همانگونه که پیشتر اشاره شد، آب در این صحنه تصویر نشده، اما حضور کشتی و ماهیان، خود می‌تواند گویای وجود آب و دریایی باشد که افراد در میان آن قرار دارند.

آب به تنهایی، عنصری مقدس نزد ایرانیان باستان به شمار می‌رفت. در مجموعه پرداخت‌های آئینی^۹ در گزنه‌های باروی تخت‌جمشید، به پرداخت پیشکشی به "آب" اشاره شده است. در یک متن^{۱۰} مربوط به سال بیست و یکم پادشاهی داریوش، برای یک دوره چهار ماهه، برابر ۸ مریش شراب به شخصی به نام آشیزه^{۱۱} انشانی (Ašbeza) به عنوان جیره پیشکشی برای "آب" یا "رودخانه"^{۱۲} داده شده است. متأسفانه جزئیات بیشتری در گزنه‌ها نیامده است، اما در همان گزنه‌ها، از رودخانه‌هایی نام برده شده که پیشکشی‌هایی به صورت شراب و غلات برایشان در نظر گرفته شده بود^{۱۱}. در متن‌ها همچنین، به جایگاه مقدسی به نام هپیدنوش (Hapidanuš) اشاره شده که به نظر می‌رسد با آب در ارتباط بوده و پیشکشی‌های آئینی به آنجا داده می‌شده (Razmjou 2008: 231-237; Henkelman 2008: 541-542).

گزینه دیگر، نیایش ستاره-خدایانی است که به باور مردمان باستان در آسمان می‌زیستند. ستارگان نماد خدایان بودند و صورت‌های فلکی که در آن زمان کاملاً شناخته شده بودند، دارای مفاهیم مقدس و شخصیت‌های آسمانی بودند. وجود چهار ستاره به همراه هم در بالای کشتی، می‌تواند نشان‌دهنده یک صورت فلکی خاص و مقدس باشد. شاید حالت دست‌های افراد درون کشتی را نتوان به درستی دریافت، اما هرچه باشد، حالت احترام‌آمیز افراد به روشنی نشان داده شده است.

با اینکه نقش افراد درون کشتی چندان بزرگ و واضح نیست، اما می‌توان دریافت نفر جلویی یک مرد است. گرچه به نظر می‌رسد برخی از نقش‌ها (شاید نفر دوم و چهارم)، می‌توانند نشان‌دهنده زنان باشند. اگر این حدس درست باشد، حضور زنان در یک ناو جنگی، موضوعی غیرعادی نیست. در نقش برجسته‌های آشوری مربوط به دوره سناخریب، می‌توان مسافران زنی را دید که روی عرشه کشتی جنگی نشسته‌اند. (تصویر ۹) از سوی دیگر می‌دانیم، آرتیمیز، بانوی

۹. برای پرداخت‌های آئینی، نگاه کنید به: رزمجو ۱۳۸۴.

۱۰. نگاه کنید به: NN 1064

۱۱. بتیر (Betir)، هوپوتیش (Huputiš)، رَنکَرَه (Rannakarra)، شوشینوش (Šušinuš)، مریش (Marriš) و آهینهریسه (Ahinharišda). نگاه کنید به:

NN 0339, NN 0379, PF 339, NN 2259, NN 2183, NN 2200, PF 1955

۱۲. از سال سیام پادشاهی داریوش تا سال هفتم اردشیر یکم (۴۵۷-۴۹۲ پیش‌ازمیلاد)، روی هم سی و پنج سال.

عرشه جاسازی شده‌اند و کاملاً جنبه نظامی دارند. این سپرها در مهر تخت جمشید دیده نمی‌شود. بر این پایه، می‌توان حدس زد که از این کشتی در ماموریتی غیرجنگی استفاده شده است.

درخت نخل نیز می‌تواند نشان‌دهنده مناطق بسیاری باشد: از مدیترانه شرقی تا خلیج فارس. به نظر می‌رسد با توجه به نوع درخت و میوه‌های آویخته آن، می‌تواند مربوط به مناطقی مانند فنیقیه و مصر و بویژه خلیج فارس باشد. اگر ماهی نقش شده را هم یک زمرد ماهی به شمار آوریم، همچنان به همان مسیر و محدوده می‌رسیم. به احتمال بسیار کشتی نقش شده روی مهر، ساخت کارگاه‌های کشتی‌سازی سلطنتی در فنیقیه بوده است. از سوی دیگر می‌دانیم، با ساخت کانال داریوش، امکان رفت و آمد کشتی‌ها میان دریای مدیترانه و دریای سرخ فراهم شده بود. آنگونه که از اسناد نوشتاری بر می‌آید، خود مصر نیز رفت و آمد دریایی گسترده‌ای با پارس داشت. داریوش در کتیبه خود در مصر از ناوهای سخن گفته که به خواست او از میان کانال به دریای پارس رفتند (DZc: 11-12). در کتیبه هیروگلیف شالوف در مصر از ۲۴ کشتی (یا ۳۲ کشتی) سخن گفته شده که از این راه به پارس رفته‌اند (Posener 1936).



تصویر ۱۰- مهر شماره ۵ با کتیبه‌ای به نام خشایارشا روی یکی از گلنوشته‌های خزانه تخت جمشید. (عکس از موسسه شرق‌شناسی شیکاگو)

البته این مهر روی گلنوشته‌های سال بیستم خشایارشا و سال یکم، سوم و پنجم اردشیر یکم (فاصله سال‌های ۴۶۴ تا ۴۵۹ پیش از میلاد) نیز بکار رفته است. اما نخستین تاریخی که از این مهر روی اسناد نوشتاری خزانه استفاده شده، ماه هشتم از سال نوزدهم پادشاهی خشایارشا است (Cameron 1948: 139-140: no. 35) و آخرین بار، روی سندی مربوط به ماه دوازدهم دوم (کبیسه) از پادشاهی اردشیر یکم دیده شده است (Ibid. 196: no. 79). اشمیت بر این باور است که مهر شماره ۵، احتمالاً در فاصله سال‌های ۴۸۶ تا ۴۶۷ پیش از میلاد تراشیده شده است (Schmidt 1957: 16-17). بنابراین، به نظر می‌رسد مهر کشتی در زمان خشایارشا ساخته شده و همزمان روی اسناد خزانه تخت جمشید به کار رفته است.

مقایسه

نقش کشتی خزانه تخت جمشید، نمونه‌ای از یک کشتی تریمر بادبان دار است که به دلیل شکل ظاهری و تیزکوب جلوی دماغه، می‌توان آن را یک ناو جنگی به شمار آورد. اما این ناو در حالت نبرد تصویر نشده است. افراد روی عرشه نیز مسلح نیستند و حالت آنان، بیشتر گویای آرامش است تا جنگ. تفسیرهای بسیاری می‌توان برای حالت این افراد ارائه داد، اما بدون در دست داشتن نمونه‌های بیشتر، تنها می‌توان به حدس و گمان بسنده کرد.

پیش از این، نقش کشتی از روی سکه‌های هخامنشی شناخته شده بود. بیشتر این سکه‌ها مربوط به صیدا در فنیقیه هستند. (تصویر ۱۱) تصویر این ناوهای جنگی روی سکه‌های رایج در منطقه مدیترانه شرقی، به نوعی ابزار تبلیغاتی موثری برای نمایش توان نظامی هخامنشی و ناوگان نیروی دریایی ایران بود. بیشتر ناوهای جنگی نقش شده بر سکه‌های هخامنشی پارویی بوده و تنها برخی از آنها دارای بادبان هستند. وجود بادبان می‌تواند گویای سفر دورتری باشد تا گشت‌زنی‌های کوتاه و نگهبانی در مناطق خاص و ساحلی، چرا که با استفاده از بادبان می‌توانستند به پاروزنان استراحت دهند تا راحت‌تر بتوانند مسیرهای دورتر را بپیمایند. بیشتر ناوهای تصویر شده روی سکه‌ها، دارای نقش سپرهای گردی هستند که پیرامون



تصویر ۱۱- سکه دو شکلی نقره با نقش ناو جنگی و آب به شکل زیگزاگ مربوط به مارئوس، ضرب صیدا، دوره اردشیر سوم، حدود ۳۵۲ پیش از میلاد. (عکس با اجازه موزه بریتانیا)

144: 76.; Dandamaev 1989). با ساخته شدن کانال به فرمان داریوش، رفت و آمد گسترده‌ای به جریان افتاد و بازرگانی و جابجایی مسافران وارد دوران تازه‌ای گردید که پیش از آن سابقه نداشت. باز به کمک گلنوشته‌های خزانه و باروی تخت جمشید، می‌توان دید که هنرمندان بسیاری از سرزمین‌های دیگر، بویژه از مصر به پارس و شوشان می‌رفتند. همچنین "متن‌های مسافرتی" ۱۴ باروی تخت جمشید نیز از حرکت مداوم مسافران گوناگون گزارش می‌کنند. یک ناو جنگی می‌توانسته یک دژ دریایی حفاظت شده و امن برای جابجایی مسافران، به‌ویژه خانواده‌های بلندپایه به شمار آید. با توجه به ویژگی‌های کشتی در نقش مهر تخت جمشید، شاید بتوان گفت

۱۳. برای این تصویر از خانم دکتر وستا سرخوش سپاسگزارم.

از کشتی‌های جنگی در زمان صلح، برای رفت و آمدها و جابجایی کالاهای خاص استفاده می‌شد، همانگونه که پیش از هخامنشیان نیز رایج بود. اما به‌خوبی مشخص است که بکارگیری یک ناو جنگی برای جابجایی افراد غیر نظامی، بدون اجازه یا فرمان شهربانان، فرماندهان و یا دربار هخامنشی امکان‌پذیر نبوده است.

جمع‌بندی

نقش مهر کشتی از خزانه تخت‌جمشید، با وجود اهمیت آن، کمتر مورد توجه قرار گرفته است. این نقش مهر، نشان‌دهنده نقشی منحصری فرد در میان مهرهای رسمی در بابگانی‌های هخامنشی است. دیگر آنکه، پیش از این بجز تصویر تریرم‌های فنیقی روی برخی از سکه‌های اواخر دوره هخامنشی، نقش دیگری از کشتی‌های جنگی هخامنشی، بویژه از دوره خشایارشا در دست نبود. به کمک گلنوشته‌های تخت‌جمشید می‌توان تاریخگذاری مهر را به دوره خشایارشا نسبت داد. در نتیجه، جدا از سکه‌ها، می‌توان این نقش را کهن‌ترین مدرک تصویری از یک ناو جنگی هخامنشی در این دوره به شمار آورد. از سوی دیگر، این ناو جنگی در صحنه‌ای که دریا و خشکی با هم تصویر شده‌اند، در حال نبرد یا عملیات نظامی نشان داده نشده، بلکه به نظر می‌رسد در ماموریتی غیرجنگی تصویر شده است. افرادی که روی عرشه ناو دیده می‌شوند، همگی دست‌ها را با حالتی مانند نیایش، دعا یا شکرگزاری بلند کرده‌اند، اما منظور اصلی از این حالت چندان روشن نیست. با اینکه صاحب این مهر و جایگاه او در دستگاه اداری تخت‌جمشید مشخص نیست، اما مهر او صحنه‌ای کمیاب بر خود دارد که آنرا در مقایسه با نقش مهرهای دیگر پر اهمیت و متفاوت می‌سازد. از آنجا که این نقش مهر روی دو برچسب گلی کالا نقش بسته و هنوز ریسمان سوخته درون آنها دیده می‌شود، می‌توان این احتمال را نیز در نظر گرفت که شاید دارنده این مهر با این نقش خاص، به کالاهایی که از راه دریا به پارس می‌رسیدند، نظارت داشته است. این احتمال تنها با به‌دست آمدن شواهد بیشتر قابل تأیید است.

منابع

رزمجو، ش.

۱۳۸۴ “پرداخت‌های آیینی در گلنوشته‌های باروی تخت‌جمشید”، *باستان‌شناسی*، شماره اول، دانشگاه تهران و موزه ملی ایران، تهران: ۶۷-۷۱.

Dandamaev, M.A.

1989 *Political History of the Achaemenid Empire*, translated by W.J. Vogelsang, E.J. Brill, Leiden.

DeVries, K.; M. L. Katzev

1972 “Greek, Etruscan and Phoenician Ships and Shipping”, in: G. Bass (ed.), *A History of Seafaring, Based on Underwater Archaeology*, Thames and Hudson: 38-64.

Henkelman, W.F.M.

2008 *The Other Gods Who Are: Studies in Elamite-Iranian Acculturation Based on the Persepolis Fortification Texts*, Achaemenid History XIV, Nederlands Instituut voor het Nabije Oosten, Leiden.

Merrillees, P.H.

2005 *Catalogue of the Western Asiatic Seals in the British Museum, Cylinder Seals VI: Pre-Achaemenid and Achaemenid Periods*, British Museum Press, London.

Posener, G.

1936 *La première Domination perse en Égypte*, de l'Institut français d'archéologie orientale, Cairo.

Razmjou, Sh.

2008 *Ritual Practices at Persepolis*, PhD Thesis, Birkbeck, University of London.

Schmidt, E.F.

1957 *Persepolis II: Contents of the Treasury and Other Discoveries*, Oriental Institute Publications, Chicago.

Tallis, N.

2005 “Transport and Warfare”, in: J. Curtis and N. Tallis (eds), *Forgotten Empire: The World of Ancient Persia*, eds. British Museum Press, London: 210-217.

دریا در متون شاهی هخامنشی

سهیل دلشاد^۱

همانطور که از شمایل واژه دریا در فارسی باستان مشخص است، ریشه نام دریا در فارسی نو تحول یافته همین واژه در فارسی باستان (*drayah-*) است. در عیلامی هخامنشی این واژه به شکل واژه‌نگار KAM نوشته شده است و شاهد مستقیمی از برابر عیلامی واژه دریا در زبان عیلامی هخامنشی وجود ندارد. با این حال نکته جالب توجه در مورد صورت نگارشی واژه دریا در نسخه عیلامی هخامنشی کتیبه‌های شاهی استفاده از تخصیص‌گر ب (AN (determinative یا DINGIR در ابتدای واژه است. این تخصیص‌گر در سنت خط میخی در ابتدای نام‌ها و عناوین و واژگانی به کار می‌رود که ماهیت ایزدی دارند. استفاده از این تخصیص‌گر پیش از واژه دریا در عیلامی هخامنشی نشان می‌دهد حداقل برای کاتبان نسخه عیلامی هخامنشی، دریا یک موجود مقدس و فرازمینی (یا به عبارتی ایزد) است.

یکی از کهن‌ترین شواهد استفاده از واژه دریا در کتیبه‌های هخامنشی به کتیبه بیستون بند ششم (ستون اول) و بند هفتادوچهارم (ستون پنجم در نسخه فارسی باستان) بازمی‌گردد. در بند ششم داریوش از آن‌هایی که در دریا زندگی می‌کنند بدون هیچ توضیح دیگری یاد می‌کند و در بند هفتادوچهارم نیز که تنها به فارسی باستان نوشته شده است داریوش در وصف نبرد خود علیه آخرین فرد شورشی به نام سکونخه (Skunxa) از گذر سپاهیان از یک دریا صحبت می‌کند اما در متن از نام دریا و مکان آن یاد نشده است. آن‌گونه که از روایت‌های یونانی از کشورگشایی داریوش

با اینکه منابع غیرهخامنشی (مانند منابع یونانی) به کرات از ارتباط هخامنشیان با دریا (چه ارتباط تجاری و اکتشافی و چه نبردهای دریایی بین هخامنشیان و یونانیان) صحبت کرده‌اند، تمرکز این بحث بر روی شواهد متنی مستقیم از دریا از منابع دست اول هخامنشی است. به نظر می‌رسد کتیبه‌های شاهی هخامنشی به‌رغم این که اطلاعات گزیده و بسیار محدودی را از آن‌ها می‌توان استخراج کرد، از مهمترین منابع هخامنشی هستند که در آن شاه یا نهاد شاهی از دریا سخنی به‌میان آورده است. می‌توان شواهد متنی از واژه دریا در کتیبه‌های هخامنشی را به دسته تقسیم کرد:

الف- متونی که از قومیت‌هایی صحبت می‌کنند که در دریا و آن‌سوی دریا قرار دارند.

ب- متونی که از دریا به‌عنوان پدیده‌های جغرافیایی یاد کرده‌اند. در هر دو دسته از متون، تنها از واژه «دریا» (در فارسی باستان *drayah-*، در عیلامی هخامنشی ^{AN}KAM^{MES} و در بابلی هخامنشی *marratu*) استفاده شده است. تنها موردی که توضیحات بیشتری در مورد دریا داده شده است کتیبه داریوش اول هخامنشی است در آبراهه سوئز موسوم به DZc (Darius Suez c) است که در آن داریوش از فرمان‌کندن آبراهه‌ای از رود نیل سخن می‌گوید. بنابر متن کتیبه، این آبراهه به دریایی می‌ریزد که از پارس می‌آید. بر اساس جغرافیای منطقه و شواهد باستان‌شناسی که از آبراهه سوئز به‌دست آمده است می‌دانیم که منظور از این دریا همان «دریای سرخ» است.



تصویر ۱- کتیبه‌های داریوش اول بر دیوار جنوبی صفا تخت جمشید

۱. دانشجوی دکتری در مؤسسه ایران‌شناسی دانشگاه آزاد برلین



تصویر ۳- لوح حاوی نقشه جهان در دوران بابلی متأخر (هخامنشی)



تصویر ۲- بخشی از کتیبه داریوش اول (DPg) به زبان و خط بابلی هخامنشی

منابع

- Briant, P.
2017 *Kings, Countries, Peoples. Selected Studies on the Achaemenid Empire* (A. Kuhrt, Trans.). Stuttgart: Franz Steiner Verlag.
- Delshad, S.
2019 "DPg: Ahuramazdā and the Creation of Water", with a New Text Edition. *Iranian Studies*, 52(3-4), 575-588.
- Henkelman, W. F. M.
2008 *The Other Gods Who Are. Studies in Elamite-Iranian Acculturation Based on the Persepolis Fortification Texts. Leiden*. Nederlands Inst. voor het Nabije Oosten.
- Horowitz, W.
1998 *Mesopotamian Cosmic Geography*. Winona Lake, Indiana: Eisenbrauns.
- Kuhrt, A.
2007 *The Persian Empire. A Corpus of Sources from the Achaemenid Period*. London and New York: Routledge.
- Posener, G.
1936 *La première domination perse en Égypte*. Recueil d'inscriptions hiéroglyphiques. Le Caire.
- Schmitt, R.
2009 *Die altpersische Inschriften der Achaimeniden*. Editio minor mit deutscher Übersetzung. Wiesbaden: Reichert.
- Vallat, F.
1977 *Corpus des inscriptions royales en élamite achéménide*. Université de la Sorbonne, Paris.
- von Voigtlander, E. N.
1978 *The Bisitun Inscription of Darius the Great; Babylonian Version*. London: Lund Humphries.

اول برمی آید دریایی که داریوش از آن گذر کرده است و به سرزمین سکاها پا گذاشته است احتمالاً «دریای سیاه» است.

در یکی دیگر از کتیبه‌های کهن داریوش اول واقع بر دیوار جنوبی صفت تخت جمشید (DPg) دریا به شکل دیگری به‌عنوان کرانه‌های قلمروی هخامنشی آمده است. در این کتیبه شاه سرزمین‌های زیر فرمانش را در محدوده قلمروی توصیف کرده است که دو سوی آن به دریا (یا رودخانه آب تلخ) و دو سوی آن به کویر می‌رسد. باز هم در این کتیبه توضیح تکمیلی در مورد نام و مکان این دریاها داده نشده است اما می‌توان با استفاده از اطلاعاتی که از قلمروی هخامنشیان در زمان داریوش اول می‌دانیم، تصور کرد که احتمالاً داریوش بنا بر سنت جغرافیایی منعکس شده در متون میان‌رودان دو دریای بزرگ پایین (دریای پارس که به دریای مکران و اقیانوس هند متصل می‌شود) و دریای بالا (دریای مدیترانه و احتمالاً دریای سیاه) را محدوده‌های آبی قلمرو خود می‌داند.

در سایر متون از داریوش اول، خشیارشا و اردشیر سوم، از مردم (یونانیان) ساکن دریا (DPe, DSe, XPh) و آن سوی دریا (DPe, XPh, DSe)، سکائیان آن سوی دریا (DNa, DSe, A3Pb) نام برده شده است. آنچنان که از متون برمی آید مقصود از دریای ذکر شده برای توصیف یونانیان ساکن دریا و آن سوی دریا، «دریای مدیترانه» است اما در مورد دریای ذکر شده برای توصیف دسته‌ای از سکائیان، همچنان اختلاف نظر وجود دارد. عطف به بحث پیشین، به نظر می‌رسد منظور «دریای سیاه» باشد.

بررسی نقش قایق بر روی دو اثر مهر گلی به دست آمده از کاوش‌های شوش

صدیقه پیران^۱

مقدمه

یکی از منابع پژوهش در حوزه بهره‌برداری از منابع آبی در خلیج فارس اطلاعات تاریخی و بررسی متون خوانده‌شده باستانی و نقش اثر مهرهای به‌جامانده در محوطه‌های باستانی جنوب‌غرب و جنوب ایران است. از آنجا که بخشی از این جستجوها از طریق مطالعات مشارکت‌های تجاری در این منطقه امکان‌پذیر است، فهرستی از گل‌نیشته‌های از پیش معرفی شده در انتشارات فرانسوی‌ها در شوش با مضمون مشارکت‌های تجاری، در مقاله اخیر حسین بادامچی منتشر شده است (Badamchi 2019: 23). و برخی پژوهشگران دیگری چون پیتر استانکلر و استفان لارسن به‌طور مشترک (Laursen and Stein- 2017) و پیتر استانکلر به تنهایی (Steinkeller 2008) به بررسی راه‌های تجاری آبی در طول هزاره سوم پیش از میلاد پرداخته‌اند. متون دیگر در گل‌نیشته‌های باروی تخت‌جمشید که متخصصان این دوره نام مکان‌هایی در حوضه خلیج فارس و جزایر آن را شناسایی کرده‌اند قابل جستجو است. نقوش اثر مهرها از دیگر منابع مهمی است که هنرمندان دوره شوش II و سلسله‌های قدیم بهره‌برداری از منابع آبی در دشت شوشان را نشان می‌دهند.

در این نوشتار کوتاه به معرفی و بررسی برخی از مطالعات انجام شده در این زمینه که در بخش کتیبه‌های موزه ملی ایران نگهداری می‌شود خواهیم پرداخت.

اثر مهرها

در میان تعداد ۷۶ قلم اثر مهر گلی متعلق به دوره‌ها و لایه‌های باستانی متفاوت از شوش، دو اثر مهر با نقش قایق در بخش کتیبه‌های موزه ملی ایران موجود است (Piran 2012). از آنجا که پیش از این بر روی هیچ‌یک از این آثار شماره حفار یا لایه باستانی ثبت نشده بود، مستندنگاری آن‌ها با بازنگری گزارش‌های کاوش و دیگر انتشارات مرتبط با این آثار میسر شد. افزون بر آن بر اساس شکل، شیوه ساخت، نوع کاربرد و تنوع نقش‌مایه نیز مورد مطالعه و بررسی قرار گرفت. شناسایی اثر مهرهای یادشده ابتدا بر اساس مشخصه‌های نقش‌مایه‌ها انجام شد (Pittman 1997). سپس تقسیم‌بندی دوره‌های تاریخی عمدتاً با تکیه بر تحقیقات لایه‌نگاری نهایی ارائه شده در گزارش‌های دو مجمع بین‌المللی شوش در سال ۱۹۷۷ میلادی و

۱. مسئول بخش کتیبه‌های باستان، موزه ملی ایران

فرانسه در سال ۱۹۸۵ در مرکز منطقه‌ای بلوو و انتشارات فرانسویان میسر شد.

آنچه که لایه‌نگاری انجام شده در آکروپل I تپه شوش از قدیم به جدید نشان می‌دهد، لایه‌های ۲۳ - ۲۷ متعلق به شوش I، لایه‌های ۱۷-۲۲ به شوش II و لایه‌های ۱۴-۱۶ مربوط به شوش III است (پرو ۱۳۷۶: ۳).

اثر مهر دوره شوش II

آثار فرهنگی دوره شوش II حدود ۳۸۰۰ تا ۳۱۰۰ پیش از میلاد شباهت زیاد به دوره اوروک در میان‌رودان دارد (پاتس ۱۳۸۵: ۱۰۱-۹۵). در این دوره استفاده از مهرهای استوانه‌ای منقوش رایج می‌شود. ضرورت کاربرد مهرهای استوانه‌ای منقوش باعث به‌وجود آمدن هنر تصویری غنی شد که بر روی بسیاری هنرهای دیگر نیز تأثیر گذاشت (آمیة ۱۳۴۹: ۲۶). در این دوره تنوع در اشکالی از اشیایی که اثرمهرها بر روی آن‌ها ایجاد شده است نسبت به دوره پیشین نیز قابل توجه است. مدارکی همچون مهر و موم‌های خمیره‌ها و یا مهر و موم‌های تویی شکل میان‌تهی از جنس گل که اجسامی به اشکال هرم، مخروط، پهن و یا گلوله کوچک گلی به‌عنوان توکن در این فضای خالی قرار می‌دادند و در سیستم ثبت و ضبط اسناد اقتصادی، اداری و تجارت کالا برای محاسبه به کار می‌رفته است. نقوش در مجموع شامل ردیفی از نقوش میهم انسان‌های برهنه که در پی هم در حرکت‌اند، نقش‌مایه‌هایی از ظروف و حیوانات، تنوعی از صحنه‌های میوه‌چینی از درختان توسط زنانی با موهای بلند از پشت بسته و پیراهنی بر تن (Amiet 1972, vol. II, pl. 19: 705-711) است. هنرمند شوشی در کنار تصاویر شخصیت‌های اساطیری که حیوانات را مقهور کرده‌اند، از تصاویری از فعالیت‌های روزمره انسانی نیز الهام گرفته است (آمیة ۱۳۴۹: ۲۷). نوع دیگری از نقوش کنده، استفاده خطوط زیگزاگی برای نمایش دادن پشت جانوری است که این سبک نمایش هم‌زمان در هنر میان‌رودان نیز دیده شده است (Amiet 1980: pl.10: 182). از این دوره بخشی از نقش مهر بر روی سطح مسطح گلی با صحنه قایق‌رانی و حمل اشیا در میان دستان انسان‌هایی با سبک نمایش همین دوره بر بالای سر قرار دارد؛ فضای میانی انسان‌ها را نقش ماهی پر کرده است (تصویر ۱: ب.ک. ۳۰۰۴) (de Mecquenem 1943, fig.18:5).



تصویر ۲- اثر مهر گلی، شوش، خوزستان، دوره سلسله قدیم I/II

در این دوره، استفاده از خطوط ساده برای خلق نقش‌مایه‌های دوره اول تا اندازه زیادی از میان رفته و به جای آن تصاویر را به کمک سطوح مسطحی نشان داده‌اند که فاقد هرگونه ارزش تجسمی است (مجیدزاده ۱۳۸۰: ۵۸). حیوانات و انسان‌ها اغلب به صورت نیم‌رخ ایستاده در باندی ممتد نقش شده‌اند و اشکال فضای بلندی مهر را پر کرده‌اند. بدون توجه به وضعیت اشکال، همه سرها در یک سطح قرار دارند. موضوع اصلی این دوره شامل موضوعات افسانه‌ای، قهرمان‌ها، حیوانات و هیولاها است. گاهی عناصر متن و حاشیه با هم ترکیب شده‌اند. صحنه ضیافت در این دوره پدید آمده است (Porada 1948, vol.1: 9).

منابع

آمیه، پیر

۱۳۴۹ تاریخ ایلام، ترجمه شیرین بیانی، انتشارات دانشگاه تهران.

۱۳۷۶ "سخنی درباره کاربرد و تصویرشناسی مهرهای شوش"، ترجمه هابده اقبال، شوش و جنوب غربی ایران: تاریخ و باستان‌شناسی (سیر تکامل اجتماعی و فرهنگی از هزاره هفتم ق.م. تا یورش مغول): گزارش گردمایی بین‌المللی شوش و سمینار بلو، زیر نظر ژان پرو و ژنیو دلفوس؛ مرکز نشر دانشگاهی: انجمن ایران‌شناسی فرانسه در ایران، تهران: ۱۷۴-۱۷۲.

پاتس، دانیل

۱۳۸۵ باستان‌شناسی ایلام، ترجمه زهرا باستی، سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاه‌ها (سمت)، تهران.

کارتر، الیزابت

۱۳۷۶ "یادداشتی درباره باستان‌شناسی و تاریخ اجتماعی و اقتصادی شوشان"، ترجمه هابده اقبال، شوش و جنوب غربی ایران: تاریخ و باستان‌شناسی (سیر تکامل اجتماعی و فرهنگی از هزاره هفتم ق.م. تا یورش مغول): گزارش گردمایی بین‌المللی شوش و سمینار بلو، زیر نظر ژان پرو و ژنیو دلفوس؛ مرکز نشر دانشگاهی: انجمن ایران‌شناسی فرانسه در ایران، تهران: ۱۸۷-۱۸۰.

مجیدزاده، یوسف

۱۳۸۰ تاریخ و تمدن بین‌النهرین هنر و معماری/جلد سوم، مرکز نشر دانشگاهی، تهران.



تصویر ۱- اثر مهر گلی، شوش، خوزستان، دوره شوش II، حدود ۳۱۰۰ - ۳۸۰۰ پیش از میلاد، شماره اثر ۳۰۰۴

اثر مهر دوره سلسله قدیم I/II

اثر مهرهای با سبک دوره «سلسله قدیم» در میان‌رودان (تقریباً از ۲۸۰۰ تا ۲۴۰۰ یا ۲۳۷۵ پیش از میلاد) به لحاظ هنری دنباله مستقیم دوران آغاز نگارش بود. پایان این دوره پایه‌ای برای توسعه هنر جنوب در دوره بعدی شد (Porada 1948, vol.1: 8). دفیینه‌ای از اثرمهر، مکشوفه از شوش گزارش شده که بزرگ‌ترین مورد، کشف رسیدهای مهرشده با سبک و نوع اثر مهرهای منتشر شده در ED I-III میان‌رودان است. این دفیینه نحوه عمل و اجرای امور اداری در آغاز دوره چهارم شوش را آشکار می‌سازد (کارتر ۱۳۷۶: ۱۸۱-۱۸۰). این دوران با توجه به مشخصات هنری به ویژه در زمینه مهرسازی و معماری در میان‌رودان سه دوره است (مجیدزاده ۱۳۸۰: ۳۲) در دوره اول الگوهای ترکیبی ساده شده اشکال حیوانات و گیاهان و طرح‌های خطی را ارائه می‌دهد. فرانکفورت نام "سبک گلدوزی" را برای چنین سبکی پیشنهاد داده است (Porada 1948, vol.1: 8) و در دوره سوم سبکی به نام "سبک فاره" (به نام شهری در میان‌رودان که این سبک در آن رایج بوده) بوجود آمد. اما از دوره دوم اثر مهری در موزه ملی ایران موجود است که صحنه کشتی‌رانی را نشان می‌دهد (تصویر ۲: ب.ک. ۳۰۷۲). بخشی شکسته و ناقص باقیمانده از این اثر مهر (Amiet 1972, P.33: 1442)، شبیه صحنه‌های ضیافت شناخته شده از این دوره در این منطقه، نقش فردی نشسته بر چهارپایه یا یک تخت است. اما این صحنه درون یک کشتی، و خلاف صحنه‌های ضیافت، فردی دیگر در پشت سر او و پشت به او، رو به دیواره انتهایی کشتی ایستاده و وسیله‌ای در دست چپ به پهلوی خود نگهداشته و دست راستش به سمت بالا، سرگرم فعالیت احتمالی از نوع فعالیت‌های روی کشتی است، اما به دلیل شکستگی اثر مهر، نوع فعالیت و وسیله مورد نظر قابل تشخیص نیست.

- Amiet, P.
1972 *Glyptique susienne*, (=MDP 43) Paris.
- 1980 *La Gliptique Mésopotamienne Archaique*, Paris.
- Badamchi, H. and Pfeifer, G.
2019 “Partnership in Elamite Society: Akkadian Legal Texts from Susa in Comparative Perspective”, *Zeitschrift für Altorientalische und Biblische Rechtsgeschichte/Journal for Ancient Near Eastern and Biblical Law*, Vol. 25: 13-27
- de Mecquenem, R.
1943 “Fouilles de Suse, 1933-1939”, *MDP* 29, 3-161.
- Laursen, S. and Steinkeller, P.
2017 *Babylonia, the Gulf Region, and the Indus, archaeological and Textual Evidence for Contact in the Third and Early Second Millennia B.C.* the Pennsylvania University.
- Piran, S.
2013 “Seal Impression from Susa”, in Katrien De Graef and Jan Tavernier, ed., *Proceeding of the International Congress held at Gent University*, *MDP* 58: 265-281
- Pittman, H.
1997 *The Administrative Function of Glyptic Art in Proto Elamite Iran: a Survey of the Evidence dans Res Orientales* X. Sceaux d’Orient et Leur employ (R. Gyselen/ed) Bures-Sur-Yvette.
- Porada, E.
1948 *Corpus of ancient Near eastern seals in North American Collections*, Vol. I/II: The collection of the Pier Pont Morgan library, Washington.
- Steinkeller, P.
2013 “Trade Routes and Commercial Networks in the Persian Gulf during the Third Millennium BC”, in C. Faizee, ed., *Collection of Papers presented at the Third International Biennial Conference of the Persian Gulf* (History, Culture, and Civilization), Compiled by Scientific Board of the third International Conference of the Persian Gulf in Department of History, University of Tehran, 413-431.

کشمکش‌های هخامنشیان و سکایان از دریای آرال تا دریای سیاه

احسان شواربی^۱

را فرونشانند و گزارش مبسوطی از این اقدامات را در سنگ‌نبشته خود در کوه بیستون، در شرق کرمانشاه، به سه زبان پارسی‌باستان، عیلامی و بابلی ثبت کرد. همچنین فرمان داد که تصویر سران این شورش‌ها را، که به دست داریوش سرکوب و دستگیر شده بودند، در صفی ایستاده در مقابل شاه بر سنگ‌نگاره بیستون حجاری کنند. در آغاز، تصویر هشت نفر در این صف حجاری شد. اما اندکی بعد، این سنگ‌نگاره و همچنین کتیبه آن دچار تغییر شد و داریوش یکی دیگر از پیروزی‌های خود را بدان افزود. در انتهای سنگ‌نگاره، تصویر فرد نهم با کلاه بلند و نوک‌تیز افزوده شد و در انتهای متن کتیبه، بند تازه‌ای درباره پیروزی داریوش بر سکایان و دستگیری فرماندهی سکایی به نام سکونخه اضافه شد. آنچه به انتهای کتیبه بیستون افزوده شد در حقیقت گزارش کوتاهی بود از لشکرکشی داریوش به مرزهای

در تابستان سال ۲۰۱۶ میلادی، قطعه‌ای از یک سنگ‌نبشته هخامنشی در کاوش‌های باستان‌شناسی محوطه فاناگوریا در شمال دریای سیاه کشف شد که تحلیل متن و بافت باستان‌شناختی آن اطلاعات ارزشمندی درباره نخستین حضور هخامنشیان در سواحل غربی و شمالی دریای سیاه در اختیار پژوهشگران قرار می‌دهد. هدف جستار حاضر آن است که به بهانه این کشف مهم و بر پایه منابع مکتوب تاریخی و شواهد باستان‌شناختی موجود، نگاهی دوباره به کشمکش‌های میان هخامنشیان و همسایگان شمالی آن‌ها، یعنی اقوام سکایی، داشته باشیم.

در سال ۵۲۲ پیش‌ازمیلاد، داریوش یکم، با غلبه بر گئوماته مَغ بر تخت سلطنت تکیه زد. داریوش در نخستین سال‌های حکومتش، شورش‌های محلی در نقاط گوناگون قلمرو شاهنشاهی هخامنشی



تصویر ۱- سنگ‌نگاره و سنگ‌نبشته داریوش یکم در کوه بیستون

۱. دانشگاه وین. نگارنده کتابی به زبان انگلیسی با عنوان *Miscellanea Persico-Scythica* (جستارهای پارسی‌سکایی) در آستانه انتشار دارد که در آن به تفصیل به بازنگری جزئیات تاریخی و جغرافیایی لشکرکشی داریوش به سرزمین سکایان، تحلیل بافت باستان‌شناختی و اهمیت تاریخی کتیبه نویافته فاناگوریا، و بررسی سایر مدارک تاریخی و یافته‌های باستان‌شناختی مرتبط با حضور هخامنشیان در شمال دریای سیاه پرداخته است.

شمال شرقی ایران، منطقه‌ای نه چندان دور از جایی که کوروش کبیر در سال ۵۳۰ پیش از میلاد در نبرد با ماساگت‌ها، کشته شده بود.

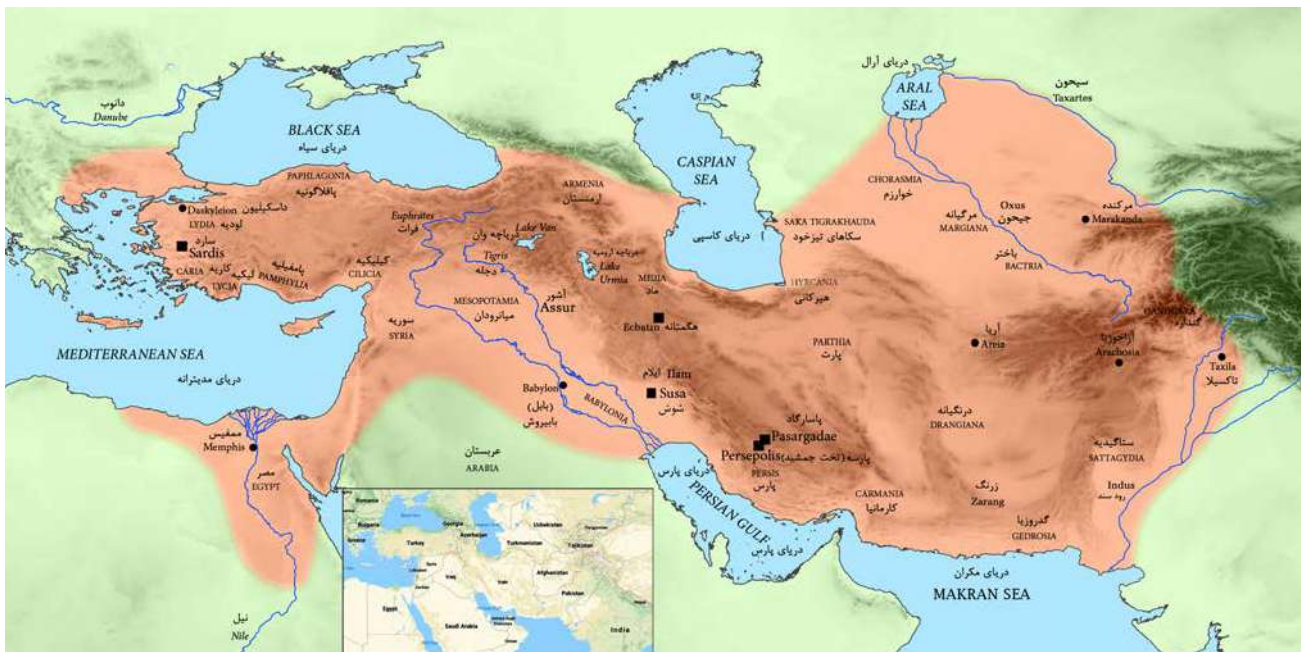
درباره علت لشکرکشی داریوش به شمال شرق اطلاع چندانی نداریم. منابع تاریخی و جغرافیایی یونانی و شواهد باستان‌شناختی حاکی از آن است که در تمام مرزهای شمالی ایران هخامنشی، از آسیای مرکزی و ورارود (ماوراءالنهر) در شرق تا شمال دریای سیاه و رود دانوب در غرب، اقوام سکایی ساکن بودند. سکایان اقوامی عمدتاً کوچ‌نشین و جنگجو بودند که به سوارکاری و تیراندازی شهرت داشتند. آگاهی‌های موجود درباره سکایان شرقی ساکن در آسیای مرکزی بیشتر مبتنی بر یافته‌های باستان‌شناختی است، حال آنکه درباره سکایان غربی ساکن در شمال دریای سیاه گزارش‌هایی در متون یونانی نیز بر جای مانده است.

لشکرکشی داریوش به شمال شرق و درگیری او با سکایان شرقی در آسیای مرکزی احتمالاً در حدود سال ۵۱۹ پیش از میلاد رخ داده است. داریوش پس از عبور از رود آمودریا (جیحون)، به منطقه ورارود وارد شد و اقوام سکایی را شکست داد. مهم‌ترین منبع تاریخی درباره این نبرد همان بند افزوده به انتهای کتیبه بیستون (بند ۷۴ = ستون پنجم، سطرهای ۲۰ تا ۳۰) است، که نام سکونخه، سرکرده سکایان شرقی، را به دست می‌دهد (Schmitt 1991: 46-48). اما عمده مورخین یونانی گویا از این واقعه بی‌خبر بوده‌اند و گزارشی از آن ثبت نکرده‌اند. تنها پلوتینوس، مورخ مقدونی سده دوم میلادی، در کتاب *تدابیر جنگی* (دفتر هفتم، بخش ۱۱، بند ۶ و بخش ۱۲) به لشکرکشی داریوش بر علیه سکایان شرقی و درگیری او با سه

قوم سکایی در آن ناحیه اشاره کرده است. در کتیبه‌های سلطنتی متأخر داریوش در شوش (DSe) و نقش رستم (DNa) نیز از دو قوم سکایی شرقی با نام‌های سکا هومورگا (در یونانی: سکایان آمورگی) و سکا تیگرخودا (سکایان تیزخود) یاد شده است. قوم نخست احتمالاً در نواحی شمالی رود سیردریا (سیحون) مسکن داشته و قوم دوم احتمالاً در منطقه ورارود و سواحل جنوبی دریاچه آرال ساکن بوده است (برای آگاهی بیشتر درباره لشکرکشی داریوش علیه سکایان شرقی بنگرید به: Harmatta 1976: 60-68; Junge 1939).

اما آنچه تاکنون توجه مورخان و باستان‌شناسان را بیشتر به خود جلب کرده، نبرد دوم داریوش با سکایان غربی است. در کتیبه‌های هخامنشی اشاره مستقلاً به این لشکرکشی داریوش نشده است. تنها ردی که از این واقعه در منابع هخامنشی به چشم می‌خورد، نام «سکایان فراسوی دریا» در فهرست ملل و سرزمین‌های تابع شاهنشاهی هخامنشی در کتیبه‌های متأخر داریوش است. نام این سکایان در میان ممالک غربی شاهنشاهی هخامنشی ذکر شده است، بنابراین، احتمالاً مقصود از «سکایان فراسوی دریا» اقوام سکایی ساکن در شمال و غرب دریای سیاه است.

مهم‌ترین منبع مکتوب درباره درگیری‌های داریوش با سکایان غربی، گزارش مفصل هرودوت (هرودوتس) هالیکارناسی، مورخ یونانی سده پنجم پیش از میلاد، در دفتر چهارم از کتاب *تواریخ* است. لشکرکشی داریوش به سرزمین سکایان غربی در حوالی سال ۵۱۳ پیش از میلاد اتفاق افتاد و نخستین حضور نظامی هخامنشیان در اروپا (فراسوی تنگه بسفر) بود.



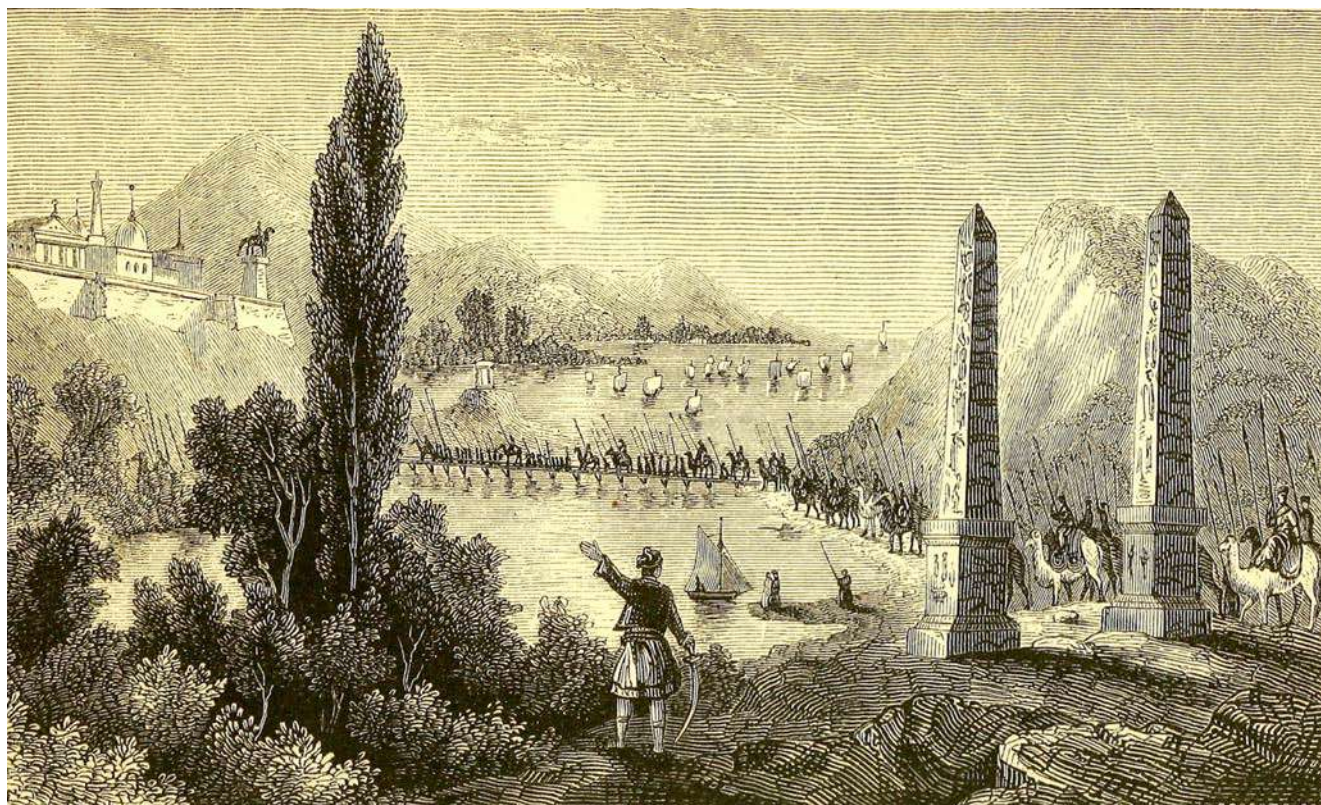
تصویر ۲- قلمرو شاهنشاهی هخامنشی در زمان داریوش یکم، حدود سال ۵۰۰ پیش از میلاد (طراحی: موزه ملی ایران)

شاید نشان از آن داشته باشد که داریوش با سپردن این مأموریت به ساتراپ کاپادوکیه قصد اندازه‌گیری فاصله‌ی آبی آسیای صغیر تا شمال دریای سیاه و تحقیق درباره‌ی جغرافیای قلمرو سکایان غربی را داشته است. لیکن، حتی اگر حمله‌ی دریایی اریارمنه به شمال دریای سیاه صحت نداشته باشد، صرف وجود این گزارش حاکی از آن است که هخامنشیان با جغرافیای دریای سیاه آشنا بوده‌اند و توانایی گذر از این دریا در مسیر جنوب به شمال را با کشتی‌های نظامی داشته‌اند. با این حال، لشکرکشی گسترده‌ی داریوش به سرزمین سکایان در سال ۵۱۳ پیش‌ازمیلاد، از راه زمینی و به همراه نیروهای سواره و پیاده صورت گرفت. چنان‌که از گزارش هرودوت برمی‌آید، داریوش برای آغاز این لشکرکشی، خود را از شوش به سارد در لودییه رساند. هرودوت (دفتر چهارم، بخش ۸۷، بند ۱) عدد نیروهای داریوش را هفت‌صدهزار سرباز و ششصد کشتی جنگی برآورد کرده است. این اعداد قطعاً خالی از اغراق نیست. در نخستین اقدام نظامی، ماندوکلس سامسی، مهندس سپاه هخامنشی، با اتصال کشتی‌های نظامی در عرض یکدیگر و قرار دادن صفحات پهن چوبی بر روی آن‌ها، پل موقتی را بر تنگه‌ی بسفر میان دو شهر خلکیدن (در ساحل آسیایی) و بوزانتین (در ساحل اروپایی) طراحی کرد. داریوش و سپاهیان‌ش با گذر از این پل وارد خاک اروپا شدند. به گزارش هرودوت (دفتر

به جز گزارش هرودوت، روایت کوتاه دیگری نیز به قلم کتسیاس کنیدسی، پزشک یونانی درباره‌ی هخامنشی در قرن پنجم پیش از میلاد، در دست است. بنا بر گزارش کتسیاس (پاره‌های یونانی تاریخی *FGrHist* ۶۸۸، پاره ۱۳، بند ۲۰)، داریوش پیش از آغاز لشکرکشی خود، اریارمنه، ساتراپ (فرماندار محلی) کاپادوکیه را مأمور کرد تا با کشتی از دریا عبور کرده، به سرزمین سکایان بتازد و با اسرای سکایی بازگردد. البته پژوهشگران معاصر همواره گزارش‌های کتسیاس را با دیده تردید می‌نگرند. اگر این گزارش درست باشد،



تصویر ۳- سکه‌ی دریک هخامنشی، ۸/۲۵ گرم، سده چهارم پیش‌ازمیلاد، ضرب سارد؟؛ روی سکه: کماندار پارسی، پشت سکه: کشتی هخامنشی محل نگهداری: بخش سکه و مدال کتابخانه ملی فرانسه، پاریس



تصویر ۴- عبور لشکر داریوش از تنگه‌ی بسفر (نقاشی از کتاب تاریخ داریوش بزرگ، نوشته‌ی جیکوب ابوت، چاپ ۱۹۰۴)

می‌خشکاندند. سپاه هخامنشی نیز به دنبال آنها پا به سرزمین‌های ناشناخته جنوب‌شرق اروپا می‌گذاشت. این تعقیب و گریز لشکر داریوش را فرسوده کرد. بر اساس گزارش هرودوت (دفتر چهارم، بخش‌های ۱۲۲ تا ۱۲۴)، داریوش تا رود آئارس پیش رفت، سپاهیان خود را در آنجا متوقف کرد و دستور ساخت هشت دژ نظامی با



تصویر ۵- کتیبه پارسی باستان داریوش یکم، مکشوفه از فاناگوریا، شبه‌جزیره تانمان، روسیه (عکس: Кузнецов & Никитин 2017)

فواصل برابر داد. ولی، اندکی بعد، داریوش مسیر بازگشت را پیش گرفت و عملیات ساخت آن دژها ناتمام رها شد. در روزگار حیات هرودوت، گویا ویرانه‌های این هشت دژ همچنان پابرجا بوده‌اند. در مسیر بازگشت، سپاه هخامنشی چندین بار با شیبخون‌های نابهنگام سکایان مواجه شد و بخش زیادی از قوای خود را از دست داد. سرانجام، به توصیه گبریا، سرلشکر هخامنشی، داریوش تصمیم به بازگشت فوری گرفت و همراه با بازمانده لشکرش دوباره از پل موقت دانوب عبور کرد و به سوی لودیبه بازگشت (هرودوت، دفتر چهارم، بخش‌های ۱۳۵ تا ۱۴۲). این لشکرکشی احتمالاً نخستین اقدام نظامی ناموفق داریوش بود که منجر به تلفات فراوانی در لشکر هخامنشی شد. با این وجود، مقدمه‌ای بر حضور جدی هخامنشیان در خاک اروپا شد (برای آگاهی بیشتر درباره لشکرکشی داریوش علیه سکایان غربی بنگرید به: Tuplin 2010).

درباره جغرافیای دقیق لشکرکشی داریوش نظرات مختلفی مطرح شده است و نتیجه‌گیری قطعی ممکن نیست. نخستین مشکل شناسایی رود آئارس است. نام این رود، جز در گزارش هرودوت، در هیچ منبع دیگری ذکر نشده است. بنابراین، اطلاع دقیقی از موقعیت

چهارم، بخش ۸۷)، داریوش، در بدو ورود به خاک اروپا، دستور ساخت دو ستون سنگی از مرمر سپید را در دو سوی تنگه داد، تا به مناسبت آغاز این لشکرکشی، دو کتیبه یادمانی بر این دو ستون نقر شود: یکی به یونانی و دیگری به آشوری. احتمالاً مقصود از آشوری کتیبه‌ای به خطوط میخی، به سه زبان رسمی کتیبه‌های سلطنتی هخامنشی (پارسی باستان، عیلامی و بابلی) است. چنانکه هرودوت شرح می‌دهد، این دو لوح بعداً توسط ساکنان شهر بوزانتین تخریب شد و قطعات سنگی آن برای امور دیگری مورد استفاده قرار گرفت. تعدادی از قطعات این ستون‌ها، در زمان حیات هرودوت، برای ساخت محراب معبد آرمیس آرشی در بوزانتین استفاده شد و قطعه‌ای از ستون حاوی کتیبه میخی در کنار معبد دینوس در بوزانتین گذاشته شد.

داریوش، در طی لشکرکشی ماجراجویانه خود، ابتدا وارد منطقه تراکیه شد و شماری از اقوام تراکی را تابع خود ساخت. در این مسیر، داریوش و سپاهیان از رود تئارس عبور کردند و تا کرانه جنوبی رود ایسترس (دانوب) پیش رفتند. هرودوت (دفتر چهارم، بخش ۹۱)، همچنین، به برپایی کتیبه سنگی دیگری به فرمان داریوش در نزدیکی سرچشمه رود تئارس اشاره می‌کند، که ظاهراً متنی بدین مضمون داشته است: «سرچشمه‌های تئارس برترین و گواراترین آب سراسر رودها را برمی‌آورند. برترین و زیباترین انسان‌ها، داریوش، پسر ویشتاسپ، شاه پارسیان، شاه همه جهان، در مسیر لشکرکشی خود علیه سکایان، از این چشمه‌ها بازدید کرد». البته این متن رنگ‌وبویی یونانی دارد و با زبان رسمی کتیبه‌های هخامنشی متفاوت است. تاکنون اثری از این کتیبه سنگی به دست نیامده است. در سال ۱۸۴۷ میلادی، ژنرال آگوست یُخموس، سپهسالار کنجکاو ارتش اتریش، در سفر خود به بالکان، به جست‌وجوی کتیبه داریوش بر سرچشمه رود تئارس پرداخت. یُخموس، در گفت‌وگوهای خود با بومیان آن منطقه داشت، متوجه نشانه‌هایی از وجود سنگ‌نیشته‌ای احتمالاً به خط میخی در آنجا شد، که ظاهراً به روستایی در همان حوالی منتقل شده بود، لیکن هرگز موفق به دیدن آن نشد (Jochmus 1854). یک سده بعد، قطعه سفالین کوچکی با کتیبه‌ای به خط میخی پارسی باستان، به صورت تصادفی، در زمینی زراعی در منطقه گِرا در رومانی یافته شد، که در آن نام و نشان داریوش هخامنشی به چشم می‌خورد (Harmatta 1953).

همزمان با پیشروی زمینی لشکر داریوش در تراکیه، کشتی‌های جنگی ایونی، که در خدمت سپاه هخامنشی بودند، در امتداد سواحل غربی دریای سیاه، از تنگه بسفر به جانب دلتای رود دانوب شتافتند و دوباره، با اتصال کشتی‌ها، پل موقتی بر پا کردند تا نیروی زمینی از رود دانوب عبور کند (هرودوت، دفتر چهارم، بخش ۸۹). پس از گذر از دانوب، داریوش به سرزمین سکایان تاخت، لیکن هرگز موفق به رویارویی نظامی با آنها نشد. سکایان دائماً به طرف شمال و شرق می‌گریختند، آبادی‌های میان راه را ویران می‌کردند و چشمه‌ها را

آن نداریم. مورخین، تا کنون، اُثرس را با رودهای مختلفی یکی دانسته‌اند. عده‌ای آن را همان رود ولگا در روسیهٔ امروزی می‌دانند که به شمال دریای کاسپی می‌ریزد، اما این شناسایی چندان قابل اطمینان نیست. احتمال دیگر آن است که اُثرس نام دیگر رود بُروستینس (رود دنیپر در اوکراین امروزی) باشد، که احتمالاً از زبان سکایی وارد یونانی شده است (Harmatta 1990: 129). به هر روی، بعید است که لشکر داریوش هرگز به سواحل دریای آزوف رسیده باشد.

اما کشف اخیر یک سنگ‌نبشتهٔ هخامنشی در فاناگوریا چگونه قابل توجه است؟ محوطهٔ فاناگوریا در شبه‌جزیرهٔ تامان در ساحل شرقی تنگهٔ کرچ (بُسْفَر کیمری)، میان دریای سیاه و دریای آزوف (در جنوب روسیه)، قرار گرفته است. شهر فاناگوریا در اصل یک مستعمرهٔ یونانی بوده است. زمانی که کوروش کبیر در حوالی سال ۵۴۰ پیش‌ازمیلاد به لودیه و ایونیه در غرب آسیای صغیر لشکر کشید، عده‌ای از ساکنان شهر ساحلی تئوس در ایونیه از آنجا گریختند و با کشتی‌هایشان راه شمال را در پیش گرفتند. بخشی از همین اهالی تئوس نهایتاً در شرق تنگهٔ کرچ مسکن گزیدند و شهر فاناگوریا را ساختند.

کتیبهٔ هخامنشی نویافته در کاوش‌های باستان‌شناسی هیئت روسی در بخش موسوم به «شهر فوقانی» (آکروپولیس) فاناگوریا کشف شده است. پیدا شدن چنین کتیبه‌ای در این محوطه اتفاقی

حرف‌نویسی:

(x+1)	[...	: d-a-r-y]-v-h-[u-š :]
(x+2)	[...	: d-a-r-y-v]- ^u -š : x ^š -
(x+3)	Variant I:	[a-y-θ-i-y :	... :] ^a -v-m : a-
	Variant II:	[a-y-θ-i-y :	... : t ^u]- ^u -v-m : a-
	Variant III:	[a-y-θ-i-y :	... : p-r ^u]- ^u -v-m : a-
(x+4)	[...	: d-r-y : v ⁱ -i-y-t]- ^r -y-m : a-
(x+5)	[v-d-a :	...	: a]- ^d -m : a- ^k -
(x+6)	[u-n-v-m :	...	: m-r- ^t -
(x+7)	[i-y-? :	...	

آوانویسی:

^(x+1) [... : Dāraya] **vaha**[uš : ^(x+2) ... : Dārayava] ^uš : x^š- ^(x+3) [-āyathiya : ... :] ^avam : a- / ... : ^uvam : a- / ... : par] ^uvam : a- ^(x+4) [... : draya : vijata] ^rayam : a- ^(x+5) [vadā : ... : a] ^dam : ^aku[?]- ^(x+6) [-navam : ...] : mar^t- ^(x+7) [-iya? : ...]

برگردان فارسی:

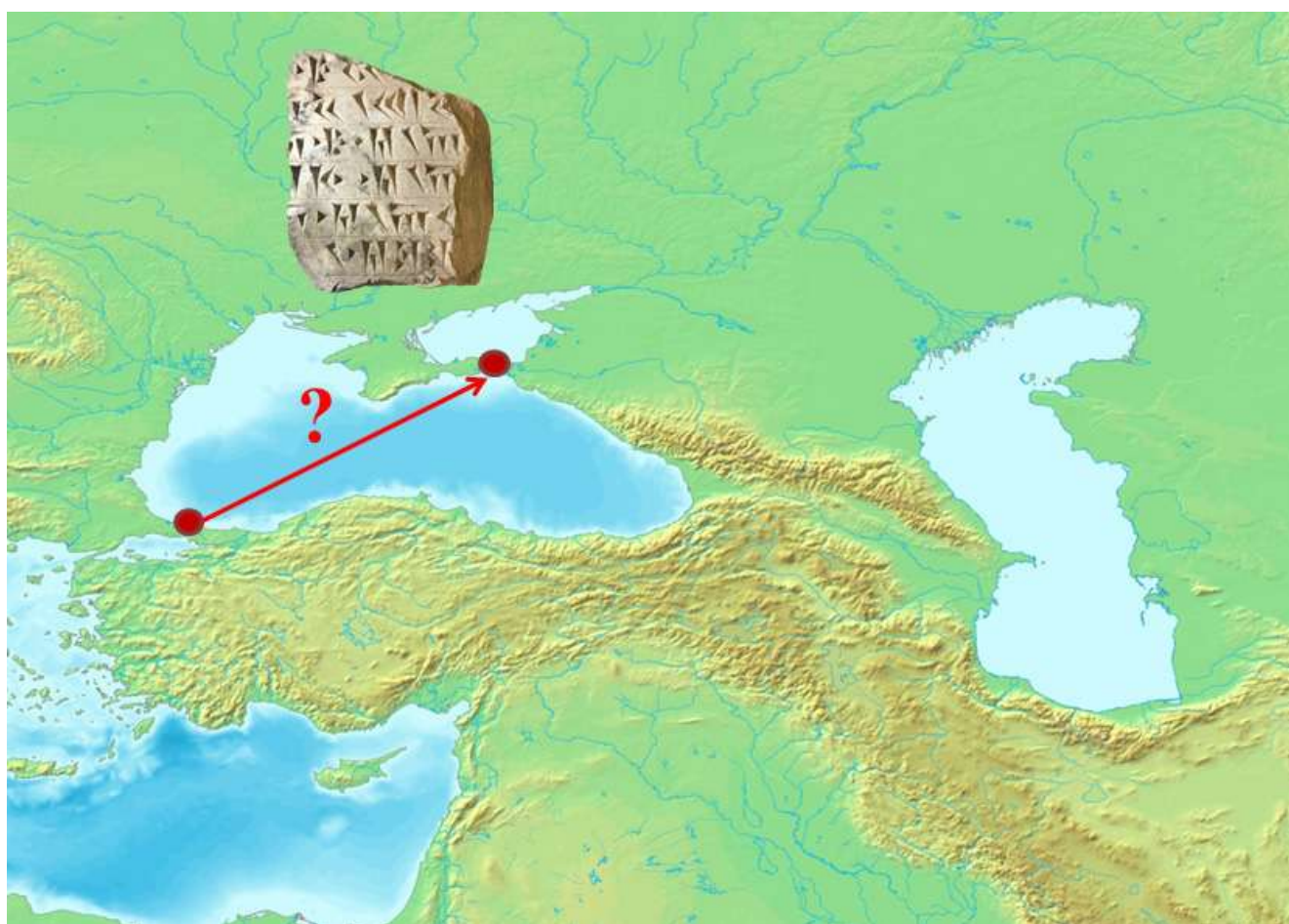
به داریوش ... داریوش شاه ... آن / تو / قبلاً؟ ... [از دریا؟] گذشتم. [سپس؟] ... کردم / ساختم؟ ... مرد / انسان ...

مهم و غیرمنتظره است. اثر مورد بحث قطعه‌ای از یک سنگ مرمر تراش‌خورده است که بر روی آن بخشی از یک متن به خط میخی پارسی باستان باقی مانده است. به نظر می‌رسد که نوشتهٔ بازمانده بر روی این سنگ تنها بخش اندکی از یک متن سلطنتی هخامنشی باشد. این قطعه‌سنگ در یک ساختمان کوچک خشتی بر روی ویرانه‌های استحکامات دفاعی شهر باستانی فاناگوریا پیدا شده است. استحکامات دفاعی شهر، حدوداً در آغاز ربع دوم سدهٔ پنجم پیش از میلاد، در نتیجهٔ آتش‌سوزی ویران شد و لایهٔ جدیدی بر روی آن شکل گرفت. ساختمانی که کتیبه در آن پیدا شده متعلق به همین لایهٔ جدید است و به نظر می‌رسد که در میانهٔ سدهٔ پنجم یا اندکی دیرتر سوخته و فروریخته باشد (Кузнецов & Никитин 2017: 154). بنابراین، زمان ورود این قطعه‌سنگ به این محل باید پیش از این تاریخ، یعنی تقریباً در ربع دوم قرن پنجم پیش از میلاد، باشد. به عبارت دیگر، تاریخ بافت کشف این کتیبه تقریباً نیم‌قرن دیرتر از لشکرکشی داریوش به شمال دریای سیاه است. بارهٔ باقی‌مانده از متن این کتیبه شامل چند نشانهٔ میخی پارسی باستان از ابتدا یا انتهای چند واژه در شش سطر است. خوانش و بازسازی متن کتیبه، به همراه ترجمهٔ انگلیسی و تحلیل زبان‌شناختی واژه‌ها، پیشتر توسط نگارنده منتشر شده است (Shavarebi 2019). در اینجا، صرفاً بازسازی نهایی متن کتیبه و برگردان فارسی آن ارائه می‌شود.

هنگام عبور از تنگهٔ بسفر بر پا کرده بود، اما اندکی بعد، ساکنان شهر بوزانتین آنها را از جای خود برکنند و شکستند و از قطعات آنها، به شیوه‌های گوناگون، استفاده کردند (Рунг & Габелко 2018). حضور فعل «گذشتن، عبور کردن» در متن بازمانده از این کتیبه ممکن است به عبور لشکر داریوش از تنگهٔ بسفر اشاره داشته باشد. البته این تنها یک حدس است، اما اگر چنین باشد، ارتباط احتمالی این کتیبه با لشکرکشی داریوش تأیید می‌شود.

چنانکه در دنیای قدیم و به‌ویژه در جهان یونانی مرسوم بوده، از قطعات سنگی برای تنظیم وزن و جلوگیری از واژگون شدن کشتی‌ها در طوفان‌های دریایی استفاده می‌شده است. شماری از کتیبه‌ها و مجسمه‌های سنگی باستانی به همین شیوه جابجا شده‌اند و بعضاً از محوطه‌هایی بسیار دورتر از جایگاه اصلیشان سربرآورده‌اند. قطعهٔ مرمین کتیبه‌دار فاناگوریا نیز شاید از شهر بوزانتین یا جای دیگری در حوالی تنگهٔ بسفر جابه‌جا شده و به‌عنوان سنگ تراز یک کشتی تجاری به بندر پررونق فاناگوریا رسیده باشد. البته فقدان مدارک قطعی سبب می‌شود که این فرضیه صرفاً در حد یک حدس باقی بماند.

چنانکه دیده می‌شود، بر اساس واژه‌های باقی‌مانده از این کتیبه به نتیجهٔ تاریخی مشخصی نمی‌توان رسید. اما حضور نام داریوش در دو سطر نخست احتمال تعلق این کتیبه به داریوش یکم را تقویت می‌کند. به احتمال بسیار زیاد، محل کشف این کتیبه بافت اولیهٔ آن نیست و این قطعه باید از جای دیگری به فاناگوریا آورده شده باشد. نخست به این علت که در کاوش‌های فاناگوریا تنها همین یک قطعه از این لوح سنگی به دست آمده است و از باقی کتیبه خبری نیست. دیگر آنکه سنگ مرمر این کتیبه بومی این منطقه نیست و قاعدتاً باید از جای دیگری وارد شده باشد. همچنین، چنانکه بالاتر اشاره شد، این کتیبه در لایه‌ای به دست آمده است که تاریخ آن حدوداً نیم‌قرن پس از لشکرکشی داریوش به شمال دریای سیاه است. مسئلهٔ دیگر آن است که منطقاً این محل به‌هیچ ترتیبی نمی‌توانسته در مسیر لشکرکشی داریوش بوده باشد. متأسفانه متن باقی‌مانده بر روی این سنگ بسیار کوتاه و مبهم است و اطلاعاتی از محل اصلی برپایی کتیبه در روزگار داریوش یکم به دست نمی‌دهد. اما، با در نظر داشتن گزارش هرودوت، می‌توان به این نتیجه رسید که این سنگ‌نیشتهٔ نویافته، احتمالاً، قطعه‌ای از همان دو کتیبهٔ مرمین است که داریوش در



تصویر ۶- مسیر احتمالی جابجایی قطعهٔ نویافته از کتیبهٔ داریوش به وسیلهٔ کشتی در دریای سیاه، از بوزانتین در غرب تنگهٔ بسفر به فاناگوریا در شرق تنگهٔ کرچ

منابع

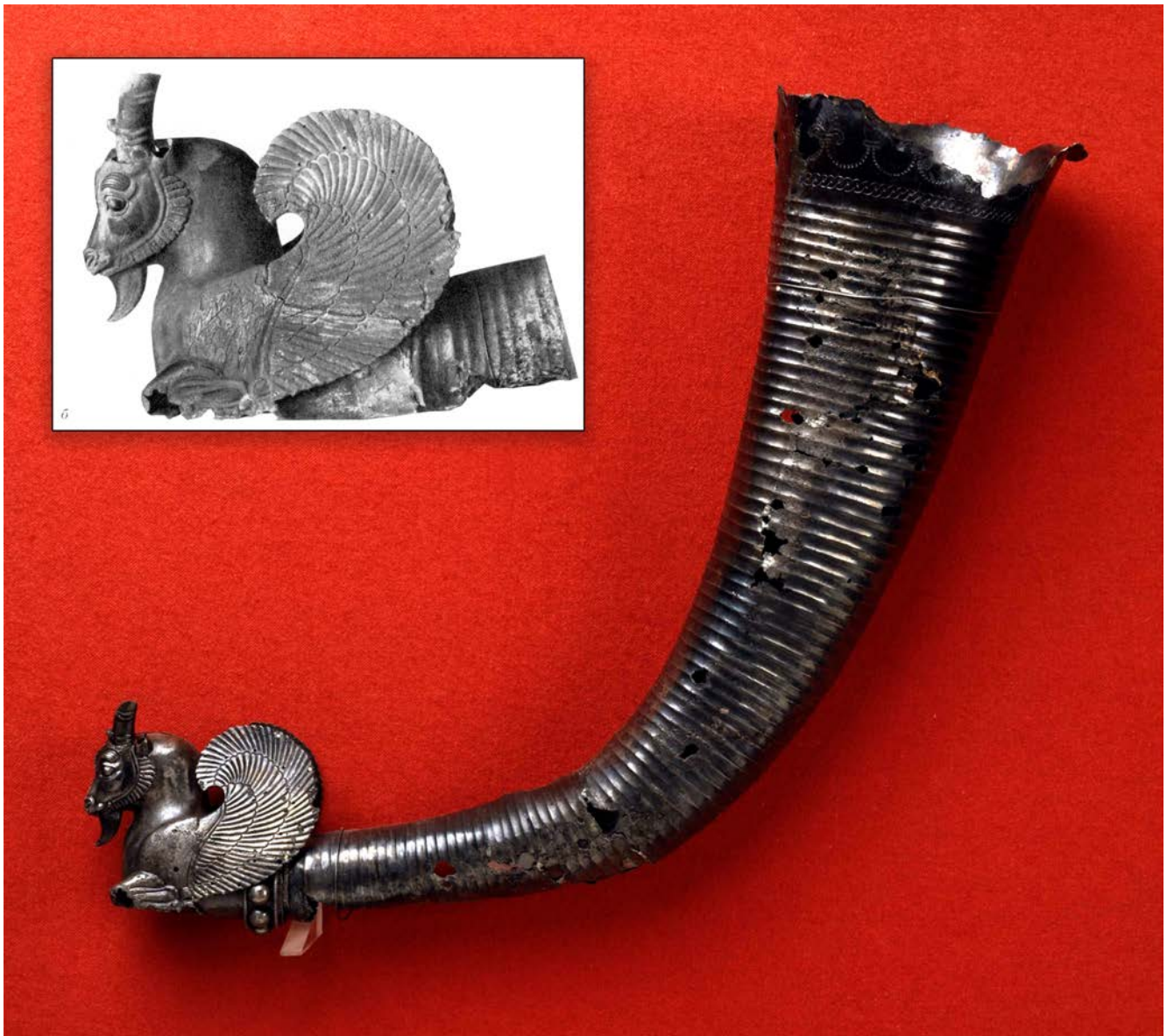
Harmatta, J.

1953 "A Recently Discovered Old Persian Inscription", *Acta Antiqua Academiae Scientiarum Hungaricae* 2, 1-16.

1976 "Darius' Expedition against the Sakā Tigraxaudā", *Acta Antiqua Academiae Scientiarum Hungaricae* 24, 15-24.

1990 "Herodotus, Historian of the Cimmerians and the Scythians", in: G. Nenci (ed.), *Hérodote et les peuples non grecs: neuf exposés suivis de discussions*. Vandœuvres-Genève, 22-26 Août 1988, Genève, 115-130.

هخامنشیان، مخصوصاً در سده پنجم پیش از میلاد، روابط تجاری و دیپلماتیک خود را با حاکمان یونانی منطقه سفر کیمری گسترش دادند. کشف مهرهای شخصی و کالاهای زینتی هخامنشی، از جمله چند ریتون و ظرف فلزی، در محوطه‌های باستانی شمال دریای سیاه شاهی بر این روابط است (Treister 2010). اما مدارک مکتوبی درباره ماهیت و وسعت ارتباط هخامنشیان و حاکمان سفر کیمری در دست نیست. ادامه تحقیقات باستان‌شناسی در این منطقه شاید در آینده بر آگاهی ما از حضور هخامنشیان در مناطق شمالی دریای سیاه بیفزاید.

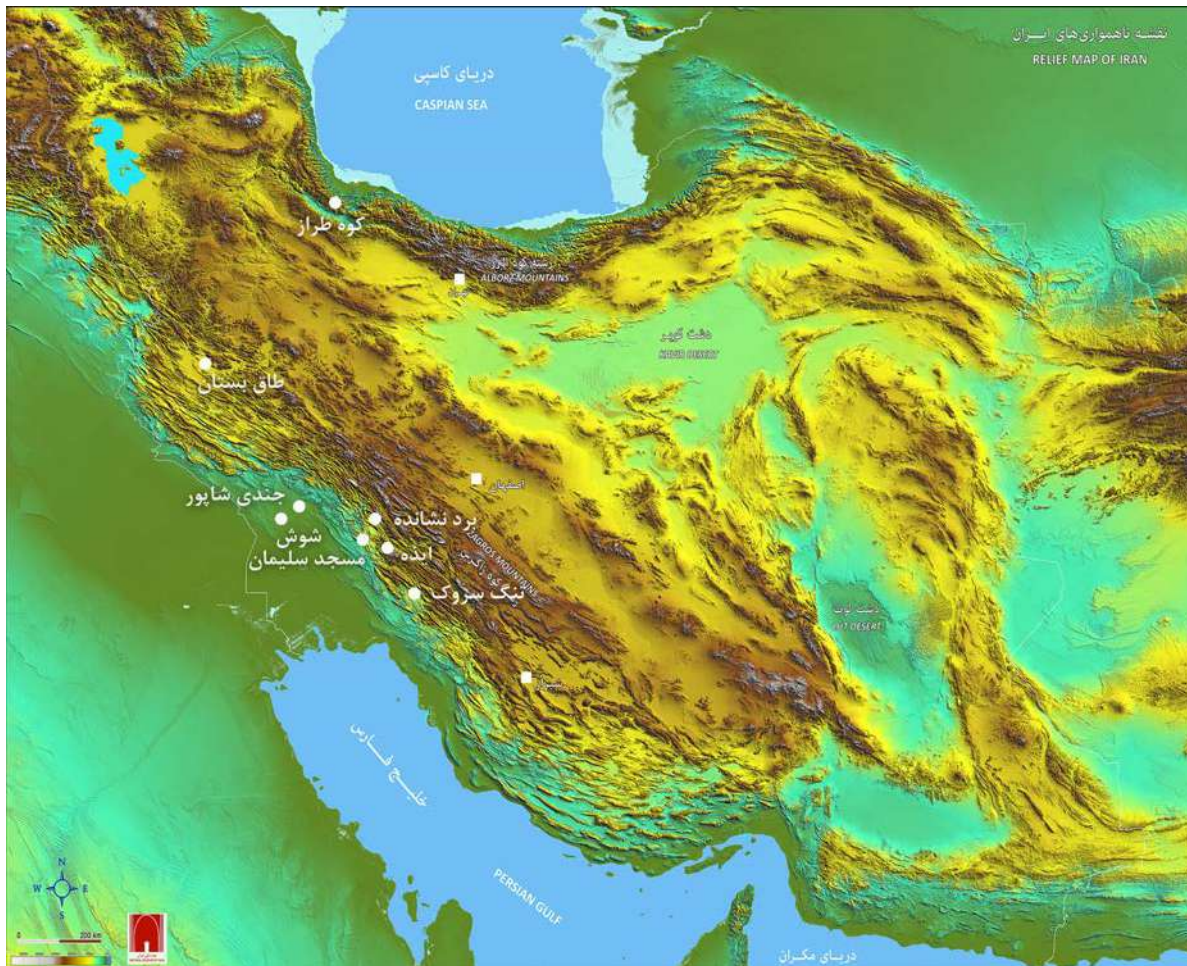


تصویر ۷- ریتون هخامنشی، سده پنجم پیش از میلاد، مکشوفه از گور شماره ۴ در گورستان سکایی هفت‌برادران، شبه‌جزیره تامان، روسیه (محفوظ در موزه دولتی ارمیتاژ، سنت‌پترزبورگ، روسیه)

- Jochmus, A.
1854 “Notes on a Journey into the Balkan, or Mount Hæmus, in 1847”, *Journal of the Royal Geographical Society of London* 24, 36–85.
- Junge, P.J.
1939 *Saka-Studien. Der ferne Nordosten im Weltbild der Antike* (Klio. Beiheft 41), Leipzig.
- Schmitt, R.
1991 *The Bisitun Inscriptions of Darius the Great: Old Persian Text* (Corpus Inscriptionum Iranicarum I/I/I), London.
- Shavarebi, E.
2019 “An Inscription of Darius I from Phanagoria (DFa): Preliminary Report of a Work in Progress”, *ARTA* 2019.005, 1–15: http://www.achemenet.com/pdf/arta/ARTA_2019_005_Shavarebi.pdf
- Treister, M.
2010 “‘Achaemenid’ and ‘Achaemenid-inspired’ Goldware and Silverware, Jewellery and Arms and their Imitations to the North of the Achaemenid Empire”, in: J. Nieling & E. Rehm (eds.), *Achaemenid Impact in the Black Sea. Communication of Power* (Black Sea Studies 11), Aarhus, 223–279.
- Tuplin, Ch.
2010 “Revisiting Dareios’ Scythian Expedition”, in: J. Nieling & E. Rehm (eds.), *Achaemenid Impact in the Black Sea. Communication of Power* (Black Sea Studies 11), Aarhus, 281–312.
- Кузнецов, В.Д. & Никитин, А.Б.
2017 “Древнеперсидская надпись из Фанагории”, В.Д. Кузнецов (ред.), *Фанагория. Результаты археологических исследований*, Том 6, Москва, 154–159.
- Рунг, Э.В. & Габелко, О.А.
2018 “Скифский поход Дария I и древнеперсидская надпись из Фанагории”, *Вестник древней истории* 78/4, 847–869.

نقوش مرتبط با دریا در سکه‌های الیمایی‌ها

علی هژبری^۱



تصویر ۱- نقشه موقعیت محوطه‌های الیمایی در ایران

به دلیل قرارگیری الیمایی‌ها در کنار خلیج فارس، راه‌های تجاری مهمی به این سرزمین کشیده شده بود که تجارت را گسترش داده و باعث رشد اقتصادی منطقه بود و از طرف دیگر الیمایی‌ها در قلمرو خود سکه ضرب می‌کردند. سکه‌های فراوانی که از الیمایی‌ها به دست آمده، نشان از رونق این سرزمین در این دوره دارد. وجود ضرابخانه‌های مهمی مانند «سلوکیه کنار هدیفون» (جراحی) و «سلوکیه کنار اولاتوس» (شوش) مهر تاییدی بر رونق اقتصادی در این منطقه است.

اشکانیان (۲۴۸ پیش از میلاد تا ۲۲۴ میلادی) رفته‌رفته از آغاز تا پایان بر قلمروی گسترده‌ای از شرق باستان حکومت کردند. این قلمروی وسیع شامل موزائیک‌های فرهنگی در کنار یکدیگر بود و طبیعتاً شاهان برای حکمرانی به آن سرزمین، ساختاری ملوک‌الطوایفی داشتند. یکی از این فنودال‌ها الیمایی‌ها بودند که پس از قدرت گرفتن سلوکیان در نواحی شمالی خوزستان و ناحیه کوهستانی زاگرس جنوبی، حکومت محلی تشکیل داده و تا ظهور ساسانیان حکمرانی کردند. از یک طرف

۱. کارشناس بخش تاریخی موزه ملی ایران

می‌داند اما به نظر برخی از پژوهشگران، این نقش لنگر نیست و آن را چنگک پوزیدئون، فرمانروای دریاها، می‌دانند که معمولاً در دست دارد. پوزیدئون یکی از دوازده ایزد المپنشین و از مهم‌ترین ایزدان یونان باستان است که خدای آب‌های شور و شیرین و دریاها، رودخانه‌ها، سیل، خشکسالی، زمین‌لرزه و اسبها به‌شمار می‌رود نثارخوس، دریاسالار اسکندر مقدونی، به جزیره‌ای در خلیج فارس به نام «آراکتا» اشاره دارد که وقف پوزیدئون بوده است.

منابع

- کیان‌راد، حسین
۱۳۹۰ "نقوش سکه‌های الیمایی و ارتباط آن با دریانوردی"، *پژوهش‌های علوم تاریخی*، شماره ۴، ۱۰۰-۸۵.
- پاکزادیان، حسن
۱۳۸۶ *سکه‌های الیمایی*، تهران: مولف
- بیانی، ملکزاده
۱۳۸۱ *تاریخ سکه* (دو جلد)، تهران: دانشگاه تهران، چاپ ششم.

ضرب سکه‌های خاص منطقه‌ی الیمایی در ۱۴۷ پیش از میلاد با روی کار آمدن سلسله کامناسکیر آغاز شد. روی سکه‌ها نقوش هلال ماه، ستاره، سر اسب و نقشی شبیه به لنگر ضرب شده که تحت تأثیر سکه‌های سلوکی ایجاد شده بودند. اما برخی نقوش روی سکه‌های الیمایی با دریا و دریانوردی و ایزدان یونانی و ایرانی مرتبط با آب و رودخانه پیوند داشته‌اند؛ ایزدبانو آناهیتا به‌عنوان معادل آرتمیس در ایران و میانرودان، بر اساس منابع نوشتاری، پرستشگاه‌های ثروتمندی در ناحیه الیمایی داشته است. علامت «لنگر» ضرب شده بر سکه‌های الیمایی نیز یکی از نشانه‌های اصلی سکه‌های سلوکی است. آپیان تاریخ‌نگار یونانی سده دوم میلادی، به نقل از بطلمیوس پسر لاگوس، لنگر را نماد سلامت و امنیت می‌داند؛ بنا بر داستانی به نقل از او، مادر سلوکوس هنگام بارداری در خواب، بر روی قطعه آهنی شکلی شبیه به لنگر دید که وقتی بیدار شد آن را در کنار خود دید. بنابراین سلوکوس پس از رسیدن به شاهی نقش لنگر را بر روی انگشتر خود حک کرد. ژوستن اما روایت دیگری آورده که مادر سلوکوس باردار نمی‌شد و آپولون که موفق شد او را باردار کند به یادگار، انگشتری به آن زن داد که لنگر کشتی روی آن نقش شده بود و وقتی سلوکوس به دنیا آمد نقش لنگر کشتی روی ران او وجود داشت که بر روی بدن فرزندانش نیز دیده می‌شد. هانسمن نقش لنگر را از نشانه‌های دودمانی الیمایی



تصویر ۲- سکه‌های الیمایی (از قلمرو حکومت اشکانی) با نقش لنگر، موزه ملی ایران

نگاهی تاریخی به بنادر قدیمی ایران

عبدالمجید نادری بنی^۱، حسین توفیقیان^۲

مقدمه

بنادر قدیمی در زمره میراث فرهنگی و به لحاظ تاریخی بیان کننده بخش مهمی از تاریخ هر کشور در عرصه معاملات اقتصادی و معادلات نظامی هستند. جنبه مهم دیگر بررسی بنادر باستانی به اهمیت آن‌ها در زمین‌شناسی و بازسازی محیط گذشته باز می‌گردد. بنادر تاریخی همچون یک علامت ارتفاعی، معرف تراز دریا در زمان ساخت آن‌ها به شمار می‌روند و از این حیث اطلاعات ارزشمندی را درباره روند تغییرات تراز آب دریا، در اختیار محققین قرار می‌دهند. علاوه بر این، ممکن است بنادر قدیمی به دلیل حوادث طبیعی نظیر سونامی، زمین‌لرزه، سیل، توفان، افزایش نرخ رسوب‌گذاری و از این قبیل از کاربری ساقط و یا متروک شده باشند. به همین دلیل، بررسی این‌گونه بنادر در بازسازی و اندازه‌گیری دوره بازگشت حوادث مهم طبیعی نظیر سونامی و توفان یا اندازه‌گیری نرخ رسوب‌گذاری اهمیت می‌یابند که خود در پیش‌بینی و ارزیابی شدت، حدت و تنوع حوادثی که ممکن است در یک ناحیه ساحلی اثرگذار باشد، به پژوهشگران علوم زمین کمک می‌کند. از طرف دیگر، مطالعات زمین‌شناسی می‌تواند در فهم علل طبیعی توسعه یا اضمحلال بنادر قدیمی کارگشا باشد و پاسخ جوامع ساحلی را به تغییرات محیطی برملا سازد. شناخت محل دقیق بنادر و تأسیسات وابسته به آن با کمک روش‌های مختلف زمین‌شناختی، ژئوفیزیکی و حفاری‌های زمین‌باستان‌شناسی امکان‌پذیر است. چنین هدفی نقطه تلاقی علوم باستان‌شناسی، تاریخ و زمین‌شناسی است.

ایران به لحاظ قرارگیری در کنار سه محیط دریایی مهم (دریای کاسپی، خلیج فارس و دریای مکران) دارای سابقه طولانی در دریانوردی است ولی این سابقه به دلیل مهجور ماندن دریا در نگاه ایرانیان و کم توجهی محققین به موضوع بنادر قدیمی، هرگز آن‌طور که باید شناخته و معرفی نشده است.

بیشترین فعالیت‌های اکتشافی درباره بنادر قدیمی، پیش از پیروزی انقلاب اسلامی، به‌طور عمده در سواحل استان بوشهر (تل پی تل و سیراف) به انجام رسیده است و عملاً در سایر بنادر قدیمی

کشور فعالیت شاخصی انجام نشده است. به همین جهت، لازم است تا محققین و نهادهای تحقیقاتی علاقه‌مند، با تجمیع امکانات تحقیقاتی خود برای کشف و معرفی هر چه بهتر این سرمایه فرهنگی و ملی بکوشند.

در این نوشته از میان تعداد بسیار زیادی از شواهد تاریخی بنادر قدیمی و تاریخ دریانوردی ایرانیان در دریا‌های شمالی و جنوبی کشور، برخی را انتخاب و بعضی از این شواهد را معرفی می‌کنیم. این نوشته خلاصه‌ای از مطالعات تاریخی طرح "زمین‌باستان‌شناسی بنادر تاریخی ایران" است که با حمایت سازمان بنادر و دریانوردی و توسط پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی و علوم جوی و پژوهشگاه باستان‌شناسی پژوهشگاه میراث‌فرهنگی و گردشگری در سال ۱۳۹۶ به انجام رسیده است.

دریای کاسپی و موقعیت بنادر مهم تاریخی آن

زون (۲۰۰۱) در کتاب خود به نام "کاسپین در سه قرن"، اصرار دارد که نقطه آغاز مطالعات دریای کاسپی به دوره پطر کبیر در سه سده پیش باز می‌گردد و کشتیرانی بادبانی در دریای کاسپی توسط روس‌ها در حدود ۹۰۰ سال پیش آغاز شد. اما برخلاف این ادعا، مدارک تاریخی متعددی نشان می‌دهد که کشتیرانی در دریای کاسپی از مدت‌ها پیش از آن توسط ملل پیرامون آن، به‌ویژه ایرانیان در جریان بوده است (تصویر ۱). به عنوان مثال ابن حوقل (نیمه دوم سده چهارم هجری قمری) به دریای کاسپی و دریانوردی در آن اشاره کرده است: "از طبرستان به باب‌الابواب (در بند) از طریق دریا به عرض یک هفته است به شرط آنکه باد موافق باشد. اما از آبسکون به بلاد خزر زیاده بر عرض است زیرا آبسکون در گوشه قرار گرفته است". یعقوبی در سفر خود به مازندران در سده سوم هجری (حدود ۲۷۰ الی ۲۹۰ هجری قمری)، شهر ساری را شهر اول و شهر آمل را دومین شهر مازندران یاد می‌کند و شهر آمل را بر کنار دریا توصیف کرده است، جیهانی نیز در کتاب اشکال العالم (اوایل قرن چهارم هجری قمری)، آمل را شهر اول مازندران و الهم یا اهلیم را فرضه‌ی (بندرگاه) این شهر یاد کرده است. همچنین ابن حوقل در صوره الارض اشاره می‌کند که "مدخل دیلم از طبرستان شهر چالوس است. این شهر در سینه دریاست و اگر شحنه‌ای به نگهداری آن بگمارند بس استوار است، چه راه از دیلم به طبرستان دشوار است."

۱. مدیر امور پژوهشی و همکاری علمی پژوهشگاه ملی اقیانوس‌شناسی و علوم جوی

۲. عضو هیئت علمی پژوهشگاه میراث‌فرهنگی و گردشگری



تصویر ۱- بندر مهم تاریخی دریای کاسپی در طی هزاره اخیر. موقعیت بندر تاریخی با علامت ستاره قرمز رنگ مشخص شده است

سه بار میان سال‌های ۲۶۶ تا ۳۰۰ هجری قمری توسط اقوام روس مورد حمله قرار گرفته و پایگاه حملات بعدی آنان به گیل و دیلم گشته است (مسعودی ۳۳۵ هجری قمری و ابن اسفندیار ۶۱۳ هجری قمری). بنابراین، آبسکون تا اواخر سده دهم هجری جایگاه جمعیتی مهمی بوده است. بکران (۶۰۴ هجری قمری) از آبسکون به عنوان دیهی خرد بر ساحل دریا یاد کرده است. با این حال این شهر تا سال ۶۱۷ هجری قمری و تا پیش از حمله مغولان از شهرهای آباد ساحل کاسپی بوده است. مثلاً یاقوت حموی در کتاب خود، المبدأ و المآل، از این شهر به عنوان مدینه و صاحب منبر و مناره یاد می‌کند. به نظر می‌رسد آبادانی آبسکون در نیمه نخست سده هفتم هجری قمری (سده سیزدهم میلادی) رو به افول گذاشته و پس از آن که در سال ۷۰۳ هجری قمری آب آن را فرا گرفت (مسعودی)، از صفحه روزگار محو شد و تاکنون محل آن به صورت معمایی باقی مانده است (بارتولد، ۱۹۸۰). گومیلوف (۱۹۸۰) از قول شاعری به نام نجاتی (سده هشتم هجری قمری) عنوان کرده است که این شهر در سال ۷۰۳ هجری قمری پس از آن که دریا آن را فراگرفت، در آب فرو رفت. همچنین بر اساس نقل قول گومیلوف (۱۹۸۰) از یک سیاح ایتالیایی به نام مارین سانودو (Marin Sanudo) که در سال ۷۲۰ هجری قمری (۱۳۲۰ میلادی) از منطقه دیدن کرده است، می‌نویسد که افزایش تراز آب دریای کاسپی در سال ۷۰۳ هجری قمری (۱۳۰۴ میلادی) چنان فاجعه‌بار بوده که بسیاری از شهرهای مهم اطراف دریای کاسپی را در خود فرو برده است.

در حدود ۲۵۰ کیلومتری شمال آبسکون منطقه‌ای وجود داشته است که آن را دهستان می‌نامیدند. دهستان مرز ایران با ایلات ترک

از نکات مهم در متون تاریخی سده سوم تا اوایل سده هشتم هجری قمری، اشاره به وجود شهری مهم در جنوب شرق دریای کاسپی است که آن را آبسکون می‌نامیدند. این شهر آن چنان مهم بوده که دریای کاسپی را به آن نام می‌شناخته‌اند. اصطخری (۳۴۰ هجری قمری) آن را بهترین بندرگاه دریای کاسپی دانسته است. برخی مورخان و جغرافی‌دانان آبسکون را بندرگاهی بر کران دریا (نظیر مسعودی، اصطخری، و ابن حوقل) و برخی دیگر که متأخرتر هستند از آن به عنوان یک جزیره یاد کرده‌اند (نظیر مستوفی، جوینی، بناکتی). شاید کلید حل این تناقض را باید در نوسانات تراز آب کاسپی جستجو کرد که با بالا آمدن آب، این بخش به شکل جزیره‌ای در آمده و در مواقع پایین رفتن آب، به خشکی متصل می‌شده است. این گفته چندان هم دور از واقعیت نیست زیرا (رابینو ۱۹۲۴) از قول مورایف (سفرنامه ترکمنستان و خیوه) می‌نویسد که بنا بر اظهار ترکمن‌ها، گمش تپه (گمیشان فعلی) در شمال بندر ترکمن تا چندی قبل از مسافرت او به آن‌جا (۱۸۱۴ تا ۱۸۱۵ م.) همچون جزیره‌ای بوده است، حال آن‌که در هنگام دیدار رابینو از گمش تپه (۱۹۰۶ میلادی) این شهر حدود سه کیلومتر تا دریا فاصله داشته است. همچنین رابینو از قول بلارنبرگ سیاح می‌نویسد که به موجب اظهارات سکنه گلوگاه واقع در جنوب خلیج گرگان در سال ۱۸۱۵ آب دریا تمام اراضی ساحلی را فراگرفته و تا تپه قرا دوین سرایت کرد (رابینو ۱۹۲۴). انصاری دمشقی (۷۲۷ هجری قمری) تصریح کرده که بندرگاه آبسکون را قباد ساسانی بنا کرده است اما شواهد تاریخی یا باستان‌شناسی متقنی در این‌باره نیست (نهچیری ۱۳۷۰). پس از اسلام نیز این منطقه که به لحاظ نظامی برای تسلط بر گرگان و جنوب دریای کاسپی مهم بوده،

دریای کاسپی اتصال دادند. بر اساس کتاب "تاریخ طبرستان و رویان و مازندران" نوشته ظهیرالدین مرعشی (اواخر قرن نهم هجری قمری) در سال ۷۹۴ هجری قمری مازندران دستخوش حمله تیمور واقع شد و سپاه تیمور که از راه دریا وارد شده بودند، با زحمات زیادی تبرها به دست گرفته و از میان جنگل‌های انبوه راهی از استرآباد به ساری باز کردند و سادات شیعه مازندرانی را دستگیر و "در ساری آن‌ها را به کشتی‌ها نشانند و از راه دریا و سپس از راه رود جیحون به نقطه معینی بردند و از آن‌جا به خوارزم و سمرقند و تاشکند" این داستان تأییدی بر تغییر مسیر رودخانه آمودریا (جیهون) به سوی کاسپی است و آن‌چنان که بارتولد می‌نویسد این مسیر تا نیمه سده شانزدهم میلادی (اواخر سده یازدهم هجری قمری) نیز وجود داشته است (بارتولد ۱۹۸۴).

در سده یازدهم هجری قمری خلیج گرگان چنان گسترده بوده است که بنادر متعددی در کنار آن ساخته شد (شکل ۲ و ۳). شاه‌عباس صفوی به سال ۱۰۲۱ هجری قمری شهر اشرف البلاد را بر روی شهر قدیمی خرکوران در کنار خلیج گرگان بنا کرد (پارودی ۱۹۹۷). در سال ۱۹۰۶ میلادی که رابینو از این منطقه بازدید می‌کند، شاهکیله بندرگاه شهر اشرف بوده است (رابینو ۱۹۲۴). رابینو در توصیف خلیج گرگان می‌گوید که این خلیج کم خطرترین بندرگاه دریای کاسپی است. در سوی دیگر کاسپی جنوبی، مرداب انزلی قرار دارد که گیمین

بوده است. اصطخری و ابن حوقل دهستان را فقط قریه کوچکی در ساحل دریا می‌دانستند که جایگاه ماهی‌گیران بوده است و ابن حوقل اشاره می‌کند که "اندکی اختلال بدان راه یافته" و در ادامه می‌آورد که "... و آب آن‌جا فروکشیده و آب دریا در این ناحیه کم عمق است و کشتی‌ها به هنگام وزش باد و توفان در اینجا لنگر می‌اندازند". از طرف دیگر مطابق قول مقدسی، دهستان در آن زمان مرکب از بیست و چهار قریه و مرکز تمام آن‌ها شهر آخر (آخور) بر کران دریا بوده است و برای تأمین آب شیرین آن نهری از رود اترک به طول تقریباً پنجاه کیلومتر به شهر کشیده بودند (بارتولد ۱۹۸۴). مؤلف کتاب معروف حدود العالم (۳۷۲ هجری قمری) گفته که این شهر بسیار آباد بوده است و آورده است که این شهر "نغر است بر روی غوز" به این معنی که مرز ایران با ایلات ترک غوز بوده است.

از مطالب جالب‌توجه دیگر درباره دریای کاسپی، رودهای منتهی به آن به ویژه داستان تحول رودخانه جیحون یا آمودریاست. این رودخانه امروزه از دامنه‌های شمالی کوه‌های هندوکش سرچشمه گرفته و به دریاچه آرال (دریاچه یا دریای خوارزم در اقوال قدیمی) می‌ریزد. ابن حوقل در توصیف دریاچه خوارزم نوشته که رود جیحون (آمودریا) به این دریاچه منتهی می‌شود. این در حالیست که حمدالله مستوفی نقل کرده است که مغول‌ها هنگام حمله به ایران و به علت دشمنی با خوارزمشاهیان آب جیحون را از خوارزم برگرداندند و به



تصویر ۲- مسجد و مدرسه فرح‌آباد به‌عنوان بخشی از بندر صفوی فرح‌آباد

تصویر ۳- دیواره اسکله سلطنتی بندر تاریخی فرح‌آباد در فرح‌آباد ساری در کنار رودخانه تجن. نمای عکس رو به شرق (عکس: نادری)



(Gmelin) در سال ۱۷۷۱ میلادی آن را خلیج انزلی یا آن‌طور که روس‌ها تلفظ می‌کنند خلیج زینزلی نامیده است (رابینو، ۱۹۱۷). ابوت (Abbott) کنسول وقت بریتانیا در سال ۱۸۴۳ میلادی، انزلی را تنها بندر ایران در دریای کاسپی دانسته! و گفته که وقتی هوا آرام است آب از مرداب به دریا می‌رود اما وقتی باد تند بوزد آب دریا از دهانه وارد مرداب می‌شود (ابوت، ۱۸۵۸). با وجود اشاره ابوت به بندر انزلی به عنوان تنها بندر ایرانی دریای کاسپی، گزارشات تاریخی از وجود یک بندر دوره قاجار در مصب کرگان‌رود در شرق شهر تالش حکایت دارد. در حدود ۵ کیلومتری شرق تالش و نزدیکی مصب کرگان‌رود، بقایای شکسته‌ی کشتی به گل نشسته‌ای در ساحل قرار دارد که به احتمال قوی در رابطه با بندر کرگان بوده است (تصویر ۴). طول باقی‌مانده ی این کشتی با جهت شمالی جنوبی تقریباً ۲۷ متر و عرض

آن حدود ۶ متر است. مطالعات تاریخی نشان می‌دهد که کرگان‌رود در دوره قاجار به طور عمده برای تجارت چوب (به ویژه چوب شمشاد و گردو) و نفت مورد استفاده قرار می‌گرفته است (خداوردی ۱۳۸۳)

شواهد تاریخی دریانوردی در حوزه خلیج فارس و دریای مکران
سواحل شمالی خلیج فارس با داشتن استعدادهای طبیعی و موقعیت ساحلی دارای شرایط مساعدی برای ایجاد و رونق بنادر و شهرهایی برای نظارت بر راه بزرگ تجاری در دریا و خشکی بوده است. مردمان میانرودان شامل آشوریان، بابلیان، سومریان و آکدیان با سواحل بین‌النهرین در رفت‌وآمد بوده و فینیقیان در خلیج فارس و سواحل آن حضوری مؤثر داشته‌اند. خلیج فارس و سواحل آن از دیرباز مورد توجه مراکز قدرت در داخل ایران و قدرت‌های خارجی بوده و مهمترین راه‌های تجاری به ویژه راه دریایی ابریشم از این منطقه عبور می‌کرده است.

در متون کهن میانرودانی از هزاره سوم پیش از میلاد نام‌هایی دیده می‌شود که بر سرزمین‌های دورتر دلالت دارد. نام‌هایی مانند دیلمون، مکن و ملوخ که هر یک به سرزمین‌هایی همچون دره سند در پاکستان و یا سرزمین‌های جنوب شرقی ایران مانند کرمان و هرمز اشاره دارد. از این مکان‌ها نخستین بار در گل‌نیشته‌های تصویری آغاز ادبیات اوروک چهار نام برده شده است که در نزدیکی زیگورات اوروک به‌دست آمده است. نام‌هایی از این دست، ارتباطات گسترده فرهنگی و تجاری، اقتصادی از طریق خلیج فارس و دریای مکران را نشان می‌دهد که بنابه مدارک موجود باستان‌شناختی حداقل از دوره عبید آغاز شده و در طول هزاره‌های بعدی ادامه یافته است. این شبکه ارتباطی،

سواحل شمالی و جنوبی این دو آبراه را تا اعماق خاک بین‌النهرین، ایران، عربستان و عمان تحت پوشش خود قرار داده بود (توفیقیان ۱۳۹۳).

نخستین شواهد و کهن‌ترین مدارک تجارت در خلیج فارس در بین‌النهرین و سواحل جنوبی خلیج فارس در طی سال‌ها کاوش‌های باستان‌شناختی به هزاره ۵ و ۶ پیش از میلاد و به دوره عبید بازمی‌گردد. اما در سواحل شمالی خلیج فارس که از شرایط مناسب‌تری برای توسعه بنادر و تجارت دریایی برخوردار بوده است تنها اشاراتی اندک به بنادر پیش از دوره تاریخی و به ویژه دوره عبید شده است. دلیل این موضوع شاید کم‌کاری یا کم توجهی محققین به این سرمایه ارزشمند تاریخی از کشور باشد.

طبق متون سومری و اکدی رفت و آمد بازرگانی از اوایل هزاره سوم پیش از میلاد در خلیج فارس برقرار بوده است. این متون نشان می‌دهد که از این راه مردم بین‌النهرین مس و چوب، عاج، سنگ‌های قیمتی و حتی پیاز وارد می‌کرده‌اند. در نیمه اول هزاره اول پیش از میلاد آشوریان از همین راه برای کارهای بازرگانی استفاده می‌کردند (توفیقیان ۱۳۹۳). در سال ۵۱۹ پیش از میلاد داریوش بزرگ هخامنشی، اسکیلان یونانی از مردم کاریا را که جغرافیدان و جهانگرد بود مأمور بررسی رود سند کرد که ایرانیان از زمان کوروش بزرگ (۵۳۰ تا ۵۵۰ پیش از میلاد) بر سواحل شمالی آن دست یافته بودند. هردوت شرح سفر وی را چنین آورده است که: "اسکیلان از مصب رود سند گرد عربستان گشت و به ساحل مصر در دریای سرخ رسید و مسیر دریانوردی را برای دولت ایران بررسی کرد و این مأموریت وی سی ماه طول کشید" (توفیقیان ۱۳۹۳).



تصویر ۴- تصویر شناور تاریخی قرق تالش. نما رو به جنوب (عکس: نادری)

با توجه به گسترش تجارت دریایی خلیج فارس در دوره ساسانی و اوایل اسلام، بنادر و مراکز تجاری فراوانی در سواحل شمالی و جنوبی خلیج فارس شکل گرفت (تصویر ۵). با توجه به شرایط مطلوب سواحل شمالی، تعداد بیشتری از بنادر تجاری و مراکز جمعیتی در بخش شمالی خلیج فارس ایجاد شده و توسعه یافته‌اند. در مقایسه با سواحل شمالی، در سواحل جنوبی خلیج فارس بنادر تجاری و مراکز اقتصادی کمتری دیده می‌شود. عمق کم آب، وجود صخره‌های مرجانی، نبود منابع آب برای کشتی‌ها و امور زراعت و عوامل دیگر باعث توجه کمتر به سواحل جنوبی در این دوران شده بود. به‌رغم تراکم آثار تاریخی در سواحل شمالی، در سواحل جنوبی پژوهش‌های باستان‌شناختی بیشتری انجام شده است. ده‌ها بررسی و کاوش باستان‌شناختی به ویژه در چند دهه اخیر و انتشار صدها مقاله و ده‌ها کتاب در این خصوص باعث برتری زیاد مطالعات و پژوهش‌های خلیج فارس در جنوب خلیج فارس شده است. در ادامه به معرفی برخی از مهمترین بنادر تاریخی جنوب کشور می‌پردازیم.

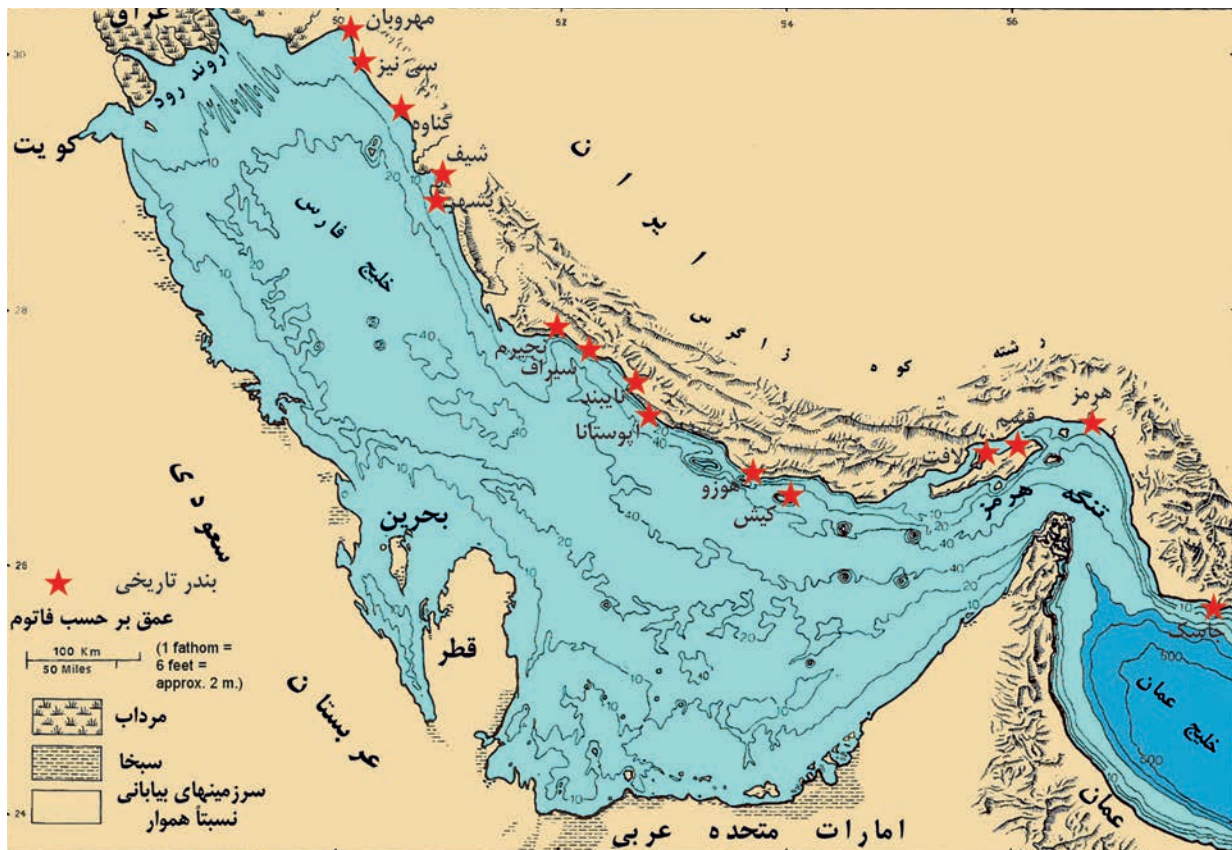
بندر مهروبان

آثار به جا مانده از بندر مهروبان، مهروبان، ماهی رویان یا ماهی رویان بفاصله ۷۰۰ متری غرب قریه شاه عبدالله از توابع بندر دیلم در استان بوشهر واقع است. این لنگرگاه نخستین بندری بوده است که

آمیانونس مارسلینوس، نویسنده رومی سده چهارم میلادی خلیج فارس را به این‌گونه توصیف می‌کند که "این دریا دارای جزایر فراوان و از حیث رفت‌وآمد کشتی‌ها، معتبر و مهم است ... خلیج فارس به‌شکل دایره‌ای است که مسافت دور آن تقریباً بیست هزار استادیاست و تعداد شهرها و شهرک‌های آن به حدی است که گویی به هم پیوسته‌اند. در کنار دریا تجارت و معاملات کاملاً رواج دارد" (وثوقی ۱۳۸۴).

در دوره ساسانی نیز تجارت در خلیج فارس برقرار بوده است. سبب این برقراری و رونق تجارت، در درجه اول سیاست فرمانروایان ساسانی بود. اردشیر، بنیانگذار شاهنشاهی ساسانی، بنداری در سواحل خلیج فارس و در کنار رودخانه‌هایی که به خلیج فارس می‌ریخت احداث کرد. یکی از این بنادر رورادشیر نام داشت که در ایالت فارس بود و دیگری ارمزد اردشیر نامیده می‌شد که در ناحیه اهواز قرار داشت. بازار اردشیر در ساحل شبه‌جزیره عربستان برابر جزیره بحرین احداث شده بود و وانیشتابار اردشیر در (بصره) نیز از تأسیسات اردشیر بود.

در سده‌های سوم و چهارم هجری قمری تجارت در خلیج فارس به بالاترین درجه پیشرفت خود رسیده بود. در این شاهراه تجارت دریایی، ادویه و پارچه‌های ابریشمی و کالاهای لوکس برای عرضه به بازارهای شرق نزدیک و اروپا وارد بنادر خلیج فارس شده و کالاهایی نظیر عنبر، سنگ‌های قیمتی، چوب بامبو، عاج، آبنوس، کاغذ، چوب صندل و انواع عطریات از آنها خارج و صادر می‌شد (توفیقیان ۱۳۹۳).



تصویر ۵- برخی از بنادر تاریخی خلیج فارس که موقعیت آن‌ها به همراه نام، با ستاره قرمز مشخص شده است

همزمان با بندر تاریخی مهروبان ایجاد و تکمیل کننده نقش تجاری بندر مهروبان بوده است و هر دو بندر در اثر دلایل سیاسی و قیام قمرطیان ویران شدند و جای خود را به بندر گناوه می‌دهند. بندر سی‌نیز در آثار مورخینی همچون اصطخری و ابن حوقل یاد شده و حتی آن را بزرگتر از بندر مهروبان می‌دانسته‌اند. بندر سی‌نیز دارای پتانسیل کشاورزی بوده و مهمترین محصول آن کتان بوده است. در دوره تاریخی و اسلامی سی‌نیز تولیدکننده و صادرکننده کتان مرغوب در خلیج فارس بوده است. بر اساس منابع نوشتاری این بندر دارای کتابخانه و دانشگاه بوده است. در این بندر سفالگری و شیشه‌گری رواج داشته است و وجود گچبری‌های پراکنده، نشان از شکوفایی معماری و عناصر تزئینی در بناهای این بندر داشته است.

بندر گناوه

گناوه در ۱۵۶ کیلومتری غرب بوشهر و ۱۸ کیلومتری شرق خور امام حسن واقع است. به بندر گناوه در کتب متعددی یاد شده که از آن جمله می‌توان به صوره الارض، فارسنامه ناصری، احسن التقاسیم مقدسی، مجمع البلدان یا قوت حموی، نزهةالقلوب مستوفی، تاریخ خلافت سرزمین‌های شرقی لسترنج، و غیره اشاره کرد. گناوه قدیم در شمال شهر جدید و در نیمه راه بوشهر به دیلم بر ساحل خلیج فارس قرار دارد. در این محدوده نقاطی به نام عبد امام، تل گنبد، تل گوری،

کشتی‌ها وقتی از بصره و مصب دجله به قصد هند بیرون می‌آمدند به آن می‌رسیدند (لسترنج، ۱۳۷۳). این بندر بر سر راه تجاری اصفهان و شیراز به خلیج فارس قرار داشته و در کتب مختلف نظیر سفرنامه ناصر خسرو، فارسنامه ناصری، فارسنامه ابن بلخی، نزهةالقلوب، معجم البلدان و جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی از آن یاد شده است. این بندر در سده‌های نخستین هجری بسیار پررونق بوده و دارای شهری بزرگ و بازارهای آباد بوده است. بررسی‌های باستان‌شناسی نشان می‌دهد که این بندر در سده‌های نخستین هجری قمری تأسیس گردیده است. آب موردنیاز این بندر از طریق جمع‌آوری آب باران تأمین می‌شده و به دلیل نبود چاه و قنات، کشاورزی و دامپروری در آن رونقی نداشته است. مطالعات نشان می‌دهد که در لایه‌های زیرین بقایای فرهنگی اواخر ساسانی وجود داشته و این بندر در اواخر دوره ساسانی تا اوایل دوره اسلامی برقرار بوده است. بندر مهروبان دارای عملکرد تجاری بوده و فاقد پتانسیل لازم برای کشاورزی بوده است.

بندر سی‌نیز

این بندر در سه کیلومتری خور امام حسن و قریه امام حسن از توابع بندر دیلم واقع شده و دارای آثاری از سنگ و ملاط آجر و سنگ‌های دریایی و حصارهای خانه‌ها، آب‌انبارها، چاه‌ها و آبریزها و گرمابه‌هاست و حکایت از وجود بندری بزرگ و آباد در روزگار گذشته دارد. این بندر

تل مناره، بتن و تل امامزاده دیده می‌شود. بقایای یک آتشکده و یک چهارطاقی نیز به صورت آتشکده‌های ساسانی در محل تل گنبد دیده می‌شود. بعضی کلمات مانند بتن یا بتان که شاید معرف وجود بتخانه یا معبدی در این محل بوده است، نشان‌دهنده گسترش تاریخ این بندر به دوره‌های پیش از اسلام است (توفیقیان ۱۳۹۳). نام این بندر در منابع قدیمی به صورت گنابا، کنفد، گناوه، جنابه، جناباد، جنفه و جنابا هم آمده است. بر اساس سفال‌های به‌دست‌آمده از این بندر، تأسیس آن را به اواخر دوره ساسانی و اوایل اسلام نسبت می‌دهند (توفیقیان ۱۳۹۳). رونق این بندر از سده‌های دوم و سوم هجری و پس از سقوط بنادر سی‌نیز و مهروبان بوده و تا سده‌های چهارم و پنجم هجری نیز ادامه می‌یابد.

بندر شیف

در بررسی‌های باستان‌شناسی بنادر بوشهر در سال ۱۳۸۸، هیئت مشترک ایران و انگلستان در جزیره شیف، بقایای یک محوطه به شدت تخریب شده شناسایی شد (توفیقیان ۱۳۹۳). بقایای فرهنگی شامل سفال‌های قرمز با پوشش سیاه‌رنگ و قطعات شیشه‌های سبزرنگ از دوره ساسانی نشان از وجود بندری کهن از اواخر دوران تاریخی است. این بندر ساسانی درست در منتهی‌الیه خطی قرار گرفته است که بر روی تصاویر ماهواره‌ای از روستای مخی آغاز و تا جزیره شیف ادامه می‌یابد. همچنین با اظهارات وایتکام در مورد کانال انتقال آب از رودخانه دالکی به روستای مخی و سپس به جزیره شیف برای انتقال به شبه جزیره بوشهر مطابقت دارد.

سفال‌های جمع‌آوری‌شده با سفال‌های دوران ساسانی در سواحل شمالی خلیج فارس و به ویژه با بندر سیراف قابل مقایسه است. این بندر ساسانی بر سر راه تاریخی شبه‌جزیره بوشهر قرار گرفته است و کلیه مسیرهای دسترسی به شبه‌جزیره از این بندر و از طریق جزیره شیف انجام می‌شده است. وایتکام معتقد است که آب شرب مورد نیاز شبه‌جزیره بوشهر از طریق یک کانال به بندر ساسانی شیف می‌رسید و سپس از طریق جزیره‌های به هم‌پس نام به بوشهر منتقل می‌شد.

ریشهر و هزارمردان

بندر ریشهر، لیان (تل پی تل) و هزار مردان (حلیله) از مهمترین بنادر و محوطه‌های باستانی شبه جزیره‌ای است که بندر بوشهر در انتهای شمالی آن قرار دارد. آثار به‌جای‌مانده از ریشهر بر کرانه خلیج فارس نشان‌دهنده توجه ساسانیان به این آبراهه مهم بوده است. سازه‌های این بندر بر روی ساحل صخره‌ای ایجاد شده و در جبهه غربی به داخل آب فرو رفته است و با جزر دریا قسمت‌های بیشتری از آن از آب بیرون می‌افتد. سفال‌های ساسانی و پایه‌ستونی از سنگ آهک که در کناره آب افتاده است، از یک سو و تعداد پرشمار کاخ‌ها و محوطه‌های ساسانی در سواحل بوشهر از دیگر سو نشان‌دهنده اهمیت خلیج فارس برای پادشاهان ساسانی است. در

کتب جغرافیای تاریخی نام این بندر ذکر شده و عظمت و شکوه آن تشریح شده است. در فارسنامه ناصری، ریشهر از شهرهای قدیم فارس معرفی شده است. همچنین در کتاب آثار عجم، نزهه‌القلوب و جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی لسترنج از ریشهر نام برده شده است. ویلسون و گیرشمن نیز در مورد ریشهر اشاراتی داشته‌اند (توفیقیان ۱۳۹۳).

بعد از ظهور اسلام و فتح ریشهر توسط اعراب در سال ۱۸ هجری، این بندر مهم ساسانی رونق خود را از دست داد و با احداث بوشهر، ریشهر به زوال و انحطاط رفت و بالاخره در طی سالیان متمادی ساختمان‌های بوشهر و قراء مجاور از سنگ‌ها و آجرهای بندر ریشهر ساخته شد. احمد اقتداری در کتاب خود راجع به زوال ریشهر معتقد است که این بندر تا زمان سلاجقه اهمیت خود را داشته است. وی معتقد است مقدار زیادی از آثار بندر ریشهر در زیر آب‌های خلیج فارس قرار گرفته است که باید مطالعه شود. دست‌تلاش دریا از یک طرف و دستبرد سوداگران، روستاییان و کارگران که بی‌دریغ به جان این تپه‌های باستانی افتاده‌اند از سوی دیگر، ویرانه‌های شکوهمند بندر ریشهر را به نابودی برد. نتایج کاوش‌های یک هیئت آلمانی به سرپرستی آندرناس در بوشهر منجر به یافتن کتیبه‌های عهد کلاسیک عیلامی شد. محوطه قلعه ریشهر به صورت چهار ضلعی با ابعاد ۵۰۰ در ۵۰۰ متر است. این محوطه شامل پشته‌های کوچک و بزرگی است که بزرگترین آن‌ها در غرب محوطه قرار دارد. قلعه ریشهر توسط خندقی عظیم احاطه شده است. در زمانی که وایتهاوس از آن بازدید کرد حدود ۹ متر از دیوارهای این دژ باقی مانده بود. وی با توجه به ویژگی‌های این دژ آن را متعلق به دوره ساسانی می‌داند. هرچند پرتغالی‌ها نیز آن را بازسازی و استفاده کرده بودند. در زیر این دژ بقایای باراندازی وجود دارد که تا صد متر در داخل دریا پیش‌رفتگی دارد. این سازه شامل شالوده‌ای با خرسنگ‌های بزرگ است که در دو سوی این سازه سنگ‌های بدون تراش و به شکل خشکه‌چین روی هم انباشته و درون فضا با سنگ‌های کوچک و بزرگ پر شده است. این بارانداز تخریب شده و تنها سنگ‌های طرفین آن باقی مانده است که با مد دریا به زیر آب فرو می‌رود. قبلاً پایه‌ستون سنگی از نوع ساسانی در میان این بارانداز دیده می‌شد که اخیراً منتقل شده است (توفیقیان ۱۳۹۳).

محوطه هزارمردان یا هزارمردم در جنوب بندر بوشهر واقع است (تصویر ۶) و شامل چندین کیلومتر مربع بقایای فرهنگی از یک بندر بزرگ از دوره ساسانی در حاشیه خلیج فارس است که تاکنون کاوش جدی بر روی این محوطه انجام نشده است.

بندر بتانه (نجیرم)

حمدالله مستوفی، اصطخری، ابن حوقل، ابن بلخی و جیهانی از این بندر یاد کرده و موقعیت آن را در کرانه رود سکان دانسته‌اند. همگی آن‌ها به رود سکان (مند) که از میان نجیرم و سیراف می‌گذرد اشاره کرده‌اند.



تصویر ۶- محوطه باستانی هزارمردان در شبه جزیره بوشهر. نما رو به جنوب (عکس: توفیقیان)

سیراف دروازه چین و خزانه پارس و خراسان بوده است. وی دلیل تخریب این بندر را زلزله‌ای دانسته که به مدت هفت روز پی‌درپی ادامه داشته است. یاقوت حموی در خصوص بنا کردن سیراف آن را به زمان کیکاووس و پیش از اسلام مرتبط دانسته و ریشه نام سیراف را از شیر و آب دانسته (شیراب) که به هنگام فرود کیکاووس در آن جا به وی دادند. سیراف در دوره آل بویه مرکز تجارت بوده است (اقتداری ۱۳۴۷). در قول ابن حوقل نیز به زلزله سیراف اشاره شده، اما دلیل اضمحلال آن را سیاسی دانسته و مستولی شدن پدران امیر کیش بر آن و بریده شدن دخل آن را دلیل اصلی انحطاط بندر می‌داند. همچنین مقدسی ظلم و ستم آل بویه را دلیل اضمحلال شهر و مهاجرت مردم از آن ذکر کرده است.

بر اساس مطالعات باستان‌شناسی و تاریخی ایجاد بندر سیراف به زمان اردشیر بابکان باز می‌گردد. بنابه نظر تورج دریایی (۲۰۱۵) بندر سیراف در دوران ساسانیان اهمیت نظامی داشته است. پس از سقوط ساسانیان و اضمحلال بندر ابله که مهمترین بندر ساسانی در مصب دجله بود، فعالیت‌های دریانوردی به بندر سیراف منتقل شد و این بندر پس از اسلام اهمیت بازرگانی درخوری یافت زیرا این بندر به راه‌های تجاری چین و هند از یک سو و راه‌های خشکی در شیراز دسترسی داشت (توفیقیان ۱۳۹۳).

بندر نایبند

این بندر در جنوب خلیج نایبند و در حاشیه ساحل قرار دارد. آثار این بندر به وضوح تا زمان قاجار وجود داشته و تا سال ۱۳۹۶ بقایای به‌جای‌مانده از آن از جمله یک طاق ضربی وجود داشت. متأسفانه

نکته دیگر آن که نجیرم در تقسیمات کشوری دوران اسلامی جزو سیف مظفر ذکر شده است. بلخی به سال ۵۰۰ هجری قمری این بندر را در باختر سیراف می‌داند. در حدودالعالم به سال ۳۷۲ هجری قمری آمده که نجیرم شهری بر کران دریا، جای بازرگانان است. اصطخری فاصله نجیرم تا سیراف را دوازده فرسنگ دانسته و شواتس آلمانی بر اساس گفتار اصطخری، در کتاب خود به نام جغرافیای تاریخی فارس، آن را حدود بندر دیر دانسته است. ابن بلخی فاصله آن را تا شیراز حدود ۶۵ فرسنگ می‌داند. مقدسی در تشریح نجیرم به دو مسجد اشاره می‌کند که یکی از آن‌ها دارای شیبستانی کنده شده در سنگ بوده است (تصویر ۷). ابوالفدا در اوایل سده هشتم هجری نجیرم را از اقلیم دوم و جزو شهرهای فارس می‌داند.

بر اساس مطالعات توفیقیان (۱۳۸۸) و سرافراز (۱۳۸۴) محوطه تاریخی بتانه در محل امامزاده قاسم، با محل معرفی شده برای بندر نجیرم مطابقت دارد (تصویر ۸). تاکنون در این محوطه کاوش باستان‌شناسی انجام نشده؛ اما مطالعه سفال‌های سطح محوطه و سایر آثار نظیر آثار گچبری نشان‌دهنده استقرار در این بندر در اواخر دوره ساسانی تا سده ششم هجری قمری و همزمان با سیراف است (تصویر ۹).

بندر سیراف

بندر سیراف (تصویر ۱۰) یکی از معروف‌ترین بندر جهان در زمان خود بوده است و در اقوال بسیاری از مورخین و جغرافی‌دانان به آن اشاره شده است. مقدسی در کتاب احسن‌التقاسیم فی معرفه الاقالیم چنین آورده که



تصویر ۷- آثار دست‌کند در محوطه تاریخی بی‌بی‌خاتون (نجیرم). نما رو به شمال (عکس: نادری)



تصویر ۸- محوطه باستانی بی‌بی‌خاتون (بتانه) در شرق بوشهر. نما رو به جنوب (عکس: توفیقیان)



تصویر ۹- آثار گچبری یافته‌شده در محوطه باستانی نجیرم (عکس: توفیقیان)

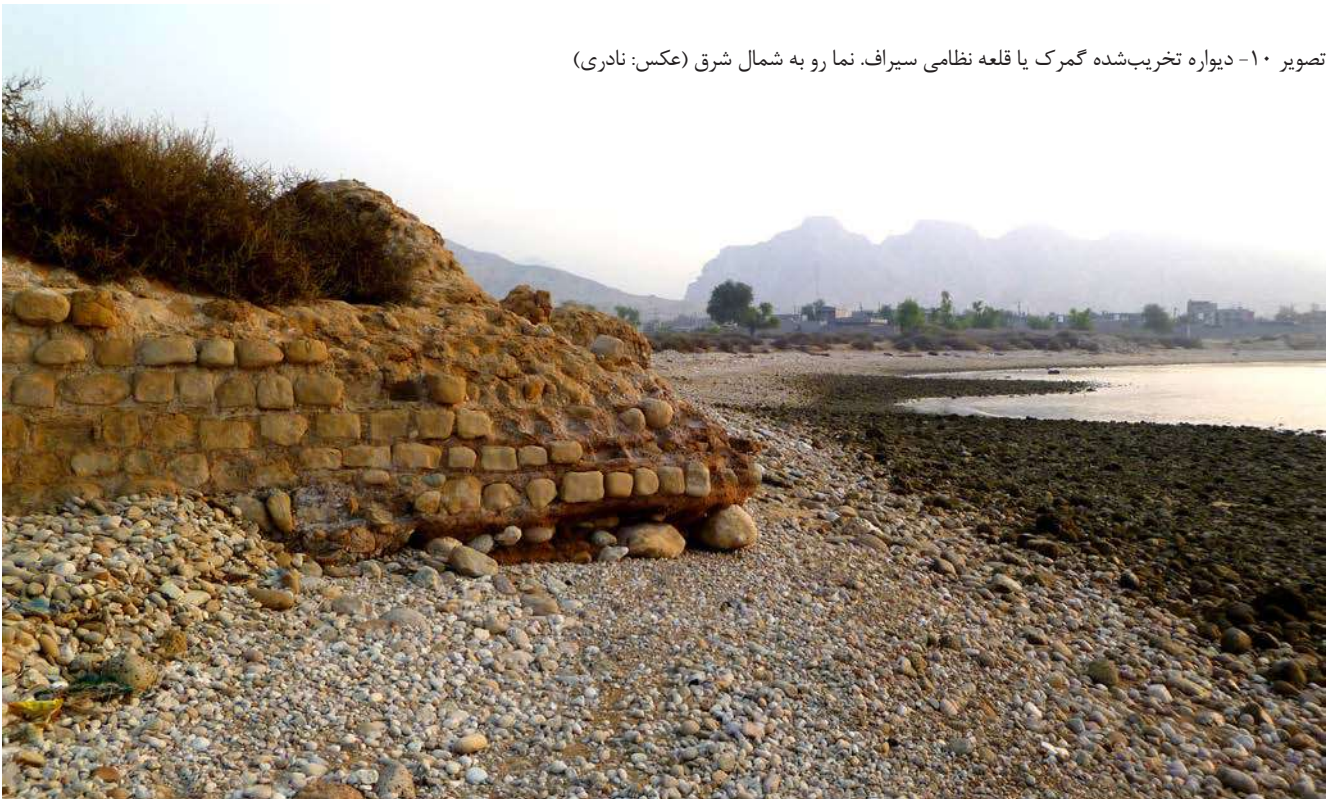
این بندر تاریخی با هدف تصاحب و فروش زمین‌ها از میان رفته است (تصویر ۱۱). این بندر بر بستری مرجانی شکل گرفته و بقایای اسکله‌ای قدیمی در آب به سختی نمایان است (توفیقیان ۱۳۹۳). مطالعه آثار به‌جای‌مانده از این بندر سابقه بندر را به اواخر دوره ساسانی و اوایل اسلام تا دوران متأخر و قاجاریه نشان می‌دهد.

بندر جاسک^۱

نام جاسک از روزگاران کهن تا عصر حاضر به صورت بادیس، بدیس، کارپل، کارپلا، کشفک، جک، جش، جاشک، جاشک کهنه، رأس الجاسک و جاسک آمده است. جاسک در روزگار هخامنشیان، بندری آباد و یکی از پایگاه‌های دریانوردی ایرانیان بوده که به‌منظور صید و صیادی، مناسبات بازرگانی و حتی تدارک نیروی جنگی از آن استفاده می‌شده است (وثوقی و صفت‌گل ۱۳۹۸). این بندر تا روزگار سفر دریایی نثارخوس به این منطقه پررونق و آباد بوده است. دریاسالار اسکندر در سفرنامه خود نوشته است:

«از بندر بدیس (جاسک) که بسیار آباد بود و هر قسم میوه‌ای جز زیتون در آن یافت می‌شد و باغات بزرگ از تاک داشتند و تا دیده می‌دید گندم‌زار بود، حرکت کرده به دماغه مسنا (المسندم) رسیدیم.» (سدیدالسلطنه ۱۳۴۲).

تصویر ۱۰- دیواره تخریب‌شده گمرک یا قلعه نظامی سیراف. نما رو به شمال شرق (عکس: نادری)



۱. مطالب این بخش عیناً از اطلس دریانوردی ایرانیان نوشته وثوقی و صفت‌گل (۱۳۹۸) برداشت شده است.



تصویر ۱۱- طاق ضربی بندر تاریخی ناپیند که در سال ۱۳۹۷ تخریب و در سال جاری به طور کلی از میان برداشته شده است و زمین آن تسطیح شده است (عکس: نادری، نما رو به شمال)

که پس از پرتغالی‌ها خود را به خلیج فارس رساند، مترصد فرصتی بود تا با دولت پرتغال که قدرت مسلط آن روزگار در خلیج فارس بود، رقابت کند. از این‌رو، بندر جاسک را به عنوان مرکز تجارتی و پایگاه دریایی خود در دریای مکران انتخاب نمود. انگلستان که در سال ۱۶۱۶ میلادی/ ۱۰۲۵ هجری قمری خود را به جاسک رسانده بودند، در سال ۱۶۱۹ میلادی/ ۱۰۲۹ هجری قمری نخستین تجارت‌خانه کمپانی هند شرقی را در جاسک تأسیس کرد. این بندر تا زمانی که بندرعباس، قشم و هرمز به وسیله قوای ایران و انگلیس فتح شد و بندرعباس به عنوان مرکز تجارتی در جنوب انتخاب شد، همچنان به وسیله انگلیسی‌ها مورد استفاده قرار می‌گرفت. با ورود هلند به خلیج فارس، آن‌ها برای مدتی (اواخر سال ۱۶۲۰ میلادی/ ۱۰۳۰ هجری قمری) به رقابت با دولت انگلستان برخاسته و از ورود کشتی‌های کمپانی هند شرقی انگلیس به جاسک ممانعت می‌کردند. این مسئله منجر به نبرد سختی شد که هلند شکست خورد و بدینسان هلندی‌ها از جاسک خارج شدند. از سال ۱۸۶۴ میلادی / ۱۲۸۱ هجری قمری انگلیسی‌ها

ساسانیان نیز در راستای اهداف سیاسی، نظامی (مقابله با امپراتوری روم و جلوگیری از تهدید اعراب حاشیه جنوبی خلیج فارس)، اقتصادی (داد و ستد کالا میان مشرق و مغرب زمین آن روزگاران) و فرهنگی (گسترش آیین زرتشتی) به سواحل و کرانه‌های خلیج فارس به ویژه جاسک که از اهمیت استراتژیکی برخوردار بود، توجه کردند. وجود دخمه‌هایی که متعلق به پیش از اسلام است، از تمدن باستانی جاسک خبر می‌دهد.

طی سده‌های چهارم تا دهم هجری/ دهم تا شانزدهم میلادی به دلیل رونق روزافزون سیراف، کیش و سپس هرموز، جاسک موقعیت گذشته خود را از دست داد. یکی از دلایل کاهش اهمیت جاسک، انتقال مرکز فرمانروایی ملوک هرموز از هرموز کهنه به جزیره جرون بود. جاسک در روزگار اقتدار ملوک هرموز ضمیمه قلمرو آن‌ها بوده و جانب جنوب شرقی آن‌را در خشکی بدنه اصلی ایران زمین تشکیل می‌داده است. با ورود استیلاگران غربی به خلیج فارس، جاسک که در دهانه تنگه هرمز قرار داشت، مورد توجه قرار گرفت. به ویژه دولت بریتانیا

نیز به منظور تحکیم موقعیت خود، شروع به ساخت استحکاماتی در جاسک کردند.

از جمله اقدامات دولت بریتانیا در جاسک، تأسیس تلگرافخانه بود که به منظور انتقال سریع اخبار و اطلاعات، مورد استفاده قرار می‌گرفت. به این منظور قراردادی در دوم آوریل ۱۸۶۸ میلادی / بیستم ذی‌حجه ۱۲۸۴ هجری قمری میان ایران و انگلیس منعقد شد. طبق این قرارداد تلگرافخانه ایران از طریق بندرعباس، هنگام، جاسک و گواتر به هند و سپس اروپا متصل می‌کرد. انگلیسی‌ها متناسب با سیاستی که در ایران و خلیج فارس دنبال می‌کردند، گاهی جزیره هنگام و بندرعباس و گاهی جاسک را به‌عنوان مرکز اصلی تلگرافخانه خود انتخاب می‌کردند. در سال ۱۹۰۱ میلادی / ۱۳۱۹ هجری قمری نیز خط تلگراف دیگری از بندر جاسک به مسقط دایر کردند که مرکز آن در جاسک قرار داشت (سدیدالسلطنه ۱۳۴۲: ۶۹۲). امتداد این خط، جاسک را به جزیره هنگام و سپس بندرعباس متصل می‌کرد.

طی سده بیستم میلادی که انگلستان نیروی برتر در خلیج فارس محسوب می‌شد، تأسیسات فراوانی برای محافظت از منافع دولت بریتانیا، در مناطق مختلف ایجاد گردید که می‌توان به ایجاد فرودگاه در جاسک اشاره کرد. این فرودگاه توسط دولت‌های انگلستان، فرانسه و هلند که از شرق دور و اروپا به خاورمیانه می‌آمدند، مورد استفاده قرار می‌گرفت. همچنین تعدادی تفنگچی که تعداد آن‌ها در جاسک پانزده نفر و در میان منطقه بیابان پنجاه نفر بود به ریاست دو برادر به نام‌های میرمصطفی و میربرکت ایجاد شد و توسط انگلیسی‌ها آموزش داده شدند که در موقع جنگ می‌توانستند چهارهزار و ششصد و پنجاه تفنگدار را در منطقه حاضر کنند (سدیدالسلطنه ۱۳۴۲: ۷۰۷).

بندر تیس^۱

در طول تاریخ تیس یا تیز، مهم‌ترین بندرگاه و مرکز بازرگانی ناحیه تاریخی مکران بوده است. بندر تیس امروزه اهمیت و اعتبار گذشته خود را از دست داده است و به صورت روستایی ساحلی در ۹ کیلومتری شمال بندر چابهار در کرانه خاوری خلیج چابهار بر سر راه چابهار به نیک‌شهر و بندر کنارک جای دارد. بندر تیس تا پیش از هجوم ویرانگر مغولها همراه با بندر هرمز یکی از دو بندر بزرگ کشور و مهم‌ترین بندرگاه و مرکز بازرگانی منطقه تاریخی مکران در ارایه خدمات تجاری به جاده ابریشم بود. نام این بندر در تاریخ فتوحات اسکندر مقدونی به عنوان «تیز» ذکر شده است که به مرور زمان به تیس تبدیل شده است. در آثار مورخین و جغرافی‌دانان دوره اسلامی از جمله «مقدسی» (سده چهارم هجری قمری) از آن به عنوان «بندر تریا» یا «تسی»، یاد شده، که در مسیر راه دریایی کرانه‌های جنوبی ایران قرار داشته است و مرکز تجارت شکر ایالات مکران و گندم سیستان بوده است.

بندر تیس در دوره ساسانی شکوفا می‌شود. تیس در آن روزگار بندر غربی استان مکران به‌شمار می‌آمد و توسط جاده‌ای به پوهل پهرگ (فوهل - فهره) ایستگاه مرزی ساسانیان بر کرانه رود بمپور

می‌پیوست و بر سر راه دریایی ابریشم بود. بزرگ بن شهریار رامهرمزی، ناخدای ایرانی، در نیمه نخست سده ۴ هجری قمری نام تیز را در اثر معروف خود عجائب‌الهند آورده است. در حدودالعالم تیز نخستین شهر از حدود سند و بر کران دریا به‌شمار رفته است. مقدسی تیز را باراندازی معروف، پر از نخلستان، دارای چندین کاروان‌سرا، مسجدی زیبا و مردمی میانه‌حال نوشته است. ابودلف هنگامی که از بهترین آب جهان در سلماس سخن گفته، افزوده است که همانند این آب را فقط در شهر تیز و ناحیه مکران دیده است. اصطخری تیز را بزرگ‌ترین شهر مکران و فرضه (بندرگاه) این سرزمین نامیده است. در ۳۶۰ هجری قمری/ ۹۷۱ میلادی عابد بن علی از سرداران عضدالدوله دیلمی پس از سرکوب شورش قفص‌ها و بلوچ‌ها، تیز را گرفت و در آنجا دست به کشتار زد. در ۴۲۲ هجری قمری/ ۱۰۳۱ میلادی مسعود غزنوی سپاهی به تیز فرستاد و آنجا و سرزمین‌های مجاورش را تصرف کرد. در سفر ملک قاورد، از شاهان سلجوقی کرمان (سال ۴۶۶-۴۳۳ هجری قمری) به مکران، تیس مرمت شد. در زمان ارسلان شاه (۵۳۶-۴۹۵ هجری قمری) مجدالدین وزیر، برای نظارت به بندر تیز گسیل شد و در آنجا با مردم به عدالت رفتار کرد. در دوران سلطنت طغرل سلجوقی (-۵۶۲ هجری قمری) بندر تیز از چنان رونقی برخوردار شد که تمغای (باج و خراج) آن به ۱۵ هزار دینار اجاره رفت. افضل‌الدین کرمانی در سده ۶ هجری قمری/ ۱۲ میلادی در کتاب نوشته از این بندر کالاهای بسیار، از راه بازرگانی و دستمزد کشتی‌ها به خزانه پادشاه می‌رسیده، و تیس بندرگاه مردم هند، سند، حبشه، زنگبار، مصر، دیار عرب، عمان و بحرین بوده است. وی از فرآورده‌های کمیاب و نیز برده‌های هندی، حبشی و زنگی سخن گفته است که همه آن‌ها را از تیس به جاهای دیگر می‌برده‌اند. در همین زمان است که این بندر از دیدگاه بازرگانی بر هرمز - که رو به ویرانی بود - برتری یافت. پس از درگذشت ملک طغرل، و رو به زوال نهادن جیرفت و قمدین، کاروان‌های بازرگانی مسیر خود را از بندر تیس برمی‌گزیدند و به همین سبب، مردم آن بسیار ثروتمند شده بودند. در ۵۸۴ هجری قمری/ ۱۱۸۸ میلادی، تیس بدون شک یک بندر بزرگ به‌شمار می‌آمده و کاروان‌ها به علت ناامنی و بسته بودن راه بندر هرمز، از راه آن رفت‌وآمد می‌کردند. بندر تیس همچنین مرکزی برای خرید و فروش شکر مکران و احتمالاً مرکز تجارت گندم سیستان بوده است. در نیمه نخست سده ۸ هجری قمری/ ۱۴ میلادی، برخی تیس را مرکز مکران، و برخی آن را از شهرهای بزرگ این سرزمین به‌شمار آورده‌اند. در سال‌های پایانی سده دهم و سال‌های آغازین سده یازدهم هجری قمری با ورود پرتغالی‌ها به خلیج فارس و دریای مکران، یکی از سرداران ناحیه ساحلی مکران، به نام میرجیند، به ایستادگی در برابر آن‌ها پرداخت و چندین بار نیروهای پرتغالی را از بندر تیس و آب‌های آن بیرون راند. پرتغالی‌ها

۱. مطالب این بخش عیناً از اطلس دریانوردی ایرانیان نوشته وثوقی و صفت‌گل (۱۳۹۸) برداشت شده است.



تصویر ۱۲- گورستان تاریخی در تیس، معروف به قبرستان اجنه (عکس: نادری، نما رو به شمال شرق)

نوشته، و افزوده است که قلعه و ساختمان‌های نوی که به دستور شاه و به فرمان وکیل‌الملک ساخته شده‌اند، به پایان رسیده‌اند. وی جمعیت این بندر را در زمان خود، ۷۵ خانوار نوشته است. تیس در ۱۳۲۰ خورشیدی، دهکده‌ای کوچک، سکونتگاه ماهیگیران و دارای ۱۵-۲۰ خانۀ حصیری بوده است. یکی از علل کاهش روزافزون اهمیت بندر تیس، از میان رفتن تولید نیشکر و پانیذ در مکران، و صادر نشدن آن بود، زیرا چنان‌که پیش‌تر یاد شد، تیس مرکز خرید و فروش و صدور این فرآورده بوده است.

در درۀ تیس، بلندی مشرف بر دره و دماغۀ رأس تیز، ویرانه‌ها، قبرستانها و آرامگاه‌های سنگی بر جای مانده است که برخی از مهم‌ترین آن‌ها عبارت‌اند از: کلات، پیروز گتّه، بلوچ گتّه، بان مسیتی، بند پله بند، سدهای دهانۀ رأس تیز، قبرستان زرآباد، ویرانه‌های شه‌باز بند و تیس کوبان (تصویر ۱۲).

منابع

ابن حوقل ۱۳۶۶
سفرنامه ابن حوقل: ایران در صورۀ الارض، ۹۷۷ م. (۳۶۶ هـ ق.)، ترجمۀ شعار، ج. انتشارات امیرکبیر، چاپ دوم (۱۳۶۶).

اصطخری، ابو اسحاق ابراهیم بن محمد ۱۳۴۰
مسالك الممالک، ۹۵۱ م. (۳۴۶ هـ ق.)، به کوشش افشار، ا. بنگاه ترجمه و نشر کتاب، تهران.

بازن، راسل ۱۳۶۷
تالش (منطقه‌ای قومی در شمال ایران)، جلد ۱ و ۲، ترجمه مظفرامین

در تیس یک دژ نظامی ساخته بودند که ویرانه‌های آن هنوز برجاست. در زمان سلطنت نادرشاه افشار (۱۱۶۰-۱۱۴۸ هجری قمری)، یکی از سرداران بزرگ وی به نام پیرمحمدخان به بلوچستان گسیل شد. او بندر تیس را تصرف کرد و امیر دینار مکرانی را به حکومت آنجا گمارد. در ۱۲۸۰ هجری قمری/۱۸۶۳ میلادی محمد ابراهیم خان سعدالدوله بلوچ در تیس برج بزرگی برپا ساخت، اما در همان سال توسط دین محمدخان جدگال ویران شد. چنین به نظر می‌رسد که بندر تیس در زمان شاهان قاجار مدت‌ها به صورت ناشناخته مانده بوده است. به نوشته میرزامهدی خان سرتیپ قائنی (تألیف ۱۲۹۲ هجری قمری/۱۸۷۵ میلادی) در ۱۲۸۲ هجری قمری وکیل‌الملک (حاکم کرمان) به وسیله خان‌های این سرزمین از وجود بندری در کنار دریا آگاه شد و سرتیپ قائنی را روانۀ تیس کرد. وی برای تسلط دولت، قلعه کوچکی در آنجا ساخت و ۲۰ خانوار از مردم دشت را در آنجا سکنا داد. میرزا مهدی افزوده است: از آنجا که این بندر شایسته‌تر از چابهار است و دارای مرتع نیز هست، وکیل‌الملک غیر از قلعه، ساختمان‌های خوب دیگری نیز در آنجا بنا کرد. "قلعه تیس بسیار خوب است، بدنه آن از سویی به دریا می‌پیوندد، آب آنجا از چاه‌هاست، ولی شیرین‌تر و گوارتر از چابهار است. از سوی دریا دیوار بزرگی کشیده‌اند و برای بارانداز و غیره دژ معتبری است، اصل قلعه‌نو در روی تپه بلندی ساخته شده، و شمار اندکی درخت از گونه‌ای که در چابهار است، در آنجا هم پیدا می‌شود." افضل‌الملک کرمانی در ۱۳۱۵ هجری قمری/۱۸۹۷ میلادی، قلعه قدیم تیس را دژی ویران

- فرشچیان، مشهد، مؤسسه آستان قدس رضوی.
بکران، ابوعبید (ابن خردادبه)
۱۳۷۸ کتاب الامسالک و الممالک، ۱۲۰۸ م. (۵۸۲ خ). ترجمه قره چانلو، ح، انتشارات مترجمان، تهران.
- توفیق‌یان، حسین
۱۳۹۳ بنادر تاریخی خلیج فارس در دوران ساسانی و صدر اسلام، انتشارات پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری.
- ۱۳۹۴ "پژوهشی در تاریخ دریانوردی دریای مازندان با تاکید بر ساختار کشتی های بومی"، دو فصلنامه پژوهشی-تحلیلی مطالعات هنر بومی. شماره چهارم.
- جیهانی، محمد بن احمد
۱۳۶۸ اشکال العالم (المسالک و الممالک)، ۸۹۳ تا ۹۰۷ م. (۲۷۹ تا ۲۸۵ هـ ق)، ترجمه کاتب، ع. انتشارات آستان قدس رضوی، مشهد.
- ستوده، م.
۱۳۴۰ حدود العالم من المغرب الی المشرق، ۹۸۲ م. (۳۷۲ هـ ق). به کوشش ستوده، م. انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۴۰، تهران.
- خداوردی، احمد
۱۳۸۳ اخبارنامه: تاریخ تالش از سلطنت نادرشاه تا سلطنت محمدشاه قاجار ۱۲۲۹/احمد میرزا خداوردی؛ مقدمه تصحیح و یادداشتها حسین احمدی.
- کرزن، ج.
۱۳۴۰ ایران و قضیه ایران، ترجمه مازندرانی، و.، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، تهران.
- لنکرانی، میرزا احمد
۱۳۸۰ اخبارنامه (تاریخ خانان تالش در زمان جنگ های روسیه علیه ایران)، به کوشش علی عبدلی، مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی.
- مرعشی، ظهیرالدین بن نصیرالدین
۱۳۴۵ تاریخ طبرستان و رویان و مازندران، ۱۴۷۶ م. (۸۸۰ هـ ق)، مقدمه مرعشی نجفی، چاپ محمدحسین تسبیحی، تهران.
- مستوفی، حمدالله
۱۳۷۷ نزهت القلوب، ۱۳۴۰ م. (۷۴۰ هـ ق)، به تصحیح سیاقی، م. انتشارات طاها، قزوین.
- مسعودی، علی ابن حسین
۱۳۷۴ مروج الذهب و معادن الجواهر، ۹۴۷ م. (۳۵۵ هـ ق)، ترجمه پاینده، ا. چاپ پنجم، انتشارات علمی فرهنگی، تهران.
- مقدسی، محمد ابن احمد
۱۳۶۱ احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم، ۹۸۵ م. (۳۷۴ هـ ق)، ترجمه منزوی، ع. انتشارات مؤلفان و مترجمان، تهران.
- ناصر خسرو قبادیانی مروی
۱۳۶۹ سفرنامه، ۱۰۵۲ م. (۴۴۳ هـ ق)، تصحیح: محمد دبیر سیاقی، انتشارات زوار، تهران.
- نهیچی، ا.
۱۳۷۰ جغرافیای تاریخی شهرها، انتشارات مدرسه، تهران.
- وثوقی، محمد باقر
۱۳۸۴ تاریخ خلیج فارس و ممالک همجوار. انتشارات سمت.
- وثوقی، محمدباقر و صفت گل، منصور
۱۳۹۸ اطلس تاریخ بنادر و دریانوردی ایران، تهران: انتشارات سازمان بنادر و دریانوردی.
- حموی، یاقوت
معجم البلدان، ۱۱۷۱ تا ۱۲۲۶ م. (۵۵۰ تا ۶۰۵ هـ ش)، انتشارات سازمان میراث فرهنگی، تهران.
- یعقوبی، احمد بن ابی یعقوب
۱۳۴۶ کتاب البلدان، ۸۷۳ م. (۲۵۹ هـ ق)، ترجمه آیتی، م. (۱۳۴۶)، انتشارات تهران.
- Abbott, K. E.
1847 "Notes on Ghilan". *Proceedings of the Royal Geographical Society of London* 3 (6), 390-395.
- Barthold, V. V.
1984 *An historical geography of Iran*. Princeton University Press, Princeton.
- Fors, Y.; F. Jalilvand and M. Sandström
2011 "Analytical aspects of waterlogged wood in historical shipwrecks": *Analytical Sciences*, Vol. 27, No. 8, p. 785-785.
- Gümilev, N.
1964 "Where Was She, the Country of Khazaría?". *Nedelja* 24, 7-13 (in Russian).
- Gümilev, N.
1980 "History of the Caspian sea level changes during the last 2000 years", In: Adrianov, B. V., Zorin, L. B., Nikolaeva, R. V. (Eds.), *Humidity change in Aral-Caspian region during the Holocene*. USSR, Academy of Science, Institute of water problem, NAUKA (in Russian).
- Parodi, S.
1987 *Cose e parole nei viaggi di Pietro della Valle*, Accademia della Crusca, Firenze.
- Rabino, H. L.
1917 *Les provinces Caspiennes de la Perse: le Guilan*. Ernest Leroux, Paris.
- Rabino, H. L.
1928 *Mazandaran and Astarabad*. Luzac & Co. London.

دریای فارس و دریای کاسپی در «عجایب المخلوقات و غرائب الموجودات»، نسخه موزه ملی ایران

کرم میرزایی^۱

«مقاله ثانیه در سقليات مشتمل بر پنج نظر؛ نظر اول در عناصر و رکن ارض مشتمل بر دو فصل، نظر دوم در رکن آتش مشتمل بر دو فصل، نظر سوم در رکن هوا مشتمل بر شش فصل، نظر چهارم در رکن آب مشتمل بر چهار قول، نظر پنجم در کره زمین مشتمل بر یازده فصل است.»

وی در ادامه این مقاله به نظرهای دیگری هم پرداخته که گاه این نظرها به چندین قول، قسم، فصل، نوع و باب تقسیم شده‌اند. موضوعات مهمی از جمله حیوانات، فلزات و احجار، گیاهان، عجایب انسان و اجزاء بدن، قوای عقلی، غریزی، صفات اقوام ترک، هندی، فرس (ایرانی)، صناعات و مشاغل، اعمال نجومی، حشرات و حیوانات عجیب‌الاشکال و... محتوای آن را تشکیل می‌دهد.

قزوینی همچنین در این کتاب به شرح و توصیف سرزمین‌های دوردست و موجودات فرازمینی ساکن آنها و توصیف سیما و خویشکاری آن‌ها، توصیف و طبقه‌بندی جن‌ها و بیان بدکاری‌های آن‌ها پرداخته است.

دریای فارس و دریای کاسپی

زکریای قزوینی بحث در مورد آب و دریاها را در مقاله دوم کتاب و در نظر چهارم ذکر می‌کند که با عناوین زیر هستند: «قول اول در حقیقت آب، قول دوم در ظاهر شدن بعضی از زمین از میانه آب، قول سوم در احوال عجیبه که در بحر پدید آید، قول چهارم در بحر محیط مشتمل بر هفت قسم. قسم اول در بحر فارس مشتمل بر سه فصل، قسم دوم در بحر قُلُزم (دریای سرخ) مشتمل بر سه فصل، قسم سوم در بحر زنج مشتمل بر سه فصل، قسم چهارم در بحر خزر مشتمل بر سه فصل، قسم پنجم در بحر مغرب مشتمل بر سه فصل، قسم ششم در بحرالعین مشتمل بر سه فصل، قسم هفتم در بحرالهند مشتمل بر سه فصل.» هر کدام از این فصول با عناوین «در حقیقت این بحر»، به جزایر آن و در حیوانات آن بحر اختصاص دارد (تصویر ۱).

دریای فارس

نویسنده در قسم اول به دریای فارس (خلیج فارس) پرداخته است و در فصل نخست در حقیقت این بحر، فصل دوم در جزایر آن، فصل سوم در حیوانات آن بحر اشاره کرده که به اختصار به آن می‌پردازیم.

عجایب‌المخلوقات و غرائب‌الموجودات، از آثار سده هفتم هجری قمری؛ تألیف زکریا بن محمد بن محمود المکمونى القزوینی (۶۰۲ تا ۶۸۲ هجری قمری) است. این کتاب که ساختاری دایره‌المعارفی دارد به زبان عربی نگاشته شده و گویا بلافاصله آن را شمس‌الدین جوینی، صاحب‌دیوان دوره هولاکو و آباقاخان مغول، به فارسی ترجمه کرد. نویسنده به توصیف شگفتی‌ها و آفریدگان جهان، معرفی و شرح انواع گوناگون موجودات ترکیبی در سیمای صورت‌های فلکی، فرشتگان، انواع موجودات ترکیبی بری و بحری، گونه‌های موجودات ماورایی همچون دیو، جن، غول، انواع مخلوقات عجیب و غریب و حیوانات مرکب در ترکیبات حیوان-حیوان، انسان-حیوان، حیوان-انسان و مخلوقات خارق‌العاده می‌پردازد.

عجایب‌المخلوقات و غرائب‌الموجودات، محفوظ در موزه ملی ایران، ترجمه‌ای است فارسی از عربی، به خط نستعلیق بر روی کاغذ، در ۷۰۹ صفحه و ۱۷ سطر در هر صفحه، با صفحات جدول‌دار. سرلوح مزدوج مذهب مرصع با ۳۴۱ تصویر که سر فصل‌ها، باب‌ها و بعضی عناوین و عبارات به قلم زر، لاجورد و یا شنگرف نوشته شده‌اند. طول کتاب ۲۹/۵ سانتی‌متر و عرض آن ۱۸ سانتی‌متر است.

این کتاب دارای رقم «ابی‌تراب منعم‌الدین الاوحى الحسینی» به تاریخ جمادى‌الاول سنه اربع و عشرين تسعمائه (۱۵ جمادى‌الاول ۹۲۴ هجری قمری) است. جلد مقوی، سجاف تیماج مشکى، متن جلد از بیرون با نقوش معرق و مذهب (اسلیمی) با یک لایه رنگ روغن، اندرون تیماج زرشکی دارای ترنج و سرترنج و لچک با تزیین داخلی مذهب در زمینه لاجورد تهیه شده است.

در صفحات آستر بدرقه یادداشتی دیده می‌شود با مضمون این‌که کتاب را ناصرالدین‌شاه به دخترش که زن «دوست‌علی‌خان» بوده به‌عنوان جهیزیه بخشیده است.

نویسنده در صفحات ابتدایی کتاب به ذکر عنوان و با جزئیات به فصل‌بندی آن می‌پردازد: «نام این کتاب عجایب‌المخلوقات و غرایب‌الموجودات است مشتمل بر دو مقاله؛ مقالت اول در علویات و آن مشتمل بر مقدمه و سیزده نظر.» همان‌گونه که از عنوان این مقاله برمی‌آید، بحث درباره فلک، قمر، خسوف، اجرام سماوی، کواکب و ثوابت، شهور (ماه‌های) اعراب، رومیان و ایرانیان و ذکر عجایب آن‌ها اختصاص دارد.

۱. موزه‌دار و مسئول موزه باستان‌شناسی و هنر دوران اسلامی ایران

باشد در میان دریا و چنین گویند که ایشان در میان آب چنان جنگ کنند که دیگران در خشک نتوانند و چند روز بر آب سیاحت کنند... منهای جزیره کیددلآوری و این جزیره یقین نیست که از بحر فارس است از این جزیره عنبر آرند اما اهل سیران و عمان چنین گویند در قعر این دریا بود چنانکه گیاه در زمین روید چون اضطراب بحر سخت شود عنبر بیندازند از بهر آن پاره پاره بیابند و باشد که ماهی بزرگ از آن بخورد و هلاک شود و بعد از آن مردم بر آن اطلاع یابند و عنبر از شکم ماهی بیرون آرند... فصل فی حیوانات العجیبه... منها ظهرت اذا طغت الماء و یكون او ان هیجان البحر و مردم بحر این ماهی را شناسند چون او را بر روی آب دیدند از سفر امتناع نمایند و دانند که دریا در جوش خواهد آمد. ابوریحان گوید که روز سیزدهم از کانون ثانی در قعر بحر فارس و اسکندریه هیجان باز آید و نوعی از ماهی بر روی آب ظاهر شود و آن ماهی دلیل حرکت بحر باشد که این ماهی یک روز پیش از هیجان بحر باشد. جاحظ گوید از اقصی بحر به دجله بصره سه نوع از ماهی یابند. یکی را نام سور و دیگری را حراف و دیگری را پرستوخ؛ این سه صفت ماهی را در سه وقت معین همه ساله یابند و گویی که بطلب آب خوش می آیند بر این موضع...» (تصویر ۲).

زکریای قزوینی در ابتدا آشنایی خلیج فارس را در فصل نخست با عنوان در حقیقت بحر فارس (خلیج فارس) ذکر می کند؛ «این بحر شعبه ایست از بحار و او بزرگترین شعبه است و او دریایی مبارکست بسیار خیر و پیوسته مردم در او روند و اضطراب او کمتر از بحرهای دیگر بود. محمد زکریا گوید که عبدالغفار شامی علم بحار را نیکو دانستی؛ از احوال مد و جزر بحار پرسیدم، گفت مد و جزر در بحر اعظیم در سالی دو بار بود، در فصل تابستان بجانب شمال شرق ممتد شود و شش ماه و چون این وقت بود آب زیادت شود در بحرهای مشرق چون بحر صین و در بحرهای مغرب ناقص شود و بار دوم در فصل زمستان از جانب غرب زیادت شود و شش ماه از جانب مشرق ناقص شود و اما بحر فارس مد و جزر را بر مطالع قمر بود و همچنین بحر هند و صین چون قمر بر افقی از آفاق این بحر باشد، مد در آن جهت موافق سیر باشد... فصل فی جزایر هذا بحر و جزایر این بحر آبادانست و در آنجا عمارت و مردم بسیار باشند چون جزیره قیس و هرموز و قاهات و غیرها... منها جزیره خارک که بحدالجابیه و آن جا مغاص لولو باشد و مغاص لولو آنست که نزدیک بحرین بود و چنین گویند که صدف در بحری بود که انهار عذب بر آن ریزد چون وقت ربیبه باشد... منها جزیره جاسک؛ اهل این جزیره مردمی باشند که ایشان را علم و خبرت بحری



تصویر ۲- صفحه مربوط به حقیقت خلیج فارس



تصویر ۱- عناوین فصول نسخه خطی در اقسام دریاها



تصویر ۳- صفحهٔ مربوط به حقیقت دریای کاسپی (خزر)

دریای کاسپی

نویسندهٔ کتاب از دریای کاسپی به بحر خزر یاد می‌کند و توصیف آن را در قسم چهارم از قول چهارم و نظر چهارم از مقاله دوم به اختصار زیر آورده است.

«بحر خزر این بحر متصلست به بحر محیط در شرقی او طبرستانست و جرجان و در شمالی او بلاد [خزر و در غربی] الان و جبال [او او دیار عظیم است] جبال دیلم و چهل و او دریایی عظیمست [و] به هیچ دریا متصل نیست. اگر کسی بر ساحل او رود و از آنجا که شروع کرده باشد هم به آنجا رجوع کند و درین دریا رفتن خطرناک بود اضطراب او سخت باشد و بسیار هلاک کند و در وی مد و جزر نباشد و لآلی و جواهر و اشیاء نفیسه چون عود و عنبر و غیره آن از او حاصل آید و درین دریا چیزی از جزایر مسکون نیست اما آنچه هست نوشته باشد و در او اشجار بسیار بود و چنین گویند که دور آن دریا هزار و پانصد فرسخست و طول آن هشتصد میل و عرض او ششصد میل و آن مدوریست بطول مایل و چیزی از جزایر و حیوان او یاد کرده شود... فصل فیما ذکر ابوحماد اندلسی گوید که درین بحر کوهیست همچون قیر و بر سر آن کوه شکافی از آن شکاف آب بیرون آید و در میان آن صنفی سنگ چند دانگی بیشتر و کمتر

مردم آنجا به تعجب روند و از آن پارها برگیرند و به شهرها برند... کذلک و منها جزیره الحیات ابوحماد اندلسی گوید که جزیره دیدم که در آنجا نمی‌توانست رفتن از بسیاری مار و درین جزیره گیاه بسیار بود و ماران در گیاه بودند اما ضرر نمی‌رسانیدند... منها جزیره الجن ابوحماد گوید در این جزیره هیچکس را ندیدم و از آنجا آوازه می‌آمد و آنجا وحشی و انسی نبود. مردم می‌گفتند که اینجا وطن جن است... فصل فی حیوانها ابوحماد گوید که ازین دریا ماهی را صید کردند بزرگ و به رسنها و قلابها به ساحل کشیدند...» (تصویر ۳).

منابع

- قزوینی، زکریا بن محمد (نسخه خطی) ترجمهٔ فارسی (از عربی)، عجایب‌المخلوقات و غرائب‌الموجودات، محفوظ در موزه ملی ایران.
- قزوینی، زکریا بن محمد ۱۳۶۱ عجایب‌المخلوقات و غرائب‌الموجودات. تصحیح و مقابله نصرالله سیّوحی، تهران: کتابخانه و چاپخانه مرکزی ناصر خسرو.

نگاهی به روابط تجاری ایران و چین در دوره اسلامی بر اساس منابع تاریخی و سفرنامه‌ها

لیلا خاموشی^۱

از سیلان به مالایا می‌گوید: "آنها در کشتی‌های بزرگ به کشور هان (چین) کشتی می‌رانند و یک راست به کانتون برای خواسته‌های ابریشمی و جنس‌های مانند آن" (حورانی ۱۳۳۸: ۸۳). یعقوبی نیز در کتاب خود درباره دریاهای بین خلیج فارس و چین می‌نویسد:

"چین کشور پهناوری است و هر کس بخواهد از راه دریا به چین برود باید از هفت دریا بگذرد که هر یک را رنگی و بویی و ماهی و بادی است، جز آنچه در دریای بعدی است. اول دریای فارس است که باید از سیراف در کشتی نشست" (یعقوبی ۱۳۴۷: ۲۲۴).

در سده‌های اولیه اسلام با گسترش و انضمام راه‌های دریایی، بندر سیراف وارد عرصه بازرگانی شد و توانست نقش مهمی در ارتباط تجاری ایران و کشورهای حاشیه خلیج فارس و چین و هند ایجاد کند. سیراف به مرکزی برای توزیع کالاهای ساخت چین در ایران و سرزمین‌های عرب‌نشین شده بود کشتی‌های بزرگ اقیانوس‌پیما، کلیه بارهای خود را در سیراف تخلیه می‌کردند و سپس به وسیله کشتی‌های کوچکتر به سایر بنادر بارگیری می‌کردند. چنانکه مسعودی مورخ نامدار سده چهارم در کتاب مروج الذهب نوشته است: "کشتی‌های چینی به دریای عمان، سیراف، بصره و ابله رفت‌وآمد می‌کردند درحالی‌که کشتی‌های ممالک مذکور نیز مستقیماً با چین در ارتباط بودند" (مسعودی ۱۳۴۶: ۶۲).

از سوی دیگر راه تجارت ابریشم میان ایران و چین با بیزانس و روم از آسیای میانه آغاز و از ایران می‌گذشت. این تجارت تا سده‌ها در دست ایرانیان بود و ایرانیان و چینیان هر یک شیفته تزیینات و آرایه‌های پارچه‌ها و بافته‌های یکدیگر بودند و از هم تقلید می‌کردند، چنانچه در کارگاه‌های بافندگی چین پارچه‌هایی با تزیینات ایرانی دوره ساسانی و در کارگاه‌های ایران پارچه‌هایی دارای تزیینات و نقوش چینی بافته و تهیه می‌شد (زکی محمد حسن ۱۳۸۴: ۱۱).

در دوره اسلامی مخصوصاً از دوره استیلای مغول نیز استفاده از آرایه‌های اسلامی در تزیین ظروف چینی به خصوص نوع آبی و سفید در چین رواج یافت (تصویر ۱).

بنادر کانتون و یانگ-چو در جنوب چین مرکز تجمع بازرگانان خارجی مخصوصاً ایرانی و عرب شد. به‌دست‌آمدن سکه‌های ساسانی در بندر کانتون و سکه‌های چینی در بندر سیراف مؤید ارتباط زمینی و دریایی بین ایران و چین است (دانشپورپرور ۱۳۷۶: ۱۳۰).

در کتب تاریخی و سفرنامه‌ها، درباره روابط تجاری، سیاسی و فرهنگی ایران و چین اشاراتی شده است که عمده این اطلاعات از منابع قدیمی چینی است. روابط ایران و چین در دوره اشکانی، همزمان با سلسله هان (۲۰۶ پیش از میلاد تا ۲۲۰ میلادی) از طریق راه ابریشم و راه‌های دریایی انجام می‌شد (بهرامی ۱۳۲۷: ۴). در زمان مهرداد دوم نخستین قرارداد تجاری با «لو-دی» هشتمین فغفور مقتدر «هان» بسته شد و در آن زمان جاده ابریشم بسیار رونق یافت. اشکانیان بر بخش مهمی از این راه نظارت داشته و سود فراوانی از تجارت کالاها از این مسیر به‌دست می‌آوردند (دانشپورپرور ۱۳۷۶: ۱۲۹).

در دوره ساسانی و اوایل دوره اسلامی، همزمان با سلسله تانگ (۹۰۷-۶۱۸ میلادی) روابط سیاسی و تجاری بین ایران و چین گسترده‌تر شد. ایرانیان از تجارتی که با چینیان داشتند بسیار سود می‌بردند، بنابراین در تحکیم و گسترش روابط خود با آنها تلاش زیادی می‌کردند. یکی از مهمترین اقلام صادراتی ایران به چین در این دوره و سمه معروف ایرانی بود که در سرزمین چین بسیار طرفدار داشت (گریستین سن ۱۳۵۱: ۱۴۹).

نخستین دانستنی‌ها پیرامون چگونگی دریانوردی و سفر از سیراف به هند و چین از کتاب سلیمان است که به نام‌های "سلسله التواریخ"، "عجایب الصین و الهند" و "سفرنامه سلیمان" نامیده شده است. کتاب سلیمان دانستنی‌های گوناگون از کشورهای چین، هند و... و همچنین دریاهای بین خلیج فارس تا دریای چین و چگونگی زندگی مردم این سرزمین‌ها را دربردارد. وی می‌نویسد: مسافری و بازرگانی که بخواهند از راه دریا به چین سفر کنند باید از هفت دریا بگذرند تا به چین برسند (سمسار ۱۳۵۶: ۱۸۶).

آنچه سلیمان و دیگر جغرافی‌نویسان ایرانی و عرب در نخستین سده‌های اسلامی پیرامون سفرهای دریایی و دریانوردی بین خلیج فارس و چین و هند نوشته‌اند، حاصل تلاش‌ها و روش‌های پیش‌رفته دریانوردی ایرانیان و اقیانوس‌پیمایی آنان در این دوره و دوره قبل از آن یعنی پادشاهی ساسانیان است و ناویان ایران حاکم راستین خلیج فارس و اقیانوس هند و دریاهای پیوسته آن بودند (سمسار ۱۳۵۶: ۱۸۸).

یک داستان چینی درباره پوسه (چینیان به ایرانیان پوسه می‌گفتند) مربوط به سال ۷۲۷ میلادی پس از وصف سفر ایرانیان

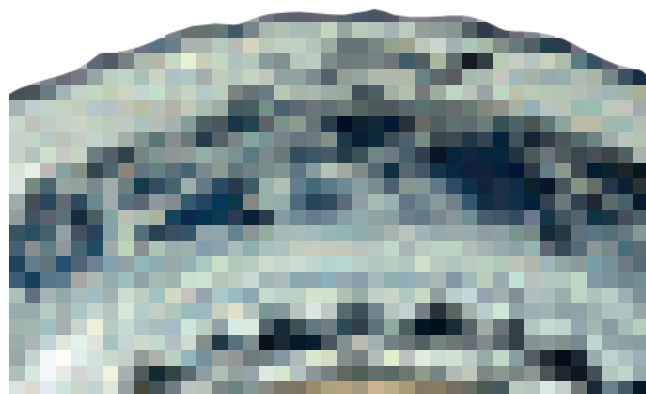
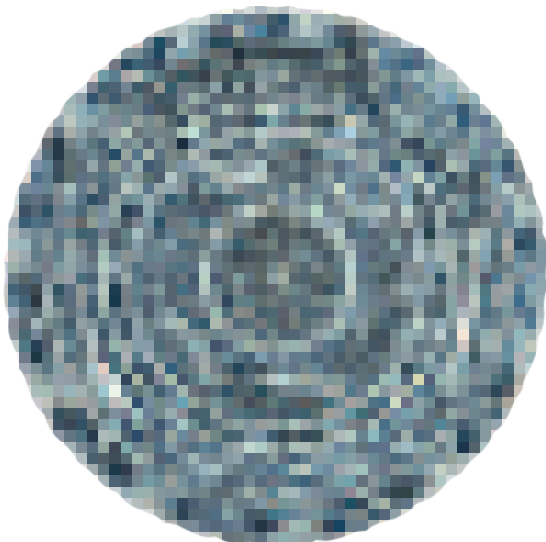
۱. کارشناس بخش سفال موزه ملی ایران

در زمان استیلای مغول بر سرزمین چین، زبان فارسی در این کشور رواج یافت و تاجران ایرانی در سواحل چین جایگاه ویژه‌ای پیدا کردند و به نوعی فرهنگ اسلامی نیز در آنجا رونق یافت. همچنین ظروف سفالی و پارچه‌های حریر با نقوش چینی ابریشم خام و کاغذ و غیره از چین به ایران وارد می‌شد (آذری ۱۳۶۷: ۱۰۹). ظروف چینی را بیشتر برای درباریان و بزرگان می‌ساختند و تعدادی را نیز به سران کشورهای مختلف، از جمله مسلمانان هدیه می‌دادند. در این دوره اشعار فارسی و عربی و کلمات پندآمیز بر روی برخی از ظروف چینی نوشته شده که بسیار جالب توجه است. این ظروف غالباً برای مسلمانان ساخته می‌شد. چینی‌ها با قلم‌موهای ظریف خود خطوط فارسی را تقلید کرده و گاهی کلمات و نوشته‌ها ناقص و نامفهوم هستند (تصویر ۲).

در زمان سلسله مینگ (۱۶۴۴ - ۱۳۶۸) میلادی که همزمان با دوره تیموری و صفوی در ایران است، مظاهر فرهنگ غنی و باورهای چینی در ایران به شدت رسوخ یافته بود. نفوذ هنر چینی سازی چین در مصنوعات سفالی این دوره به وضوح مشاهده می‌شود و از طرفی ظروف



تصویر ۱- گلدان (نرگس‌دان) چینی آبی و سفید، اواخر سده ۱۰ هجری قمری تزئین حاشیه انتهای بدنه با اشکالی شبیه خط کوفی تزئینی که یادآور لام و الف کوفی است. (حصوری ۱۳۷۶: ۲۶ و ۳۹) شماره اثر: ۹۲۹۹



تصویر ۲- قاب چینی آبی و سفید، بقعه شیخ صفی‌الدین اردبیلی، اردبیل، دوره صفوی، زیر لبه خارجی کتیبه‌ای احتمالاً ایرانی (حسین یا حق)؟؟ نوشته شده است. شماره اثر: ۸۷۱۳

ابن‌حوقل در سفرنامه خود می‌نویسد "... در هرمز گروهی از بازرگانان توانگر بودند که از جمله آنان مردی بود موسوم به حسن بن عباس که شترهایی داشت و آن‌ها را به اقصی بلاد هند و چین به تجارت می‌فرستاد... همچنین می‌نویسد کالاهایی که از فارس به سایر جاها می‌بردند بهترین اجناس در سایر بلاد به شمار می‌آید از جمله گلاب که از ناحیه گور است... و به بلاد هند و چین می‌بردند (ابن حوقل ۱۳۶۶: ۸).

حکیم فردوسی شاعر بزرگ ایران، به هدایایی که فغفوران چین به سلاطین ایران می‌دادند در قالب شعر اشاره کرده است. البته فردوسی قصد داشته فرستاده‌ها و یا صادرات ارزشمند چینی را در زمان خود یادآور شود (آذری ۱۳۶۷: ۸۱).

ز دیبای چینی و خز و حریر	ز کافور و عود و ز مشک و عبیر
هزار اشتر بارکش بارکرد	تن آسان زید هر که زرخوار کرد
ز سنجاب و قامت ز مور سمور	ز گستر دینها ز کیمال و بور
بیاورد ازین هر یکی دوهزار	خردمند کنجور بر بست بار
گرانمایه اسبان برزین ستام	برزین کمر نیز سیصد غلام
ببردند سیصد شتر سرخ موی	ظرایف بسی بود چینی بروی

ساخت چین به وفور در قلمرو پادشاهی تیموریان وجود داشت (آذری ۱۳۶۷: ۱۲۷).

با روی کار آمدن صفویان در ایران، هنرمندان ایرانی شیوه‌هایی از خاور دور را فرا گرفته بودند.

صادرات یکی از مهمترین درآمدهای چین محسوب می‌شد و ظروف چینی از جمله کالاهایی بود که به کشورهای دنیا از جمله ایران صادر می‌شد. به دلیل امنیت و آسایش راه‌های دریایی و زمینی ایران در زمان شاه عباس، بیشتر کالاهای چینی از ایران می‌گذشت و در کمال امنیت به مقصد می‌رسیدند.

در این دوره مهمترین کالاهای وارداتی، ظروف چینی به‌خصوص نوع مشهور به آبی و سفید در ایران جایگاه ویژه‌ای پیدا کرد و جزیره هرمز مرکز مهم تجارت چینی‌های چین شد (دانشپور پرور ۱۳۷۶: ۱۳۰). (تصویر ۳)



تصویر ۴- سکه مسین با خط چینی (مبادلاتی)، سیراف، بوشهر، شماره اثر ۴۴۵۳۹

ابوزید در یادداشتی درباره کالاهایی که از سیراف به چین می‌رفت می‌نویسد: "کالاهای کلیه کشتی‌های بازرگانی پس از رسیدن به خانقو، توسط دولت چین تحویل گرفته می‌شد و در انبارهای مخصوص حفظ می‌شد. تا آنکه آخرین کشتی بازرگانی از راه برسد. تا آخرین کشتی بازرگانی به بندر نمی‌رسید، کالاهای بازرگانان از گمرک خارج نمی‌شد و اجازه خرید و فروش داده نمی‌شد." ظاهراً این بدان سبب بود که همه بازرگانان فرصت عرضه و فروش کالاهای خود را داشته باشند و نرخ کالاهای بازرگانی عادلانه باشد (سمسار ۱۳۵۶: ۲۱۷).

شاه‌عباس خود یکی از بازرگانان مشهور بود و به دلیل علاقه زیادی که به هنر داشت، استادان و هنرمندان فنون مختلف را از سراسر دنیا به اصفهان دعوت کرد. هنرمندان و صنعتگران چینی نیز از جمله این افراد بودند (زکی محمد حسن ۱۳۸۴: ۷۷). شاه عباس دلیلی نمی‌دید که اروپائیان تمام چینی‌های خود را از چین بخرند درحالی‌که با کمی تلاش می‌شد آن‌ها را از ایران تهیه کرد و هزاران کیلومتر در راه و وقت صرفه جویی کرد. او برای کمک به ایجاد سبکی در سفال‌سازی که بتواند از مقبولیت سفال‌های چینی در اروپا سود برد، سیصد کوزه‌گر چینی را همراه خانواده‌شان به ایران آورد و در ایران سکنی داد. بعضی روش‌های خاص چینیان برای مدت درازی همچنان محفوظ ماند، اما طبق معمول ایرانیان به زودی به افزودن ایده‌های تزئینی خود پرداختند و کم‌کم این چینی‌ها بیش‌ازپیش خصلت ایرانی



تصویر ۳- قطعه چینی آبی و سفید، جزیره هرمز، هرمزگان، اواخر سده دهم هجری قمری

کلاویخو در سفرنامه خود می‌گوید: "کالاهای چینی را از راه دریا از چین به هرمز می‌آوردند، کشتی‌ها پس از پیمودن خلیج فارس به این بندر می‌رسیدند" (کلاویخو ۱۳۴۴: ۱۶۹). در کاوش‌های باستان‌شناسی جزیره هرمز، قطعات بسیار زیادی از چینی‌های ساخت چین به دست آمده است و در واقع وجود کالاهای چینی را در این منطقه تأیید می‌کند. در سیراف سکه‌های چینی رایج بود این سکه‌ها مسی بودند و حروف چینی بر آن نقش شده بود. شکل آنها مدور بود و سوراخی روی آنها وجود داشت. بنا به نوشته ابوزید این سوراخ بدان جهت بود که بتوان تعداد زیادی از سکه‌ها را به بند کشید (سمسار ۱۳۵۶: ۲۱۳). (تصویر ۴)

شاردن نیز اظهار می‌دارد: "تجارت بین ایران و چین بسیار رواج داشته و اغلب کالاهایی که صادر می‌شد شامل ماهوت، منسوجات ساده و مخملی، پارچه‌های پشم بافت، اقسام رنگ‌های بنفش، عنابی، قرمز تیره، آبی آسمانی و رنگ‌های مشابه دیگر..". (شاردن ۱۳۴۵: ۱۳۳).

به خود گرفت. ثمره این همکاری ایرانی-چینی سفالی بود سفیدرنگ که قبل از لعاب دادن رنگ آبی خورده بود، کیفیتی شبه چینی داشت (سیوری ۱۳۸۳: ۱۴۱).

اولاریوس که خود جهانگرد بود در سفرنامه‌اش نقل می‌کند که در آن دوره در اردبیل دو بازرگان چینی مغازه فروش ظروف چینی داشتند و بسیاری از کوزه‌گران ایرانی در تقلید از کارهای آنان می‌کوشیدند؛ اما چندان موفقیتی به دست نیاوردند تا اینکه شاه عباس اول استادان چینی یادشده را به ایران آورد و تحت سرپرستی آنان ظروف آبی و سفید ایرانی که بسیار شبیه اصل بودند، در رقابت با ظروف اصل ساخت چین، به مقبولیت تقریباً مشابهی دست یافت (سیوری ۱۳۸۳: ۱۴۲).

اینها همه مدارکی است بر وجود گسترش دامنه کشتی‌رانی ایرانیان تا چین، و اقیانوس‌پیمایی ناویان ایران در دوره ساسانی و سده‌های نخستین اسلام. ناورانان ایرانی در نخستین سده‌های هجری، از سوئی تا ماوراءچین یعنی کره امروزی، و از سوی دیگر تا ایرلند دریانوردی می‌کردند (سمسار ۱۳۵۶: ۱۹۱).

دو کشور ایران و چین از کهنترین دوران باستان تاکنون در زمینه‌های مختلف سیاسی، تجاری و هنری روابط متقابل داشته‌اند و این روابط تاکنون نیز ادامه‌دار دارد.

منابع

آذری، عباس

۱۳۶۷ تاریخ روابط ایران و چین، تهران: امیرکبیر.

ابن بطوطه

۱۳۴۸ سفرنامه ابن بطوطه، ترجمه محمدعلی موحد، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، مجموعه ایران شناسی

ابن حوقل

۱۳۶۶ سفرنامه ابن حوقل (ایران در صوره الارض)، چاپ دوم، تهران، سپهر.

التاریوس، آدام

۱۳۶۳ سفرنامه آدام التاریوس، (بخش ایران)، ترجمه احمد بهپور، تهران، سازمان انتشاراتی و فرهنگی ابتکار.

بهرامی، مهدی

۱۳۲۷ صنایع ایران، ظروف سفالین، تهران: دانشگاه تهران.

تشکری، عباس

۲۵۳۶ ایران به روایت چین باستان، تهران: موسسه روابط بین‌الملل.

حصوری، علی

۱۳۷۶ فرش بر مینیاتور، تهران، فرهنگان

دانشپورپور، فخری

۱۳۷۶ "یافته‌های ظروف چینی جزیره هرمز و نقش این جزیره در بازرگانی ایران و چین"، یادنامه گردهمایی باستان‌شناسی شووش، سازمان میراث‌فرهنگی.

زکی محمد، حسن

۱۳۸۴ چین و هنرهای اسلامی، ترجمه غلامرضا تهامی، تهران، فرهنگستان هنر.

سمسار، محمدحسن

۱۳۵۶ جغرافیای تاریخی سیراف، تهران، انجمن آثار ملی.

سیوری، راجرز

۱۳۸۴ ایران عصر صفوی، ترجمه کامبیز عزیزی، تهران، نشرمرکز.

شاردن

۱۳۴۵ سیاحتنامه شاردن، ترجمه محمد عباسی، تهران امیرکبیر، جلد هفتم

کلاویخو

۱۳۴۴ سفرنامه کلاویخو، ترجمه مسعود رجب نیا، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب.

کریستین سن، آرتور

۱۳۵۱ ایران در زمان ساسانیان، ترجمه رشید یاسمی، تهران، ابن سینا، چاپ چهارم.

یعقوبی، احمدبن

۱۳۴۷ البلدان، ترجمه محمد ابراهیم آیتی، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب.

بررسی سکه‌های لاری دوره صفوی

گل‌بهشت تقوا^۱

مقدمه

بارانداز خلیج فارس و یکی از مراکز عمده تجارت خارجی ایران بود و تاریخ کهنه‌ترین نمونه‌هایی که از این مسکوک به دست آمده از زمان شاه اسماعیل اول جلوتر نمی‌رود، اما این مضروبات را برای اولین بار چه کسی به جریان انداخته، روشن نیست.

مایکل مینچر در کتاب خود با نام «سکه‌های شرقی و ارزش آنها» که در سال ۱۹۷۷ در لندن به چاپ رسیده، اشاره می‌کند که سکه‌های لاری به مدت دو قرن نه تنها در ایران، بلکه در ترکیه، هند، عربستان، سریلانکا و مالدیو ضرب می‌شده و در سده دهم هجری (شانزدهم میلادی) بازرگانان از آن به عنوان پول رایج در معاملات خود استفاده می‌کردند.

سکه لاری در منابع تاریخی

هندوشاه نویسنده کتاب «تاریخ فرشته» ضمن شرح حال خواجه محمود گاو از وزاری مشهور ملوک دکن (متوفی به سال ۸۸۶ هجری قمری)، در سده نهم هجری قمری و ماجرای کشته شدن او به دستور پادشاه محلی، از وجود سکه‌های لاری در خزانه او یاد کرده است.

در سده دهم هجری یا شانزدهم میلادی، پنج لاری معادل یک سکه طلای اشرفی در ایران ارزش داشت و در مالدیو این نوع سکه‌ها در کنار صدف‌های کاوری به عنوان پول استفاده می‌شد و در سریلانکا این سکه‌ها شبیه به قلاب ماهی و در کنار سکه‌های پرتغالی کاربرد داشتند.

پدرو تیکشیرا، سیاح پرتغالی که اواخر سده شانزدهم میلادی به نواحی جنوبی ایران سفر کرده به سکه‌های سیمین لاری که در تمام نواحی شرق استفاده می‌شده، اشاره کرده است.

سرتوماس هربرت که در سال ۱۶۲۷ میلادی (۱۰۳۷ هجری قمری) از لار دیدن کرده، نوشته: «در نزدیکی بازار لار محلی است که در آنجا این سکه‌ها ضرب می‌شود. لاری از مشهورترین سکه‌های این منطقه است که از نقره خالص ساخته شده که مفتولی قلبی شکل بوده و نام پادشاه یا بعضی از آیه‌های قرآنی بر آن حک می‌شود و ارزش آن ده پنی است». آدام اولناریوس، سیاح آلمانی که در سال ۱۶۳۷ میلادی وارد اصفهان شد، نخستین سکه لاری را متعلق به زمان شاه اسماعیل اول می‌داند. اما پل رابینو نویسنده فرانسوی با این نظریه موافق نیست و می‌گوید: «این مسکوک را غالب شیوخ خلیج فارس ضرب می‌کرده‌اند و احتمالاً همان طویل‌الحصه قرمطی‌هاست».

یک سیاح اسپانیایی به نام گاسپارو بالبی در یادداشت‌های خود به عنوان سفر به هند شرقی اشاره می‌کند که این سکه‌ها نخستین بار توسط پادشاه لار در زمان شاه طهماسب اول ضرب شده است.

سکه لاری در طول چندین سده نقش مهمی در مبادلات میان خلیج فارس و اقیانوس هند داشت و از این رو می‌توان آن را واحد مبادلاتی مهمی در تجارت دریایی آن زمان محسوب کرد. این سکه‌ها مفتول‌های کشیده‌ای هستند به قطر ۲/۱ میلی‌متر تا ۳ میلی‌متر که آن را تقریباً از وسط بر روی هم خم کرده و حدود نیمی از آن را با ضربه مسطح کرده و روی سطح مسطح را ضرب می‌کردند. پهنای این سطح‌ها حداقل ۳ میلی‌متر و حداکثر ۵/۲ میلی‌متر است. اکثر سکه‌های لاری را با میخ‌سکه (میخ‌درم) معمولی که گرد است ضرب کرده‌اند. سکه لاری ظاهراً نخستین بار در لار ضرب شده و به همین دلیل به نام لاری مشهور است. آنچه تاکنون درباره سکه لاری نوشته‌اند حاکی از ضرب و رواج آن از سده دهم هجری قمری به بعد است. اما شواهد نشان می‌دهد که در سده نهم هجری قمری و به احتمال قریب به یقین با توسعه اقتصادی لارستان به دستور «امیرجهان شاه لاری» ضرب شده است. نمونه‌های بسیار زیادی از سکه‌های لاری در موزه‌های ایران و جهان وجود دارد. سکه‌های لاری که تاکنون به دست آمده با مهرهای مختلف و ضرب شهرهای مختلف از جمله شیراز، کاشان، اصفهان، بغداد، تفلیس هستند.

پیشینه پژوهشی سکه‌های لاری

عبداله عقیلی، سکه‌شناس ایرانی معاصر، درباره سکه لاری می‌نویسد: «لاری مفتولی است که از نقره خالص که به شکل قلاب از وسط تا شده و به منظور تضمین کیفیت و کمیت آن، به مهر حکومت مهور شده است و این همان پدیده‌ای است که پیش از اختراع سکه، در هزاره اول و دوم پیش از میلاد در بازرگانی‌های بین شهری و گاهی بین‌المللی رایج و معمول بود. اما عجیب این است که این وسیله مبادله که بیش از بیست قرن بعد از اختراع سکه در قرن شانزدهم و هفدهم میلادی به عرصه تجارت بین‌المللی پا گذاشت، از شمال آفریقا تا سواحل شرقی چین همه‌جا با حسن استقبال مواجه شد و به میزان بسیار گسترده‌ای در تجارت خارجی ایران پذیرفته شد و در این زمینه دو گمان می‌رود، یکی آن که مردم کشورهای دوردست و غیر مسلمان یا غیر شیعه که بعضی از آن‌ها مانند عثمانی‌ها و ازبک‌ها که با ایران روابط خصمانه داشتند، مسکوکات ایران را که متضمن فرمول‌های شیعی و یا عناوین مفاخره‌آمیز سلاطین بود با اکراه می‌پذیرفتند و دیگر آن که شاید خود ایرانیان هم مایل نبودند اسما جلاله و نام‌های ائمه که بر سکه‌ها نقش بسته بود به دست کافران و مردم ناپاک بیفتد. نام لاری از شهر لار گرفته شده که در عصر صفویان مهم‌ترین

۱. بخش مهر و سکه موزه ملی ایران

متن سکه‌های لاری

از زمان شاه عباس دوم، بیشتر عناوین و القاب به صورت اشعار فارسی نوشته می‌شدند. این سبک نوشتار پیش از دوره صفوی بر روی سکه‌های ایرانی سابقه نداشت. بر روی سکه‌های شاهان اولیه صفوی از خط نسخ و سپس از خط نستعلیق استفاده می‌کردند. پشت سکه‌ها نیز شهادتین، علی ولی‌الله، نام دوازده امام یا چند تن از ائمه در حاشیه و به ندرت نام ضربخانه نوشته شده است. در متن روی سکه‌ها، نام فرمانروا از جمله: السلطان العادل، السلطان الغازی، السلطان الاعظم و ابوالمظفر، ابوالنصر، ابوالفتح، ابوالغازی و نام شهری که سکه در آن ضرب شده و تاریخ ضرب سکه به صورت عدد نوشته شده است. در متن پشت سکه‌ها لا اله الا الله / محمد رسول الله / علی ولی‌الله و در حاشیه اغلب سکه‌ها طرح‌های هندسی، اسلیمی و بعضی علائم نمادین دیده می‌شود. این متون بر روی سطوح سکه‌های لاری نیز عیناً ضرب شده است؛ اما به دلیل سطح مقطع باریک آن بخشی از این نوشتارها ضرب نشده و در صورت عدم تسلط به متون سکه‌های مدور خواندن آنها مقدور نخواهد بود.

وزن سکه‌های لاری

وزن سکه‌های لاری در هر دوره مشخص بوده است. برت فاگنر درباره ارزش سکه لاری می‌نویسد: «در سال ۵۲۵ میلادی دو نوع سکه لاری موجود بود: یکی «لاری قدیم» که معادل با سه تنگه و نه دینار و دیگری «لاری جدید» که معادل با سه تنگه و ده دینار بود. ارزش هر یک «لاری» که تا اوایل قرن ۱۸ میلادی در اصفهان رواج داشته معادل دو و نیم شاهی بوده است. وزن نمونه‌هایی که از زمان شاهان هرموز باقی مانده بین ۶۹ تا ۷۵/۵ گندم است در حالی که وزن سکه‌های لاری نخستین پادشاهان صفوی ۷۲ گندم و در زمان شاه عباس اول وزن آن بین ۷۴ تا ۷۵/۵ گندم تغییر داشت.

منابع

اخوان زنجانی، جلیل
۱۳۵۶ «شرح پاره‌ای از سکه‌های لاری ضرب‌شده در ایران»، هنر و مردم، شماره

۱۸۵ - ۱۸۴.

اصلاح عربی، ابراهیم و همکاران
۱۳۸۴ کتاب گیلان، جلد ۱، ۲، ۳، نشر گروه پژوهشگران ایران، چاپ سوم.
اقتداری، ابراهیم
۱۳۷۳ لارستان کهن و فرهنگ لارستانی، تهران: انتشارات جهان معاصر.

ترابی طباطبایی، سیدجمال
۱۳۵۰ سکه‌های شاهان اسلامی ایران، تبریز: موزه آذربایجان.

رابینو، لویی
۱۳۵۳ آلبوم سکه‌ها و نشان‌ها و مهرهای پادشاهان ایران، به اهتمام محمد مشیری، تهران: امیرکبیر.

رابینو، ه.ل.
۱۳۵۰ ولایت دارالمرز ایران، جعفر حمامی‌زاده، تهران: بنیاد فرهنگ ایران.

راوندی، مرتضی
۱۳۵۴ تاریخ اجتماعی ایران، جلد اول، تهران: امیرکبیر.

رحمانی، صادق
۱۳۷۵ سیمای لارستان، موسسه فرهنگی همسایه، قمر.

ژرار، کریس
۱۳۶۸ «انجمن دینار»، پیام بونسکو، شماره ۲۳۶، ص ۲۱.

سرفراز، علی اکبر
۱۳۸۰ سکه‌های ایران از آغاز تا دوره زندیه، فریدون آورزمانی، تهران: سمت.

شمس اشراق، عبدالرزاق
۱۳۶۹ نخستین سکه‌های امپراطوری اسلام، اصفهان: خدمات فرهنگی استاک.

صدیق، محمد
۱۳۷۲ تاریخ فارس، صص ۵۳ - ۵۰.

قهرمانی، ابوالفتح
۱۳۵۰ «سکه نشان قومیت و آزادگی»، هنر و مردم، ش ۱۰۴.

مشیری، محمد
۱۳۵۱ راهنمای گردآوری سکه، ج ۲، تهران: گوتنبرگ.

کاتالوگ نمونه سکه‌های لاری موجود در موزه ملی ایران



روی سکه

پشت سکه

سکه لاری شاه اسماعیل اول (۹۳۰-۹۰۷ هجری قمری)
طول: ۵ سانتی‌متر
قطر مفتول: ۱/۲ میلی‌متر
وزن: ۹/۴ گرم
شماره اثر: ۲۶۶۳-۸

متن ضرب شده بر روی سکه:
.....شاه.....خلد.....
متن کامل:
السلطان ابوالمظفر شاه اسماعیل بهادر خان خلدالله ملکه

متن ضرب شده پشت سکه:
لاله الا.....علی.....الله
متن کامل:
لا اله الا الله محمد رسول الله علی ولی الله



روی سکه



پشت سکه

سکه لاری شاه طهماسب اول (۹۳۰-۹۸۴ هجری قمری)
طول: ۶/۵ سانتی متر
قطر مفتول: ۱/۲ میلی متر
وزن: ۸۴/۴ گرم
شماره اثر: ۶-۲۶۶۳

متن ضرب شده بر روی سکه:
سلطان.....شاه طهماسب.....خلد.....
متن کامل:
السلطان شاه طهماسب خلد الله ملکه

متن ضرب شده پشت سکه:
لاله الا.....محمد رسول.....علی.....الله
متن کامل:
لا اله الا الله محمد رسول الله علی ولی الله



روی سکه



پشت سکه

سکه لاری شاه طهماسب اول (۹۳۰-۹۸۴ هجری قمری)
طول: ۴/۵ سانتی متر
قطر مفتول: ۱/۲ میلی متر
وزن: ۸۹/۴ گرم
شماره اثر: ۹۴-۲۶۶۳

متن ضرب شده بر روی سکه:
..... طهماسب.....
متن کامل:
السلطان شاه طهماسب صفوی

متن ضرب شده پشت سکه:
..... شاه طهماسب
متن کامل:
السلطان شاه طهماسب الصفوی



روی سکه



پشت سکه

سکه لاری شاه اسماعیل دوم (۹۸۴-۹۸۵ هجری قمری)
طول: ۴/۵ سانتی متر
قطر مفتول: ۱/۲ میلی متر
وزن: ۸۸/۴ گرم
شماره اثر: ۲ - ۲۶۶۳

متن ضرب شده بر روی سکه:
..... شاه طهماسب الصفوی

متن ضرب شده پشت سکه:
.....شاه.....طهماسب.....
متن کامل:
السلطان شاه اسماعیل بن طهماسب الصفوی



روی سکه

سکه لاری سلطان محمدخدا بنده (۹۹۶-۹۸۵ هجری قمری)

طول: ۵/۶ سانتی متر

قطر مفتول: ۱/۲ میلی متر

وزن: ۵۲/۲ گرم

شماره اثر: ۲۶۶۳-۶۳

متن ضرب شده بر روی سکه:

.....المظفر محمد پادشاه.....الصفوی.....

متن کامل:

السلطان المظفر محمد پادشاه بن شاه طهماسب

الصفوی



روی سکه



پشت سکه

سکه لاری سلطان محمدخدا بنده (۹۹۶-۹۸۵ هجری قمری)

طول: ۹/۵ سانتی متر

قطر مفتول: ۱/۲ میلی متر

وزن: ۸۸/۴ گرم

شماره اثر: ۲۶۶۳-۶۶

متن ضرب شده بر روی سکه:

السلطان..... محمد پادشاه..... یزد

متن کامل:

السلطان المظفر محمد پادشاه ضرب یزد

متن ضرب شده پشت سکه:

لاله الاله.....الله.....

متن کامل:

لا اله الا الله محمد رسول الله علی ولی الله



روی سکه



پشت سکه

سکه لاری سلطان محمدخدا بنده (۹۹۶-۹۸۵ هجری قمری)

طول: ۶/۵ سانتی متر

قطر مفتول: ۱/۲ میلی متر

وزن: ۸۴/۴ گرم

شماره اثر: ۲۶۶۳-۷۱

متن ضرب شده بر روی سکه:

السلطان..... محمد.....

متن کامل:

السلطان المظفر محمد پادشاه الصفوی

متن ضرب شده پشت :

لاله الاله.....

متن کامل:

لا اله الا الله محمد رسول الله علی ولی الله

سیراف و جایگاه آن در بازرگانی بین‌المللی در جهان باستان

محمداسماعیل اسمعیلی جلودار^۱

سیراف

بندر سیراف یکی از بنادر اصلی و مهم خلیج فارس در تجارت و بازرگانی بین‌المللی است. این بندر در کنار سایر بنادر مهم خلیج فارس مانند ماهرویان، سینیز، گناوه، ریشهر، نجیرم و سوهار در کنار اقیانوس هند و خارج از خلیج فارس از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. (تصویر ۱)

بندر سیراف یا طاهری در باریکه‌ای به طول ۴ کیلومتر و عرض ۷۰۰ متر، بین دریا و کوه و در فاصله ۲۵۰ کیلومتری شرق بندر بوشهر، در ساحل خلیج فارس، قرار دارد. ارتفاع آن از سطح دریا ۱۰ متر است (تصویر ۲ و ۳). بندر سیراف از آغاز سده نوزدهم میلادی مورد توجه مأمورین سیاسی، پژوهندگان تاریخ و باستان‌شناسان خارجی

قرار گرفت. نخستین گزارش از سیراف توسط جیمز موریه، که بین سال‌های ۱۸۰۸ و ۱۸۰۹ میلادی در ایران به سر می‌برد، منتشر شده است. وی هرچند سیراف را ندیده بود اما اشاره می‌کند که در محل کنونی بندر طاهری آثار خرابه‌هایی دیده می‌شود و کتیبه‌هایی نیز به خط کتیبه‌های پرسپولیس در آنجا وجود دارد (Morier 1812: 51). نخستین توصیف سیراف بر اساس مشاهدات مستقیم انجام شده در نخستین بررسی اطلاعات دریایی خلیج فارس توسط بروکس در سال ۱۸۵۶ و استیف در سال ۱۸۹۵ انجام شده است (Brucks 1856: 166; Stiffe 1895). در سال ۱۹۱۱ سر آرنولد ویلسون از سیراف و محل ییلاقی آن، جم، بازدید کرد. وی اعتقاد داشت که نخستین کسی که محل حقیقی سیراف را شناخته و بازدید کرده کاپیتان کمپتون، عضو



تصویر ۱- نقشه جانمایی بندر مهم خلیج فارس و دریای مکران با مرکزیت سیراف در آن

۱. استادیار گروه باستان‌شناسی، دانشگاه تهران jelodar@ut.ac.ir



تصویر ۲- تصویر هوایی از بندر باستانی سیراف در کنار خلیج فارس (منبع: Google Earth)



تصویر ۳- نمای عمومی از سیراف و قلعه نسطوری در آن، دید از جنوب شرق

نخستین تحقیقات باستان‌شناسی در سیراف اندکی پس از تأسیس انستیتوی مطالعات انگلیس در سال ۱۹۶۱ به عنوان نخستین پروژه مؤسسه جدید در همکاری با ایران آغاز شد (Stronach 1967; 1968). بازدید مقدماتی به‌منظور فعالیت میدانی موسسه انگلیسی مطالعات ایران با برداشت نمونه سفال‌های کوچک و انتقال آن به موزه بریتانیا توسط آلستر لمب انجام شد (Lamb 1964). کار میدانی در هفت فصل طولانی با پشتیبانی اداره باستان‌شناسی ایران بین سال‌های ۱۹۶۶ تا ۱۹۷۳ به سرپرستی دیوید وایت‌هاوس انجام شد. در این پروژه نقشه‌برداری دقیق توپوگرافی از منطقه اصلی شهر قرون وسطایی (آنون ۱۹۸۳؛ آلدزورث ۲۰۰۵)، بررسی مناطق داخلی سیراف (ویلکینسون ۱۹۷۴؛ Whitcomb 2009) و کاوش‌هایی در مقیاس بزرگ (Whitehouse 1968, 1969; 1970; 1971; 1972; 1974) در هفت فصل انجام شد و در کل ۱۵ ترانسه کاوش شد. در این کاوش‌ها آثار معماری و مواد فرهنگی به‌دست آمد. پس از وایت‌هاوس، در سال ۱۹۷۵ میلادی، بختیاری کار کاوش در سیراف را به مدت یک سال ادامه داد. وی همچنین کتابی درباره سیراف منتشر کرد (بختیاری ۱۳۵۳). پس از وی، معصومی از دیگر باستان‌شناسان ایرانی در سال ۱۳۸۲ به کاوش در سیراف و خاکبرداری گورهای سنگی آن پرداخت (معصومی ۱۳۸۳) و در ادامه، تعیین حریم این بندر در سال ۱۳۸۴ توسط حمید زارعی انجام شد (زارعی ۱۳۸۴). در سال ۱۳۸۶-۱۳۸۵ فصل اول کاوش‌های

بحریه هندوستان بوده که در سال ۱۸۳۵ میلادی سیراف را دیده است. در سال ۱۸۵۷ از کلیه عمارات این شهر فقط یک مسجد بزرگ که از سنگ تراش‌خورده ساخته شده بود و آب‌انبارهای مخروطی و شماری سنگ قبر، که یکی از آن‌ها مربوط به سده دهم هجری بوده و به انگلستان انتقال داده شد، باقی مانده بود (Kempthorne 1837, 294; Wilson 1942: 178 و ویلسون، بی‌تا: ۶۲). پزارد فرانسوی، نویسنده کتاب هیئت اکتشافی در بندر بوشهر، اشاره به مسجد، قبرستان و بقایای ساختمان‌های آن می‌کند. این هیئت یکی از سنگ‌قبرهای زیبای سیراف که دارای خط کوفی و تزیینات گل و بوته و متعلق به سال ۵۲۷ هجری قمری بود را به موزه لوور انتقال داد (Ravaisse, 1914).

دو سنگ قبر به تاریخ ۳۸۱ هجری قمری (۹۹۱ میلادی) و ۳۸۳ هجری قمری (۹۹۳ میلادی) از سوی باستان‌شناسان انگلیسی به موزه بریتانیا و یک سنگ‌قبر نیز در سال ۱۸۳۵ میلادی توسط انجمن سلطنتی آسیایی از بندر سیراف به موزه والز بمبئی انتقال داده شد (پزارد ۱۳۸۴: ۱۳۳ - ۱۲۹).

سراورل اشتاین باستان‌شناس نیز به سال ۱۹۳۳ از سیراف بازدید کرده و کاوش‌هایی در آنجا انجام داد. وی در کتاب بازدیدهای مقدماتی باستان‌شناسی در شمال‌غربی هند و جنوب‌شرقی ایران از بازمانده دیواری حجیم که ۴۰۰ متر از آن همچنان در بخشی از ساحل برجا بوده یاد می‌کند (Stein 1937: 202-212).



تصویر ۴- نمای عمومی از گورستان‌های دستکند صخره‌ای سیراف

باستان‌شناختی سیراف توسط نگارنده انجام شد و پس از آن در سال ۱۳۸۸ فصل دوم کاوش آغاز شد (اسماعیلی ۱۳۸۸، ۱۳۹۵).

یکی از بخش‌های مهم سیراف گورستان سنگی سیراف است که نظریات درباره کارکرد این دست‌کندهای سنگی که در دل صخره‌ها و ارتفاعات سیراف ساخته شده، بسیار متفاوت است (تصویر ۴) در این زمینه پژوهشگرانی همچون: سراورل اشتاین، لوئی واندنبرگ (Van-den Berghe, 1961: 172)، وایتهاوس، احمد اقتداری، سیدمحمدتقی مصطفوی و معصومی تحقیقاتی انجام داده‌اند (Priestman 2013: 152).

چشم‌انداز تاریخی

نویسندگان و مورخان اسلامی بسیاری از سیراف در نوشته‌های خود یاد کرده‌اند که مهمترین آنها عبارتند از: ابن فقیه همدانی در مختصر البلدان (تألیف سال ۲۷۹ هجری قمری)، ابن خردادبه در المسالك و الممالک (وفات؛ ۳۰۰ هجری قمری)، بزرگ بن شهريار رامهرمزی در عجایب هند (تألیف ۳۴۲ هجری قمری) مسعودی در مروج الذهب (وفات ۳۴۵ هجری قمری)، سلیمان سیرافی در سلسله التواریخ، ابوزید سیرافی در ذیل کتاب سلسله التواریخ، ابن حوقل در صورةالارض (تألیف ۳۶۷ هجری قمری)، مولفی ناشناس در حدود العالم من المشرق الی المغرب (تألیف ۳۷۲ هجری قمری). مقدسی در احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم (تألیف ۳۷۵ هجری قمری)، قدامه بن جعفر در کتاب الخراج، جیهانی در اشکال العالم، ابن بلخی در فارسنامه (تألیف ۵۰۰ هجری قمری)، محمد بن نجیب بکران در جهان‌نامه، یاقوت حموی در معجم البلدان (وفات ۶۲۶ هجری قمری)، ابوالفداء در تقویم البلدان (وفات ۷۳۲ هجری قمری)، یعقوبی در البلدان، حمد... مستوفی در نزهة القلوب و... (بنگرید به: اصطخری ۱۹۲۷: ۱۳۱-۱۲۲؛ جیهانی ۱۳۶۸: ۶۰-۵۵، ۱۲۸-۱۰۹؛ مقدسی ۱۳۶۱: ۶۳۷-۶۳۶؛ یاقوت ۱۳۶۲: ۶۰؛ کازرونی ۱۳۸۴: ۱۱۵).

برخی موسس این بندر را اردشیر بابکان می‌دانند. به نظر اصطخری این بندر از نظر بزرگی و جلال با شیراز برابری می‌کرده است. جیهانی، اصطخری، ابن حوقل و دیگر محققین در باب اهمیت این بندر، تأمین مواد غذایی و آب آن، بازرگانی، درآمد و نوع کالاهای وارداتی آن سخن گفته‌اند. به نظر می‌رسد که این بندر و شهر ساحلی در سال ۳۶۶ یا ۳۶۸ هجری قمری در اثر طوفان یا زلزله‌ای که ۷ یا ۱۵ روز ادامه داشته، تخریب شده است. کشتی‌ها از این بندر به بنادر سواحل افریقا، اقیانوس هند و دریای چین سفر می‌کردند. بنادر سوهار، بنهپور در دریای مکران، بندر مانتایی در سریلانکا، بنادر ماندا و شانگا و کیلوه و سایر بنادر واقع در سواحل جنوبی چین به‌ویژه بندر گوانجو از مهمترین بنادری است که شواهدی از دریانوردان ایرانی و به‌ویژه سیرافی در آنها یافت شده است. امروزه سیراف دارای آثار معماری و فرهنگی مهمی است که بخشی از آن همچنان پابرجاست. مهمترین بنای ساسانی آن، دژی است که در زیر مسجد جامع سیراف که یکی از قدیمی‌ترین مساجد صدر اسلام

است، مدفون شده و بخش جنوبی آن در کاوش‌های وایتهاوس هویدا شده است.

سیراف در انتهای ساحلی آسان‌ترین مسیر کاروانی از خلیج فارس تا شهرهای ساسانی اصلی فارس، گور (پایتخت نخستین شاه ساسانی، اردشیر) و اصطخر قرار داشت. استقرار بر خوردار از استحکامات که از بندری طبیعی در ابتدای مسیر کاروان‌رو به پایتخت محافظت می‌کرد، نمی‌توانست نقش مهمی در استراتژی ساسانیان برای دفاع از فارس نداشته باشد. این استراتژی بر این اساس استوار بود که کنترل فارس، مبتنی بر کنترل خلیج فارس، و کنترل خلیج فارس نیاز به حضور در ساحل جزیره‌العرب داشت. به‌علاوه، گاهی اوقات سیاست ساسانیان در جست‌وجوی امنیت و تجارت، توسعه‌طلبانه بود. وجود یک پایگاه دریایی در سیراف، در اغلب مواقع به‌نفع ساسانیان بود. با این حال اطلاع داریم، که در دو زمان، این مکان ارزش خاصی داشته است. نخستین مورد مربوط به زمان اردشیر اول (۲۴۱-۲۲۴ میلادی) است. وی با دریافت احترامات شاهان کوشان، توران و مکران، به بحرین حمله برد که حاکم آن، سنتروک، به جای تسلیم به دشمن دست به خودکشی زد. بار دوم، مربوط به زمان حکومت شاپور دوم ذوالاکتاف (۳۷۹-۳۰۹ میلادی) است، هنگامی که وی برای حمله به شبه‌جزیره عربستان، نیروهای خویش را در گور، گرد هم آورد. در هر دو مورد، سیراف به‌جای ری‌شهر در شمال یا مکان ناشناخته دیگری در جنوب، بهترین مکان برای سوارشدن نیروها بر کشتی است (Whitehouse 1971). دلایلی در دست است که سیراف در دفاع از فارس در مقابل حملات اعراب در سده هفتم میلادی نقش مهمی داشته است (Fiorani Piacentini 1992). مدافع ساسانی بحرین (۸ الی ۱۵-۱۴ هجری / ۶۳۵-۶۲۹ میلادی)، از طریق دریا پشتیبانی و نیروی کمکی دریافت می‌کرد، و گرچه این کمک‌ها می‌توانند از بنادر متعددی در ساحل خلیج فارس رسیده باشند، راحت‌ترین نقطه برای ارسال نیرو، سیراف است. اندکی پس از تصرف بحرین توسط اعراب در سده ۱۶ هجری / ۶۳۷ میلادی یا ۱۷ هجری / ۶۳۸ میلادی، فرمانده بحرین مطلع شد که ساسانیان در سیراف و جایی دیگر در ساحل فارس، در حال گردآوری نیرو هستند، و این اجازه را یافت که دست به ضدحمله بزند (Hinds 1984: 42). پس از فتح اسلام، این بندر بدون توقف نقش خود را در تجارت جهانی با شرق و غرب حفظ و با حمایت بازرگانان و حکومت‌های صدر اسلام به دوران اوج و شکوفایی رسید. به نظر زلزله مهمترین عامل در افول آن در سده چهارم هجری بوده است.

بازرگانی دریایی سیراف با بندرهای منطقه‌ای و فرمانطقه‌ای براساس شواهد باستان‌شناختی

سکه‌ها از جمله مهم‌ترین مدارکی هستند که روابط بازرگانی دریایی سیراف با بندرهای جنوبی خلیج فارس (به‌شکل منطقه‌ای) و شرق دور (به‌شکل فرمانطقه‌ای) را نشان می‌دهند. از کاوش‌ها و بررسی‌های

سیراف سکه‌های ذیل به‌دست آمده است: رومی ۱، بیزانسی ۳، اموی اسپانیا ۱، مسقط و عمان ۴، زنگباری، هندی، یمنی هرکدام ۱، چینی ۷۰، اشکانی/ ساسانی ۴، ساسانی ۳۳، ساسانی/عرب ساسانی ۳، اموی ۳۸، عباسی ۷۸، اموی/عباسی ۱۳۸ (Lowick 1985: 10). از نهشته‌های خارج از قلعه ساسانی سیراف، سکه‌های بیزانسی با ضرب سال‌های ۶۵۹-۶۵۱ میلادی به‌دست آمد. همچنین از مرحله «E» توالی فرهنگی مسجد جامع سیراف، سکه‌های سلسله تانگ «کای‌یوان» ضرب سال ۶۲۱ میلادی و ۶۰ سکه مفرغی از دوره تانگ و اواخر دوره سونگ از محوطه F، خانه‌های مسکونی از سده‌های ۹ و ۱۰ میلادی که وایت‌هاوس در سیراف کاوش کرده است، به‌دست آمده که نشان از روابط بازرگانی میان ایران و چین در اواخر دوره ساسانی دارد (Tampeo 1989: 98).

علاوه بر سکه‌ها، وجود اشیای شیشه‌ای، استخوانی و عاجی وارداتی از آفریقا و همچنین سفالینه‌های فراوان، نشان‌دهنده ارتباط بازرگانی سیراف با بخش عمده‌ای از جهان باستان از دوره ساسانی به بعد است. یافته‌های سفالی شامل سفال براق هندی، سلاذن‌ها، چینی‌ها، سفال‌های لعاب‌دار فیروزه‌ای، منقوش نامرد (گونه میناب)، سفال قرمز صیقلی هندی از نوع سفال‌های گجراتی حاکی از ارتباط جامعه ساسانی سیراف با خاور دور، دیبل (دیبول؟)، میناب، عراق و سایر بندرهای جنوبی خلیج فارس است (Whithouse & Williamson 1973: 38-39; Whithouse 1974: 6). بر اساس آزمایش‌های میکروسکوپی بخش عمده‌ای از سفال‌های منطقه‌ای شامل سفال با لعاب سبزی، خمره‌های نوک اژدری شکل، سفال نوع سامرا و سفال‌های مشابه دیگر در خود محل تولید می‌شده است، امری که بیشتر محققان آن را به بین‌النهرین منتسب می‌دانند (Mason & Keall 1991: 51-67).

کمبود مواد فرهنگی مربوط به دوره ساسانی از سیراف و وجود استقرارهای بزرگ ساسانی در حوالی بوشهر از جمله بندر شیف، هزارمردان، شغاب، مهروبان و سی‌نیز نشان می‌دهد که بازرگانی در دوره ساسانی در بندرهای بوشهر متمرکز بوده است. به نظر می‌رسد مواد فرهنگی مرتبط با بازرگانی ساسانیان با مناطق دوردست در دوران اسلامی تخریب و نهشته‌های آن نیز جابه‌جا شده است، لذا احتمالاً سیراف در دوره ساسانی بیشتر کارکرد نظامی داشته است؛ به همین دلیل از سیراف مدارک مربوط به روابط بازرگانی با هند و چین به‌اندازه کافی به‌دست نیامده است. بندر ابله در نزدیک بصره به نظر تامپنو بندر اصلی ساسانیان و حتی پس از زوال آن‌ها در شبه‌جزیره بوشهر بوده است (Tampeo 1989: 98). شواهد اصلی بازرگانی سیراف، در دوره ساسانی، با هند و شرق دور شامل ۱. سفال قرمز براق هندی (IRPW) و ۲. تکه سفال زمخت سنگی چینی با لعاب سیاه‌رنگ است که از قلعه ساسانی و پایین‌ترین لایه‌های ساختمان E در محوطه J - محوطه گمرک‌خانه یا سربازخانه - به‌دست آمده است. وایت‌هاوس گزارش محوطه J را منتشر نکرده اما این یافته‌ها را معرفی کرده است (Whithouse 1974: 9-12). مهم‌ترین یافته‌های

دوره ساسانی سیراف از محوطه O (گورستان) به‌دست آمده با وجود این بقایایی از بازار دوره ساسانی کشف نشده است. این یافته‌ها عبارت‌اند از: زیورآلات طلائی مروارید نشان، ۳۱ مهره سنگی، ۳۰ سکه ساسانی و یک سکه رومی. (Whithouse 1972: 70-71, 87; Whithouse 1973a: 243; Lowick 1985: 1-2) رومی هم‌افق در سیراف از یک‌سو و وجود سکه اکسومایتی از سوی دیگر، نشان از ارتباط بازرگانی سیراف با رومی‌ها دارد (Tampeo 1989: 99) (تصاویر ۷-۵).

وجود ۲۴ سکه اموی با تاریخ‌های ۶۷۰ میلادی، ۶۹۹-۶۸۰ میلادی و ۷۳۹-۷۳۸ میلادی (به ترتیب برابر با سال‌های ۵۰، ۸۰-۶۰، ۱۲۱-۱۲۲ هجری قمری) در پرشدگی مصطبه سیراف نشان از استقرار هم‌افق با دوره اموی در سیراف دارد. ۴۶ تکه سفال با خمیره سنگی چینی از دوره چهارم نهشته خارج از قلعه به‌دست آمده است که نشان از بازرگانی با چینی‌ها پیش از احداث مسجد در حدود سال ۸۰۰ میلادی دارد. آگاهی ما از نهشته‌های اموی در سیراف محدود به سکه‌های مکشوف از لایه ۳ در پرشدگی مصطبه مسجد جامع و همچنین سکه‌ای از امویان اندلس با تاریخ ۱۲۱ هجری قمری است. همچنین سکه طلایی از سولیدوس کنستانس دوم وجود دارد که بین سال‌های ۶۵۱ تا ۷۵۰ میلادی (هم‌افق با دوره اموی) تاریخ‌گذاری شده است (Tampeo 1989: 101). افزایش مواد فرهنگی در لایه‌های مربوط به دوران عباسی و آل‌بویه نشان می‌دهد که در سده دوم تا پنجم هجری قمری بازرگانی در سیراف رونق داشته است.

انتقال قدرت سیاسی از ساسانی به دوره اموی باعث بی‌ثباتی و آشفتگی زودگذر می‌شود. این تغییر با روایت مورخان به جنگ‌های پی‌درپی در مراکز اصلی ساسانیان نظیر گور، استخر، گناوه و سی‌نیز همخوانی دارد. وجود سکه بیزانسی و نیز یک سکه اموی اندلسی در نهشته‌های صدر اسلام حاکی از تداوم روابط بازرگانی سیراف با غرب و بیزانسی‌ها است. سکه‌های اموی عمدتاً ضرب بیشاپور، بصره و به‌ویژه واسط، کرمان، هرات، مرو، دمشق و استخر هستند؛ و تنها یک سکه اندلسی ضرب اسپانیا است. از دوره عباسی ۷۸ سکه به‌دست آمده که محل ضرب آن‌ها ری، بصره، بغداد، واسط، بحرین، شیراز و سیراف است. این سکه‌ها ارتباط بازرگانی با بحرین و بندرهای آن را تأیید می‌کند. سکه‌ها نشان از سرگیری روابط بازرگانی در اواخر دوره اموی پس از یک دوره جنگ و آشوب دارد. بازرگانی دریایی که از قبل و در اواخر دوران ساسانی از طریق بندر ابله (نزدیک بصره) وجود داشت، در دوره اموی کمی رونق گرفته و با احداث شهرهای جدید نظیر سامره و بغداد این روند رشد بیشتری یافت و منجر به احداث بندر جدید بصره در محل یا نزدیکی بندر ساسانی ابله شد. عدم کاوش‌های باستان‌شناختی در بصره درک ماهیت این روابط را دشوار کرده است. در نهشته‌های سده‌های دوم و سوم هجری قمری در سیراف، سفال‌های چینی مربوط به حدود ۱۷۸ هجری قمری یا ۸۰۰ میلادی به‌دست آمده است. در این زمان مسجد جامع

پس از وقوع زلزله، افول آل بویه و ناامن شدن راه‌ها به سیراف، مسیر بازرگانی از سیراف به کیش منتقل شد و بازرگانی سیراف رو به افول گذاشت، مسئله‌ای که ابن بلخی در سال ۵۰۰ هجری قمری به آن اشاره کرده است. سده ۹ میلادی با شورش زنگی‌ها، قرمطیان و بلایای طبیعی همراه بود که زمینه را برای افول سیراف فراهم کرد. نکته جالبی که در متون بدان اشاره شده، شکل‌گیری پایگاه‌های سیرافی از اواخر دوره ساسانی تا دوران اسلامی در شبکه راه‌های بازرگانی خارج از خلیج فارس است. به‌عنوان مثال متون چینی اشاره به جامعه پوسو (پارسی‌ها) و تاشی (اعراب) در کانتون دارند. هرچند سیراف جایگاه خود را از دست می‌دهد، اما بازرگانان آن با نقل مکان از سیراف به بنادری همچون کیش در خلیج فارس و سایر بنادر در خارج از خلیج فارس، همچنان به تأثیر خود در دریانوردی و تجارت دریایی ادامه می‌دهند.



تصویر ۵- سفال چانگشا به‌دست‌آمده از کشتی غرق‌شده بلینگتون در اندونزی (Flecker 2001).

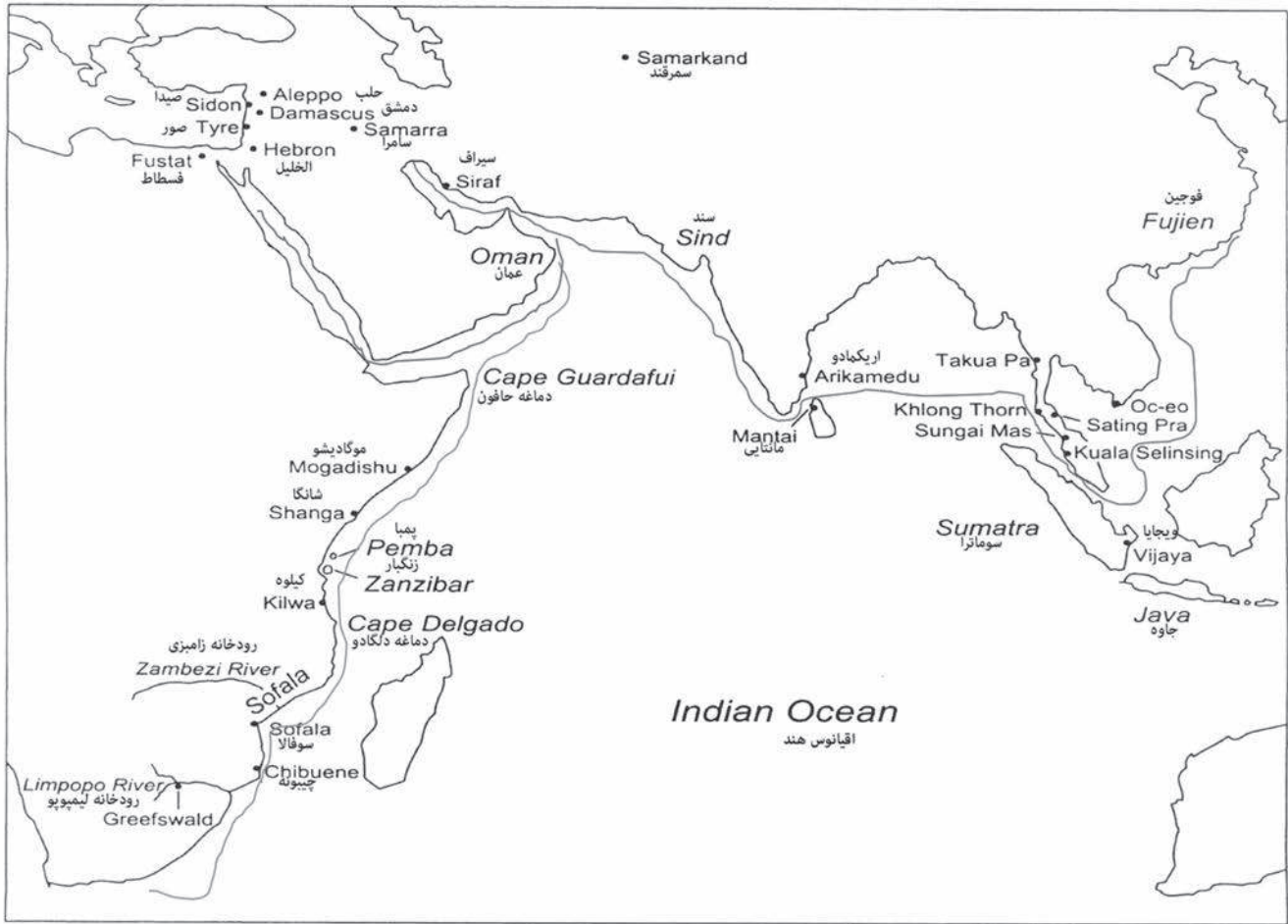


تصویر ۶- تصویر کوچک سفال چانگشا به‌دست‌آمده از سیراف، ترانشه A لوکوس ۱۲۰ (حدود ۹۰۰ - ۸۰۰ میلادی، اسماعیلی ۱۳۹۵)

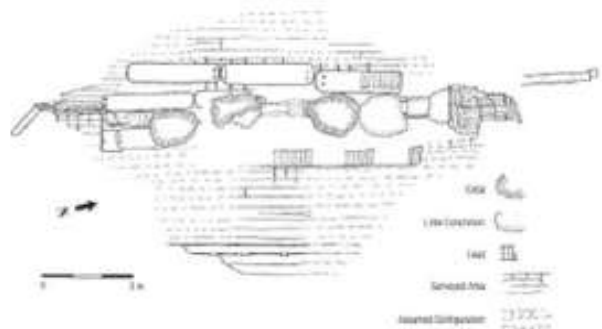
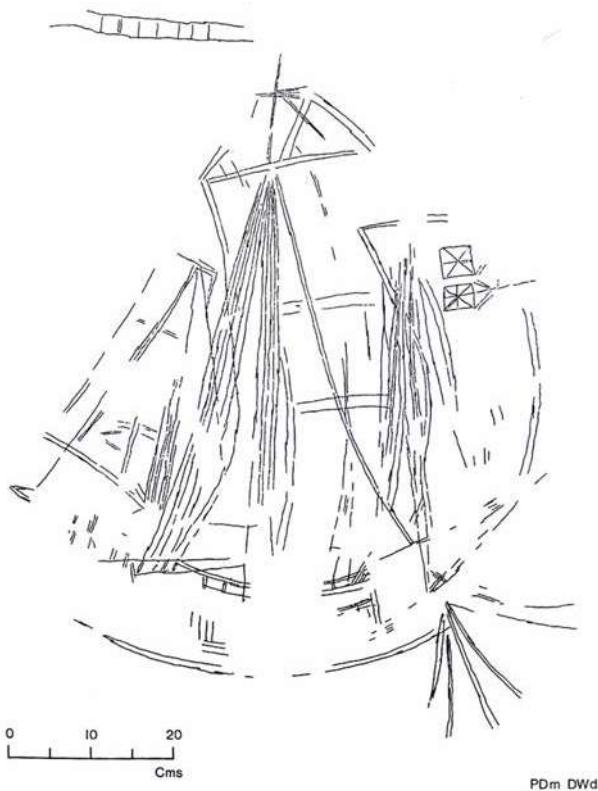
سیراف، بنای بازار و در ادامه آن بنای گمرک‌خانه احداث می‌شود. وجود تکه‌سفال‌هایی از هندوستان و اشیای عاجی و استخوانی و آینه مفرغی مربوط به دوره تانگ (سال ۶۲۱ میلادی) نشان از روابط بازرگانی سیراف با چین و هند دارد که در دوره‌های اموی و عباسی نیز تداوم داشته است (Whitehouse & Williamson 1973: 30).

نخستین شواهد وجود روابط بازرگانی دریایی با جنوب چین از پرشدگی مرحله نخست مصطبه مسجد جامع به‌دست آمده است. یکی از این شواهد قطعه سفالی با خمیرسنگی است که پیش از لعاب‌دهی نام‌های عربی یوسف و منصور یا میمون بر روی آن نوشته شده است. این قطعه سفال احتمالاً از طرف بازرگانی مسلمان ارسال شده که مقیم چین بوده است (Tampeo 1989: 101). کوزه با خمیرسنگی زمخت و لعاب سیاه، پایه‌های تراش داده‌شده نوع «دوسان» (Dusun) از دیگر یافته‌های به‌دست‌آمده از نهشته‌های داخل مصطبه مسجد صدر اسلام است. کوزه ساسانی- اسلامی به‌دست‌آمده که نام «حاتم» بر روی آن نوشته‌شده و نیز سفال‌های نوع شوش از دیگر یافته‌هایی است که روابط بازرگانی سیراف با مراکز یادشده را تأیید می‌کند (Whitehouse 1970: 5-6). بیشترین شواهد وجود روابط بازرگانی با چین را سفال‌های مربوط به سال‌های ۸۲۷ تا ۹۰۷ میلادی نشان می‌دهد که هم‌زمان با اواخر دوره تانگ و دوره سلسله‌های پنج‌گانه (۹۰۶ تا ۱۰۰۰ میلادی) چین و آغاز سلسله سونگ شمالی است. سیراف در این زمان در اوج شهرت بازرگانی خود بوده و دارای کشتیرانی پیشرفته بوده است. این زمان مصادف با سال‌های ۲۹۳ تا ۳۷۸ هجری قمری است که بسیاری از مورخان رونق و آبادانی سیراف را در این بازه زمانی توصیف کرده‌اند (Tampeo 1989: 102). براساس متون، زمان زلزله سیراف سال‌های ۳۶۶ یا ۳۶۷ هجری قمری برابر با ۹۷۷ میلادی است که وقوع زلزله در زمان اوج آبادانی سیراف بوده است. ابن حوقل به‌طور کامل به شرح این زلزله پرداخته است (ابن حوقل ۱۳۴۵: ۶۳۶-۶۳۵).

وجود تصویر کشتی در خانه اربابی سیراف که بر روی دیواری گچی نقش بسته (Whitehouse 2009: 110) از یک سو و به‌دست آمدن سفال‌های شاخص تجارتي به‌ویژه سفال نوع چانگشا در کاوش‌های وایتهاوس و نگارنده از یکسو و کاوش یک کشتی مغروقه در سواحل اندونزی و در تنگ بلینگتون و به‌دست‌آمدن یک محموله بزرگ از سفال‌های تجارتي شرق و غرب و به‌ویژه چانگشا که به نظر کاوشگر آن مقصد آن خلیج فارس و به احتمال سیراف بوده است بخشی از مدارک دریانوردان سیرافی است که توسط باستان‌شناسان به‌دست‌آمده و مهر تاییدی است بر این ارتباط بازرگانی گسترده بین سیراف و بنادر بزرگ جهان باستان. علاوه بر این به‌دست‌آمدن سفال‌های نوک‌اژدردی در کاوش‌های سیراف و سفال نوع سبزی‌ای در پهنه بزرگی از بنادر جهان باستان واقع در سواحل خلیج فارس، اقیانوس هند، دریای مکران و دیگر بنادر سواحل چین تا ژاپن تاییدی دیگر بر این ارتباط گسترده بازرگانی است. (تصاویر ۵ الی ۱۲)



تصویر ۷- مسیر بازرگانی دریایی سیراف با بنادر مهم خلیج فارس، دریای مکران، شرق آفریقا، هندوستان و چین



تصویر ۹- پلان کشتی مغروقه در کف دریا در اندونزی (Flecker 2001)

تصویر ۸- تصویر کشتی به دست آمده بر روی دیوار خانه اربابی سیراف (Whithouse 2009: 110)

تصویر ۱۰- محموله سفال چانگشا به دست آمده از کشتی غرق شده بعد از کاوش
 زیر آب در تنگه بلینگتون اندونزی (Flecker 2001)



تصویر ۱۱- سفال چانگشا (تولید چین) به دست آمده از سیراف
 (Whithouse 2009: 104, 106)



تصویر ۱۲- ظرف سفالی لعابدار، محوطه K: محوطه کاخ،
 سیراف، بوشهر
 سده های اولیه اسلام، موزه ملی ایران، شماره اثر: ۲۳۰۲۰

منابع

ابن بلخی

۱۳۷۴ *فارسنامه/ ابن بلخی* (بر اساس متن مصحح لسترنج و نیکلسن)، توضیح و تحشیه از منصور رستگار فسایی، شیراز: بنیاد فارس شناسی.

ابن حوقل، محمد بن علی

۱۳۴۵ *صورة الارض*، ترجمه دکتر جعفر شعار، تهران: انتشارات بنیاد فرهنگ ایران.

ابن رسته، احمد بن عمر

۱۳۶۵ *الاعلاق/ النغیسه*، ترجمه و تعلیق دکتر حسین قره‌چانلو، تهران: انتشارات امیرکبیر.

ابن فقیه همدانی، ابوبکر احمد بن اسحاق

۱۳۴۹ *تاریخ جغرافیایی ایران*، ترجمه مختصر البلدان، ترجمه ح. مسعود، تهران: انتشارات بنیاد فرهنگ ایران.

ابوالفداء، اسماعیل بن علی

۱۳۴۹ *تقویم البلدان*، ترجمه عبدالمحمد آیتی، تهران: انتشارات بنیاد فرهنگ ایران.

اسماعیلی جلودار، محمد اسماعیل

۱۳۸۸ *گزارش فصل دوم کاوش باستان‌شناسی در بندر باستانی سیراف*، تهران: مرکز اسناد پژوهشکده باستان‌شناسی، منتشر نشده.

۱۳۸۹ *ارتباط تجاری بندرهای باستانی شمالی و جنوبی خلیج فارس در دوره اسلامی تا سده ۵ هجری قمری (بر اساس بررسی‌ها و کاوش‌های باستان‌شناختی سواحل مرکزی بخش شمالی خلیج فارس)*، پایان‌نامه دکترت ری رشته باستان‌شناسی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، دانشگاه تهران، منتشر نشده.

۱۳۹۰ الف "گزارش مقدماتی کاوش نجات بخشی در سیراف (بخش اول: کاوش در ترائشه آ)"، مجموعه مقالات نهمین گردهمایی سالانه باستان‌شناسی ایران، شیراز: پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری - پژوهشکده باستان‌شناسی.

۱۳۹۰ ب "پیشنهادی برای تعیین جایگاه بندر باستانی نجیرم بر اساس متون نوشتاری صدر اسلام و مطالعات باستان‌شناختی"، پژوهشنامه خلیج فارس، دفتر سوم، به کوشش عبدالرسول خیراندیش، تهران: خانه کتاب، ص ۱۵۳-۱۲۹.

۱۳۹۱ الف "درآمدی بر بندر ساسانی - اسلامی گناوه و بندر نویافته جابرج در نزدیکی آن"، مجموعه مقالات سومین همایش بین‌المللی خلیج فارس، به کوشش علامحسین کریمی دوستان و سیروس فیضی، تهران: دانشگاه تهران، ۶۳-۹۷.

۱۳۹۱ ب "گستره سفالینه‌های شاخص تجاری صدر اسلام خلیج فارس در دریای عمان و بندرهای اقیانوس هند (شرق آفریقا، شبه‌جزیره هندوستان و سیلان)"، *ویژه‌نامه اولین نشست تخصصی شیشه و سفال*، با مقالاتی از محمد اسماعیل جلودار و آرمان شیشه‌گر، تهران: موزه آگینه و سفالینه‌های ایران، ص ۳۹-۱۳.

اصطخری، ابواسحاق ابراهیم

۱۳۷۲ *مسالك الممالک*، ترجمه محمد بن سعد بن عبد... تستری، به کوشش ایرج افشار، تهران: مجموعه انتشارات ادبی و تاریخی موقوفات دکتر محمود افشار یزدی. امیری، مصیب، ۱۳۸۴، بررسی آثار دشت‌های پس کرانه‌ای خلیج فارس «دارالمیزان و گله‌دار، لامرد، علامرودشت»، شیراز: سازمان میراث فرهنگی و گردشگری و دانشنامه فارس.

بلادری، احمد بن یحیی بن جابر

۱۳۶۷ *فتوح البلدان*، ترجمه و مقدمه از دکتر محمد توکل، تهران: نشر نقره.

پزار، موریس

۱۳۸۴ *مأموریت در بندر بوشهر (گزارش حفاری‌ها و مطالعات باستان‌شناسی)*، ترجمه سید ضیاء مصلح، توضیحات و تعلیقات غلامحسین نظامی، بوشهر: شروع.

جیهانی، ابوالقاسم بن احمد

۱۳۶۸ *اشکال العالم*، ترجمه علی بن عبدالسلام کاتب، با مقدمه و تعلیقات فیروز منصوری، مشهد: انتشارات آستان قدس رضوی.

حسینی کازرونی، سید احمد

۱۳۸۴ "از سیراف در فراز و فرود زمان، فرضه‌ی بهشتی در دروازه جنهم"، *بوشهر شهر آفتاب و دریا: مجموعه ۱۵ مقاله پیرامون بوشهر و برخی از بنادر و جزایر خلیج فارس*، تهران: انتشارات لیان، گفتار پنجم: ۱۵۳-۱۰۳.

حموی، یاقوت بن عبدالله

۱۳۶۲ *برگزیده مشترک یاقوت حموی*، ترجمه محمد پروین گنابادی، تهران: موسسه انتشارات امیرکبیر.

سلیمان تاجر سیرافی

۱۳۳۵ *شگفتی‌های جهان باستان (سلسله‌التواریخ)*، ترجمه محمد محمد لوی عباسی، تهران: انتشارات کتابخانه گوتنبرگ.

۱۳۸۱ *سلسله‌التواریخ یا اخبارالصین والهند*، با گردآوری و اضافات ابوزید حسن سیرافی، ترجمه حسین قرچانلو، تهران: انتشارات اساطیر.

شهریار رامهریزی، ناخدا بزرگ

۱۳۴۸ *عجایب هند*، ترجمه محمد ملک‌زاده، تهران: انتشارات بنیاد فرهنگ ایران.

لسترنج، گای

۱۳۳۷ *جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی*، ترجمه محمود عرفان، تهران: انتشارات علمی فرهنگی.

مسعودی، ابوالحسن علی بن حسین

۱۳۴۴ *مروج الذهب و معادن الجواهر*، ترجمه ابوالقاسم پاینده، تهران: بنگاه نشر و ترجمه کتاب.

مقدسی، ابو عبدالله محمد بن احمد

۱۳۸۵ *احسن التقاسیم فی معرفه الاقالیم*، ترجمه دکتر علی‌نقی منزوی، ج ۱، تهران: انتشارات کومش.

نوروزی، رضا

۱۳۸۴ *بررسی باستان‌شناسی فیروزآباد*، شیراز: دانشنامه فارس و سازمان میراث فرهنگی استان فارس.

واندنبرگ، لوئی

۱۳۷۹ *باستان‌شناسی ایران باستان*، ترجمه دکتر عیسی بهنام، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.

وایت‌هاوس، دیوید و آندرو ویلیامسن

بی تا *بازرگانی دریایی ساسانیان*، ترجمه گیو آقاسی، تهران: انتشارات آریا.

Brucks, G.B.

1856 "Memoir Descriptive of the Navigation of the Gulf of Persia; with Brief Notices of the Manners, Customs, Religion, Commerce, and Resources of the People Inhabiting its Shores and Islands". *Selections from the Records of the Bombay Government, XXIV* (New Series): Bombay, 531-634.

Carter, R.A., K. Challis, S.M.N. Priestman et al.

2006 "The Bushehr Hinterland: Results of the First Season of the Iranian-British Archaeological Survey of Bushehr Province, November-December 2004", *Iran*, 44: 63-104

Flecker, Michael

2001 "A Ninth - Century AD Arab or Indian Shipwreck in Indonesia: First Evidence for Direct Trade with China", In *World Archaeology*, Vol.32, No.3, Shipwreck (Feb.2001). pp.335-354.

- Kervran, M.
1986 "Archaeological Research at Suhar 1980-1986", *The Journal of Oman Studies*, 13: 263-381.
- Kemphorne, G.B.
1837 "On the ruins at Tahrîe", *Transactions of the Bombay Geographical Society*, 1 (Reprinted Edition of 1836-1838 Issues, 1844): 294-95.
- 1856 "A narrative of a visit to the ruins of Tahrie, the supposed site of the ancient city of Siraff, also an account of ancient commerce of the Gulf of Persia, etc", *Transactions of the Bombay Geographical Society*, 8 (New Issue, 1856-57): 125-40.
- Kennet, D.
2004 *Sasanian and Islamic Pottery from Ras al-Khaimah*. Classification, Chronology and Analysis of Trade in the Western Indian Ocean, Oxford: BAR International Series 1248.
- Khan, F.A.
1969 *Banbhaur. A Preliminary Report on the Recent Archaeological Excavations at Banbhaur, Karachi*. Department of Archaeology and Museums.
- Lamb, A.
1964 "A visit to Siraf", *Journal of the Malaysian Branch of the Royal Asiatic Society*, 37: 1-9.
- Lowick, N.M.
1985 *The Coins and Monumental Inscriptions (Siraf)*, London: British Institute of Persian Study.
- Mason, R.B. and E.J. Keall
1991 "The Abbasid Glazed Wares of Siraf and the Basra Connection: Petrography Analysis", *Iran*, XXIX: 51-67.
- Morier, J.
1812 *A Journey through Persia, Armenia and Asia Minor, to Constantinople, the Years 1808 and 1809 in which is Included, some Account of the Proceedings of His Majesty's Mission, Under Sir Harford Jones, Bart. K.C. to the Court of the King of Persia*. Longman, Hurst, Rees & Orme: London.
- Priestman, Seth M.
2013 *A Quantitative Archaeological Analysis of Ceramic Exchange in the Persian Gulf and Western Indian Ocean, AD c.400 - 1275*, Thesis for the degree of Doctor of Philosophy, October 2013, University of Southampton, Centre for Maritime Archaeology, Department of Archaeology, School of Humanities.
- Priestman, Seth M.
2016 "The Silk Road or the Sea? Sasanian and Islamic Exports to Japan", in *Journal of Islamic Archaeology ISSN (print) JIA* 3.1 pp: 1-35, 2051-9710, doi: 10.1558/jia.26266 *Journal of Islamic Archaeology ISSN (print) 2051-9729*.
- Ravaisse, P.
1914 "Tombe de Mahmouyah le Sirâfien", In M. Pezard (ed.) *Mission à Bander - Bouchir. Documents Archéologiques et Épigraphiques*. Publications de la Mission Archéologiques de Perse, Délégation en Perse, Mémoires 15: Paris, 98-99.
- Ricks, T.
1970 "Persian Seafaring and East Africa: Ninth-Twelfth Centuries", *Africa Historical Studies*, 3/2: 339-357.
- Stiffe, A.W.
1895 "Ancient trading centres of the Persian Gulf. I. Siraf", *Geographical Journal*, 6 (July): 166-173. Tampeo, M., 1989. Maritime Trade between China and West. An Archaeological Study of the Ceramics from Siraf (Persian Gulf) 8 to 15th Centuries A.D, Oxford: BAR International Series 555.
- Stein, Sir, M.A.
1937 *Archaeological Reconnaissances in North-Western India and South-Eastern Īrān*. MacMillan & Co: London.
- Vanden Berghe, L.
1961 "Récentes Découvertes de Monuments Sassanides dans le Fârs", *Iranica Antiqua*, 1: 163-98, Planches XVI - XXXVIII
- Whitcomb, D. S.
1987 "Bushire and the Angali Canal", *Mesopotamia*, 22: 311-336.
- 2009 "The High Valleys", in: D. Whitehouse (ed.), *Siraf: History, Topography and Environment*, Oxford: British Institute of Persian Studies, 54-74.
- Whitehouse, David
1968 "Excavations at Siraf. First Interim Report", *Iran*, VI: 163-164.
- 1969 "Excavations at Siraf. Second Interim Report", *Iran*, VII: 39-62.
- 1970 "Excavations at Siraf. Third Interim Report", *Iran*, VIII: 1-18.
- 1972 "Excavations at Siraf. Fifth Interim Report", *Iran*, X: 63-88.
- 1973a "Chinese Stoneware from Siraf: The Earliest Finds", in: N. Hammond (ed.), *South Asian Archaeology. Papers from the First International Conference of South Asian Archaeology*, Held in the University of Cambridge, London: Duckworth, 241-251.
- 1974 "Excavations at Siraf. Sixth Interim Report", *Iran*, XII, 1-30.
- 2009 *Siraf: History, Topography and Environment*, Oxford: British Institute of Persian Studies.
- Whitehouse, D. and A. Williamson
1973 "Sasanian Maritime Trade", *Iran*, XI: 29-49.
- Williamson, A.
1973 "Hormuz and the Trade of the Gulf in the 14th and 15th Centuries A.D", *PSAS*, 3: 52-68.
- 1974 "Harvard Archaeological Survey in Oman, 1973: III - Soharar and the Sea Trade of Oman in the Tenth Century A.D", in *Proceedings of the Seminar for Arabian Studies*, Vol. 4, 1974. pp. 78-96.
- Wilson, A.
1942 *South West Persia: A Politi*.

بررسی‌های مغناطیسی بر روی بقایای قلعه پرتغالی‌های بندر کنگ

کوروش محمدخانی^۱

نگهداری و مراقبت کشتی‌های بازرگانی یا نظامی پرتغالی برپا شده بود، که با توجه به اهمیت سوق‌الجیشی جزیرهٔ هرمز، بر دیگر دژهای خلیج‌فارس مرکزیت و برتری داشته است. دژهای دیگری چون دژ قشم، دژ لارک، دژ و تجارت‌خانه بندر کنگ، و ده‌ها قلعه نظامی پرتغالی در خلیج‌فارس (و به‌ویژه دهانهٔ آن) به گونه‌ای دژهای پشتیبانی و انبار مهمات بوده است (یعمایی ۱۳۷۸).

شهر تاریخی کنگ با پهنه‌ای حدود ۱۰ کیلومتر در شمال شهر بندرلنگه و در کرانه شمالی خلیج‌فارس، در کنار راه بندرلنگه و بندرعباس در ۲۶ درجه و ۳۶ دقیقه پهنای شمالی و ۵۴ درجه و ۵۶ درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته و میانگین بلندی آن از سطح دریا ۵ متر است (تصویر ۱). این شهر از جنوب به دریا و از شمال به دره میان‌کوهی بردغون و اراضی مرتفع و بریدگی‌های پایکوهی آن منتهی می‌شود (کنگی‌نژاد و دیگران ۱۳۹۲: ۲ و ۳). بندر کنگ نیز همچون جزیرهٔ هرمز و قشم در خلیج‌فارس، زمانی در تصرف پرتغالی‌ها بود (نوربخش ۱۳۵۹: ۲۱) اگرچه به نظر می‌رسد نحوه حضور پرتغالی‌ها در اینجا همچون حضور آنها در جزایر دیگر نبوده است. بدین معنی که پرتغالی‌ها به وسیله جنگ و درگیری با نیروهای ایران در بندر

برای نخستین‌بار در تاریخ، پرتغالی‌ها با ایجاد ناوگان دریایی، آرزوی اروپاییان در به انحصار درآوردن تجارت دریایی پر سود اقیانوس هند و اطراف چین جامعه عمل پوشاندند (انوری ۱۳۸۶: ۶۸). پرتغال جزو نخستین کشورهای اروپایی است که به‌عنوان کشوری استعمارگر در خلیج‌فارس و نواحی مجاور آن حضوری گسترده داشته است. اگرچه توجه آن‌ها بیشتر بر سواحل هندوستان متمرکز بود، اما بیش از صد سال در خلیج‌فارس و بنادر ساحلی عمان حضوری فعال داشته و در این مدت جزیرهٔ هرمز از مراکز اصلی استقرار آنها در منطقه محسوب می‌شده است. پرتغالی‌ها طی سدهٔ شانزدهم و سه دههٔ نخست سدهٔ هفدهم میلادی در تحولات سیاسی-اقتصادی خلیج‌فارس، تأثیر به‌سزایی داشته‌اند (وٹوقی ۱۳۹۰: ۱). ماندگاری پرتغالی‌ها در خلیج‌فارس بیش از یک سده به درازا انجامید و دلیل این امر، چیزی جز درگیری شاهان صفوی با ترکان عثمانی نبود. حتی شاه اسماعیل برای بیرون راندن ترکان عثمانی ناچار به بستن پیمانی با پرتغالی‌ها شد که این پیمان نامه عاملی شد تا پرتغالی‌ها برای ماندن در خلیج‌فارس آن را دستاویز خود قرار دهند. در این میان دژ هرمز برای استقرار دریاسالاران پرتغالی، سربازان دریایی و



تصویر ۱- عکس هوایی از موقعیت قلعه پرتغالی‌ها در بندر کنگ (Google earth 2018©)

۱. استادیار گروه باستان‌شناسی دانشگاه شهید بهشتی تهران

حدود دویست متری قسمت شرقی برج، سازه‌ای فلش‌مانند وجود دارد که نوک آن به سمت دریاست. احتمالاً از این سازه به عنوان سنگر استفاده می‌شده است. در قسمت غربی برج، یک سازه دایره‌ای شکل نیز که تقریباً یک متر از ارتفاع آن باقی‌مانده وجود دارد که احتمالاً یک برج یا مخزن بوده است. سازه‌ای دیگر در همین محدوده است که رو به ساحل قرار دارد و احتمالاً قسمتی از استحکامات سنگر مانند قلعه پرتغالی بوده است (Campos 2008). درست روبروی ستون‌های باقی‌مانده از قلعه پرتغالی‌ها در کنار دریا، به فاصله شصت متر در ساحل دریا آثار برجی مدور (تصویر ۳) با چهار مدخل ورودی و حفره‌های دیده‌بانی باقی‌مانده است. معلوم است که به علت نزدیکی به ساحل و قلعه ساحلی، راه ارتباطی پل یا معبر مانند بین قلعه ساحلی و این برج وجود داشته است، که آثار آن در عمق کم آب آشکار است (اقتداری ۱۳۴۸: ۵۰۸). این برج مدور که سطح طبقه اول آن از کف دریا در حدود سه تا چهار متر ارتفاع دارد، تماماً از سنگ سیاه و ساروج ساخته شده است. در ورودی آن به سمت خشکی است و در قسمت جلوی برج راه عبوری از سنگ سیاه ساخته‌اند که دارای ۱۸ پله است. قسمتی که رو به ساحل قرار دارد به شکل نیم‌دایره ساخته شده و قسمت رو به دریا از یک چند ضلعی بنا شده است. ساختمان برج از سنگ سیاه و ساروج است. سنگ‌ها برخلاف سنگ‌های کنگ که آهکی هستند بیشتر از سنگ لاشه هستند و به نظر از کوه‌های اطراف آورده شده‌اند. در سمت راست و چپ این برج هر کدام دو حجره کوچک ساخته شده که از داخل آنها سوراخ‌هایی به سمت دریا و ساحل تعبیه شده است. در

کنگ مستقر نشدند. بندر کنگ در اواخر دوره صفوی مرکز تحولات خلیج فارس بود و با توجه به امنیتی که در این بندر وجود داشت، پرتغالی‌ها اقدام به ایجاد تجارت‌خانه کردند و برای آزادی تجارت سایر کشورها نیز مانعی ایجاد نکردند (حسن‌نیا ۱۳۹۵). پس از شکست پرتغالی‌ها در ۱۶۲۲ میلادی، نظر به سیاست شاه عباس در خلیج فارس و برای دلجویی از بازرگانان آنها، به پرتغالی‌ها (و هلندیان) اجازه داده شد در بندر کنگ تجارت‌خانه بسازند. هرچند همه یا قسمتی از این تجارت‌خانه ویژگی معماری یک قلعه نظامی را داشت. محمد ابراهیم کازرونی مأمور دربار محمدشاه قاجار در گزارش بازدید خود از بندر لنگه و کنگ می‌نویسد: بندر کنگ بندری آباد بوده است و اکنون نیز، آثار عمارات قدیم با کمال استحکام، کاروانسراهای دو طبقه و قلعه در کنار دریا برپا بوده که ستون‌ها و طبقات عمارات آن برقرار است و منشا تعجب ناظرین می‌شود. از ویرانه‌های قلعه و تجارت‌خانه پرتغالی‌ها در ساحل بندر کنگ (تصویر ۲)، آثار دو ستون یکی به ارتفاع هشت متر (تصویر ۴) و دیگری تقریباً دو و نیم متر باقی‌مانده است (ستون کوچک در حال حاضر تخریب شده است) این دو ستون از سنگ تراشیده، گچ و ملاط ساروج درست شده‌اند. فاصله این دو ستون تا دریا، حدود چهل متر است (البته امروز با توجه به مد دریا تقریباً در آب دریا قرار می‌گیرند). احتمالاً این دو، بدنه دیوار انتهایی یا برج جانبی حصار بوده‌اند و بی‌شبهت به ساختمان ته‌ستون‌ها، برج‌ها و دیوارهای پرتغالی هرمز و قشم نیستند. پیداست که این دو پاره ستون باقی‌مانده، آثار قلعه مستحکمی است که محل گمرک، بارانداز و تجارت‌خانه پرتغالی‌ها (و هلندی‌ها) بوده است (اقتداری ۱۳۴۸: ۵۰۵).



تصویر ۲- بقایای آثار قلعه پرتغالی‌ها کنگ، دید هوایی از غرب.



تصویر ۳- برج مدور، دید هوایی از شرق.



تصویر ۴- تنها برج و یا ستون باقیمانده قلعه پرتغالی‌ها کنگ، دید از شرق.



تصویر ۵- بقایای معماری باقیمانده قلعه پرتغالی‌ها بندر کنگ، دید از غرب.



تصویر ۶- نحوه بررسی مغناطیس‌سنجی بر روی بقایای قلعه پرتغالی‌های بندر کنگ با دستگاه مغناطیس‌سنج سزیوم.

بود و حلقه‌های آهنی بزرگی به آن متصل بود که کشتی‌ها برای پهلو گرفتن از آن‌ها استفاده می‌کردند و طناب‌های خود را به آن حلقه‌ها می‌بستند (نوربخش ۱۳۵۹: ۲۴۶).

بررسی آرکئوژئوفیزیک با روش مغناطیس‌سنجی (تصویر ۶) بر روی بقایای این بنا به منظور شناسایی احتمالی بقایای این قلعه تاریخی انجام شد. این بررسی در ساحل خلیج فارس و در حالی انجام شد که هر روز به دلیل جزر و مد دریا، این قلعه به زیر آب می‌رفت و تا زمان پایین رفتن سطح آب، امکان بررسی وجود نداشت. بررسی بر روی تمامی بخش‌های قابل برداشت انجام شد. نقشه مغناطیسی (تصویر ۷) این بخش نشان‌دهنده بخش به شدت مغناطیسی، در قسمت شرقی این محوطه است. به دلیل تخریب‌ها و فرسایش آبی

سمت چپ ورودی یک راهرو سنگی با دوازده پله وجود دارد که از آنها می‌توان به طبقه دوم راه یافت. سقف حجره‌ها با توجه به آثار موجود، قوسی شکل بوده که ارتفاع سقف تا کف حجره‌ها در حدود ۱/۶۰ متر است. بیشتر ساکنین کنگ و حتی لنگه معتقدند که از این برج تا قلعه لشتان که در شش کیلومتری شمال غرب کنگ قرار دارد یک راه زیرزمینی اسبرو به طول چهار کیلومتر وجود داشته که از این راه آذوقه، اسلحه و سرباز به قلعه می‌بردند. شاید قسمتی که از خارج به نظر می‌رسد پر است و راهی به داخل ندارد، مدخل همین راه زیرزمینی باشد که به طور ماهرانه‌ای از بیرون مسدود شده است. در حدود سی سال پیش روبروی این برج در ساحل دیواری از سنگ و ساروج وجود داشت که از شرق به سمت غرب کشیده شده

کنگی نژاد، محسن، مجتبی کریمی گوغری و مهدی کامفیروزی
 ۱۳۹۲ "الگوگیری از معماری سنتی در توسعه پایدار شهری (مطالعه
 موردی شهر بندر کنگ)"، در اولین همایش بین‌المللی و چهارمین
 همایش ملی عمران شهری، دانشکده فنی دانشگاه آزاد اسلامی واحد
 سنندج، صص ۷-۱.

منابع

اقتداری، احمد

۱۳۴۸ آثار شهرهای باستانی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای
 عمان. تهران: نشر انجمن آثار ملی.

امت علی، عباس

بی تا "بررسی تاریخی و معرفی بندر لافت جزیره قشم"، مجله
 اثر ۳۷ و ۳۶: ۱۴۹ - ۱۳۶.

حسن نیا، محمد

۱۳۹۵ "قلعه لستان نماد وسعت منطقه و نقش آن در گردشگری"،
 روزنامه دریا، ۳۰ مرداد.

نوربخش، حسین

۱۳۵۹ بندر کنگ. بندرعباس: نشر ابن سینا.

وثوقی، محمد باقر

۱۳۹۰ پرتغالی‌ها در خلیج فارس: مرکز اسناد و تاریخ دیپلماسی.

وثوقی، محمدباقر

۱۳۸۴ تاریخ خلیج فارس و ممالک همجوار، چاپ اول، تهران:
 انتشارات سمت.

Campos, João Dos Santos

2008 *Arquitectura Militar Portuguesa no Golfo Persico: Ormuz, keshm e Larak*. Dissertação De Doutoramento Apresentada Á Faculdade De Letrasda Universidade De Coimbra.



تصویر ۷- نقشه مغناطیسی قلعه پرتغالی‌های بندر کنگ.

قایق لوتکا و نقش آن در معیشت ساکنان جنوب دریای کاسپی

سجاد سمیعی^۱

مقدمه

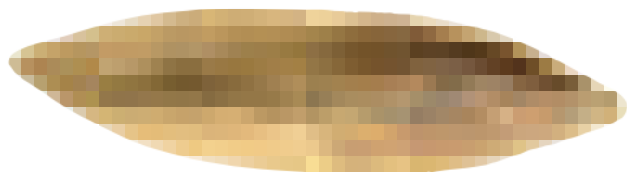
اوایل سده ۲۰ میلادی بازمی‌گردد (برای مطالعه بیشتر ر.ک: DeMor- gan 1907 و Coon 1952). این شیوه معیشت به نظر قدمتی برابر با حضور انسان در این منطقه دارد. شواهد باستان‌شناختی از غارهای علی‌تپه، هوتو، کمر بند و کمیشان نشان می‌دهد که انسان حداقل از دوره فراپارینه‌سنگی از منابع آبی دریای کاسپی استفاده می‌کرده است. بقایای فوک خزری کشف‌شده در غارهایی چون هوتو، کمر بند (Coon 1952) و علی‌تپه (McBurney 1968) در استان مازندران که قدمتی برابر با فراپارینه‌سنگی دارد به‌عنوان قدیمی‌ترین مدرک صیادی در جنوب دریای کاسپی یاد می‌شود. استفاده از الوار درختان برای شناور ماندن روی آب یکی از نخستین تلاش‌های بشر در صیادی و حمل و نقل آبی بود که در نهایت منجر به ساخت و ابداع قایق‌های متنوع شد. یکی از جالب‌ترین و خاص‌ترین یافته‌ها از قایق در پهنه سرزمینی ایران، مدل قایقی متعلق به ۴۲۰۰ پیش‌ازمیلاد است که از انبار قلعه شوش به‌دست آمده است (تصویر ۱).

با وجود یافته‌های متعدد در فلات ایران و بین‌النهرین که حکایت از اهمیت صیادی در این مناطق دارد به دلایل مختلف که جای بحث آن در این مجال نمی‌گنجد، یافته‌های متقنی در این خصوص در محوطه‌های باستانی سواحل کاسپی وجود ندارد. بیشتر اطلاعات ما در خصوص صیادی، کشتی‌رانی و قایق‌رانی جنوب دریای کاسپی به گزارش‌های برخی از مورخان و سیاحان دوره صفوی، افشاری و قاجار بازمی‌گردد که نشان از اهمیت چنین موضوعی در این دوران دارد. سر ویلیام هولمز در کتاب خود تصویری از یک طرح مدادی را به نمایش می‌گذارد که صیادان دوره قاجار در تاریکی شب در حال صید پرندگان در تالاب هستند (Holmes 1845). در این تصویر دو مرد و یک کودک سوار بر لوتکا دیده می‌شوند. یکی از مردها در انتهای قایق نشسته و آن را هدایت می‌کند و با نزدیک شدن به اردک‌ها پسر بچه‌ای که در مرکز قایق نشسته با ضربات پیوسته به یک طبل محلی باعث وحشت‌زده شدن پرندگان می‌شود. بین پای مردی که در جلوی لوتکا ایستاده مشعلی قرار دارد، نور

صیادی به‌عنوان شیوه‌ای از شکارورزی که متکی بر منابع آبی به خصوص آبزیان است، پیشینه طولانی دارد. یکی از مراکز اصلی صیادی، سواحل جنوبی دریای کاسپی از جمله گیلان است؛ اما با توجه به شرایط اقلیمی خاص این منطقه بررسی‌های باستان‌شناختی محدودی در سواحل جنوبی دریای کاسپی، خصوصاً در جنوب‌غرب آن انجام شده است. فعالیت در حوزه باستان‌شناسی دریایی، قوم‌باستان‌شناسی و باستان‌شناسی تجربی^۲ (برای مطالعه بیشتر ر.ک: سمیعی و قمری فتیده ۱۳۹۶) در کرانه جنوبی دریای کاسپی می‌تواند راهگشای رفع کمبود اطلاعات ما از منطقه مورد بحث باشد. نوشتار حاضر در تلاش است تا یکی از مهم‌ترین تجهیزات کاربردی انسان در منطقه مورد نظر را معرفی کند.

اهمیت صیادی در سواحل جنوبی دریای کاسپی

همانطور که پیش از این بیان شد، از جمله فعالیت‌هایی که انسان در راستای رفع نیاز غذایی خود در مناطق ساحلی انجام می‌دهد صیادی و شکار پرندگان آبی است. سکونت در حاشیه دریا همیشه برای انسان مهم بوده است و این اهمیت برای انسان شکارورز و گردآورنده دوره هولوسن و از زمان منقرض شدن حیوانات بزرگ جثه، بیشتر شده (Rose 2010). اگر به نقشه ایران نگاه کنیم درمی‌یابیم که سواحل دریای کاسپی و جلگه پست کاسپی با دارا بودن تالاب‌ها، رودها و مانداب‌های متعدد شرایط اقلیمی مناسبی را برای زندگی موجودات آبی فراهم آورده است و آبزیانی اعم از ماهیان و پرندگان وابسته به آب، همواره یکی از در دسترس‌ترین منابع غذایی برای انسان را تشکیل می‌دادند؛ بنابراین با وجود منابع گیاهی متنوع، همه چیز برای گسترش فعالیت صیادی و استفاده از ابداعات مختلف توسط انسان مهیا بود. از این رو مانند دیگر مناطق مستعد دنیا همچون شمال اروپا، آسیای جنوب‌شرقی و آمریکای مرکزی، پایه و اساس معیشت انسان بر صید و صیادی بنا شده است. مطالعه در کرانه ساحلی دریای کاسپی در حوزه باستان‌شناسی دریایی می‌گنجد که سهم جنوب‌غرب دریای کاسپی از رویکردهای باستان‌شناسی دریایی بسیار محدود است (برای مطالعه بیشتر ر.ک: Tofghian and Adibi 2017). آغاز مطالعات باستان‌شناسی در منطقه مورد بحث به پژوهش‌های پارینه‌سنگی در



تصویر ۱- قایق سفالی، شوش، خوزستان، حدود ۴۲۰۰ پیش‌ازمیلاد (عکس: موزه ملی ایران، عکاس نیما فکورزاده)

۱. دانش‌آموخته کارشناسی ارشد باستان‌شناسی و فعال در حوزه باستان‌شناسی تجربی Email: sajjad.samici548@gmail.com

1. Experimental Archaeology

موردنظر و نظر آن توسط مغار، نهایتاً لوتکا از تنه درخت به صورت یک تکه تراشیده می‌شد. لازم به ذکر است که در این روش از هیچگونه میخی در ساخت قایق استفاده نمی‌شود.

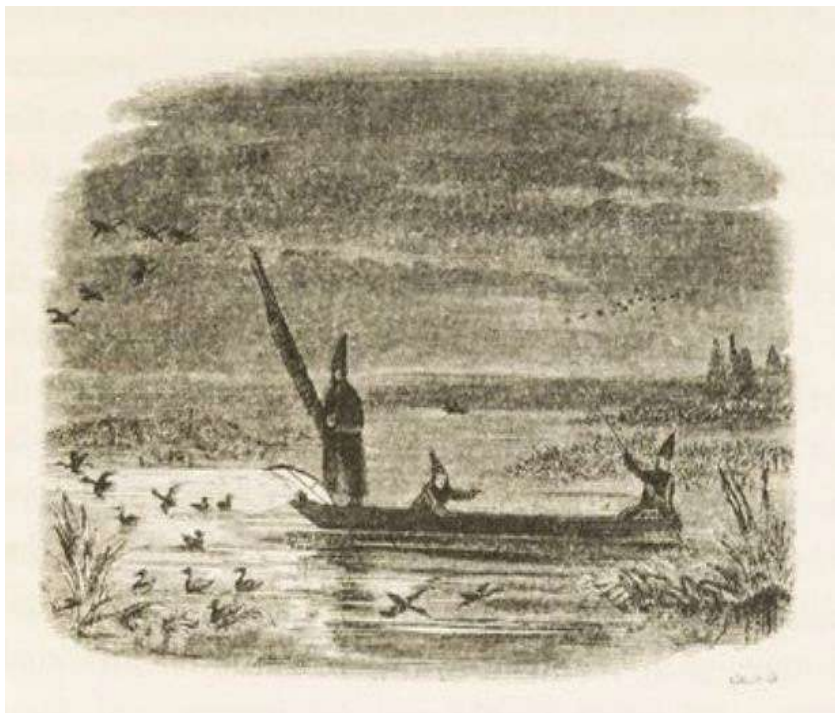
روش ساخت گونه دیگر لوتکا به این صورت است که قایق‌ساز پس از آماده کردن الوار (تخته‌های چوبی) لازم و مناسب، ابتدا کف قایق را طراحی می‌کند و سپس لبه‌های قایق را برش می‌زند و لبه‌های تخته را به وسیله میخ بهم متصل می‌کند. اتصال لبه‌های تخته‌های کف قایق کاری مهم و حساس در این حرفه است و برای جلوگیری از نفوذ آب باید تخته‌ها به درستی جفت شود. بعد از آن اسکلت لبه قایق به وسیله الوار شکل می‌گیرد، چارچوب درونی قایق به دقت بریده می‌شود و در قسمت‌های مساوی طول قایق قرار گرفته و تثبیت می‌شود. در این حرفه برش‌ها و محل استقرار تکه‌های چوب بسیار اهمیت دارد. در ساخت قایق باید در توازن دو طرف قایق دقت شود و قسمت‌های اضافی قایق بریده شود و پس از سمباده کاری قایق آماده به آب انداختن است (تصویر ۴). لوتکاسازی از مشاغل است که در میان ساکنین سواحل دریای کاسپی رواج دارد و از پدر به پسر به ارث می‌رسد و در گذشته در سواحل دریا، رودخانه‌ها و تالاب‌ها بسیار مشاهده می‌شد (تصاویر ۵ و ۶) اما متأسفانه امروزه به دلیل ساخت قایق با استفاده از فایبرگلس، این شیوه و سنت بومی در حال فراموشی است. کف این قایق به شکل ۷ است و برقراری تعادل آن نیاز به مهارت بسیار دارد. به دلیل خطر واژگونی تنها در آب‌های کم‌عمق مانند رودخانه‌ها و تالاب‌ها از آن استفاده می‌شود. با توجه به استفاده از لوتکا در آب کم‌عمق، برای هدایت اینگونه قایق از چوبی بلند (حدوداً ۳ متر) به‌جای پارو استفاده می‌شود. روش استفاده از چوب بلند و نحوه حرکت دادن لوتکا به این صورت است که یک سوی چوب درون آب فرو برده می‌شود و با

شدید مشعل باعث خیره‌شدن پرنده‌ها می‌شود؛ صیاد از موقعیت پیش‌آمده استفاده کرده و با دامی که در دست دارد (متشکل از دو چوب بلند و پارچه‌ای نمدی بین آن دو) اردک‌ها را از روی آب می‌گیرد (تصویر ۲). از جمله شواهد مستقیم استفاده از شناورها در محدوده موردبحث می‌توان به بقایای شناورهای مغروق در بین کرانه‌های زاغمرز در نکا تا قروق در تالش و همچنین بقایایی از یک شناور مغروق در آب‌های نزدیک به کرانه‌های امیرآباد در لاهیجان اشاره کرد (ادیبی و قمری فتیاده ۱۳۹۴).

لوتکا

یکی از مهم‌ترین ادوات صیادی در دوران معاصر در جنوب دریای کاسپی، قایق‌هایی هستند که به لوتکا مشهوراند. این قایق‌ها بیش از هر وسیله دیگری در اقتصاد مردمان ساحل‌نشین نقش داشت؛ به طوری که اهمیت آن در میان مردم محلی از کشتی‌های تجاری نیز فراتر بود. به‌نظر می‌رسد این اهمیت از آنجا نشأت می‌گیرد که لوتکا نقش مستقیم و ملموسی در اقتصاد معیشتی مردم ایفا می‌کند. لوتکا در فرهنگ نوزاد و مرعشی، یک واژه روسی ذکر شده است که به قایق‌های چوبی پارویی دوسر تیز اطلاق می‌شود. در واقع لوتکا، قایق کوچک ماهیگیری و نوعی قایق خاص است که در مرداب یا رودخانه‌ها برای صید ماهیان یا شکار پرندگان استفاده می‌شود. در شرق گیلان به اصطلاح محلی به لوتکا نودمبال (Nowdombal) گفته می‌شود. در فرهنگ معین واژه لوتکا به صورت Lotkā ضبط شده و به معنی قایق، کرجی، زورق و بلم ذکر شده است (معین، ۳: ۳۵۶۵). به بدنه قایق هم اصطلاحاً «لوتکا بره» گفته می‌شود. لوتکا برای جلگه‌نشینان گیلان نامی آشناست و از این نوع قایق برای صید ماهی در رودخانه‌ها و تالاب‌ها و به‌منظور شکار مرغابی، غاز، چنگر، خودکا و ... استفاده می‌شود. به‌طور کلی لوتکا از نظر شیوه ساخت بر دو نوع

است؛ گونه‌ای با نام لوتکای تنه درختی نام دارد که از تنه قطور درختانی چون افرا به‌صورت یک‌تکه تراشیده می‌شود؛ این روش از منحصر به فردترین روش‌های ساخت قایق در ایران به شمار می‌آید. به‌نظر می‌رسد ساخت قایق به این شیوه یکی از روش‌های قدیمی قایق‌سازی در دنیا است که در ایران اطلاعات باستان‌شناختی خاصی از آن موجود نیست اما نمونه باستانی این روش را می‌توان در یافته‌های باستان‌شناختی اسکانندیناوی و آمریکای مرکزی جست (تصویر ۳). روش ساخت این‌گونه لوتکا به این صورت است که ابتدا تنه درخت قطور و مناسبی انتخاب و سپس مغز تنه درخت با استفاده از ابزار خاص خالی می‌شود. در گذشته برای سهولت در توخالی کردن تنه درخت، از آتش استفاده می‌کردند؛ به این منظور با سوزاندن بخش



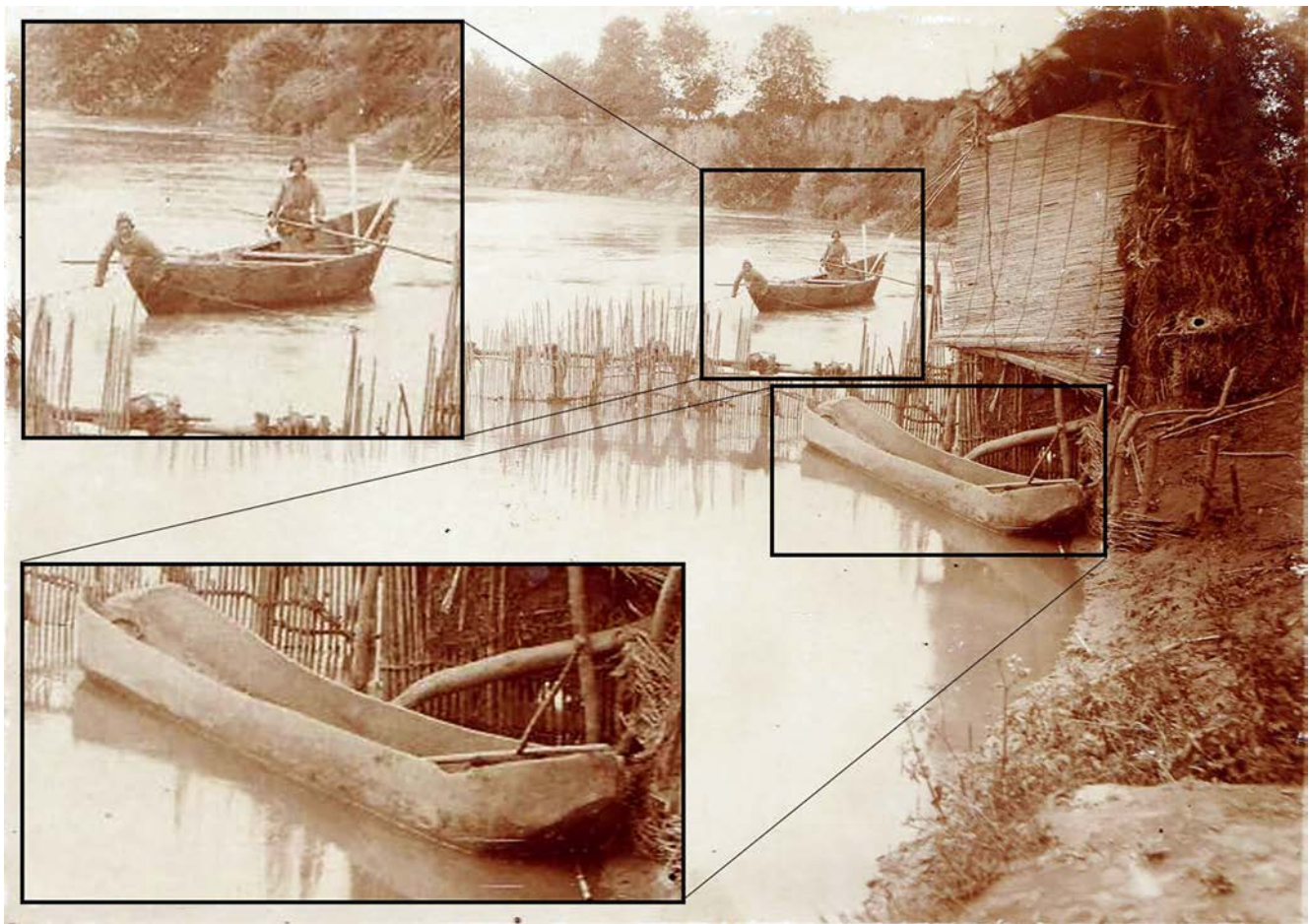
تصویر ۲- صیادان دوره قاجار سوار بر لوتکا (Holmes, 1845)



تصویر ۳- بالا: لوتکای تنه درختی مکشوفه از آستارا در موزه ملی ایران، پایین: قایقی تراشیده شده از تنه درخت در موزه مینه‌سوتا



تصویر ۴- راست: ساخت لوتکا به وسیله تخته چوب چپ: تخلیه داخل تنه درختی توسط آتش برای ساخت لوتکا



تصویر ۵- تصویری از دو گونه لوتکا در دوره قاجار (مجموعه شخصی حسن اکبری).

را برای انسان امکانپذیر می‌ساخت و هم سرعت مناسبی برای شکار پرندگان داشت. استفاده از لوتکا در کنار تور ماهیگیری، امکان صید مازاد را برای صیادان بیش از پیش فراهم می‌کرد و نقشی مانند داس ترکیبی در میان کشاورزان اولیه داشت و به سرعت صیادی در تالابها کمک می‌کرد. استفاده از این گونه قایق سنتی به رشد و شکوفایی اقتصادی معیشتی ساکنان کرانه‌های جنوبی دریای کاسپی می‌افزود و با توجه به یافته‌های باستانی در مناطق مختلف دنیا به نظر می‌رسد استفاده از این وسیله کاربردی در جنوب دریای کاسپی قدمتی بیش از آنچه تصور می‌شود داشته باشد.

منابع

ادیبی، رامین و محمد قمری فتیده
۱۳۹۴ "تاریخ دریانوردی در قسمت جنوبی دریای کاسپین از دوره صفویه تا عصر معاصر بر اساس یافته‌های باستان‌شناختی". دومین همایش ملی باستان‌شناسی ایران. بیرجند.

سمیعی، سجاد و محمد قمری فتیده
۱۳۹۶ "نگاهی به باستان‌شناسی تجربی و اهمیت توجه به آن در مطالعات باستان‌شناسی". سومین همایش ملی باستان‌شناسی ایران. تهران. ص ۸۰۴-۷۹۵.

فشار دادن به کف رودخانه در واقع قایق هل داده شده و حرکت می‌کند. استفاده از این روش چند مزیت نسبت به استفاده کردن از پارو دارد: ۱- با توجه به فرم خاص لوتکا، این وسیله بسیار در حفظ تعادل ضعیف است و این چوب به نوعی تکیه گاه محسوب می‌شود و از واژگونی قایق جلوگیری می‌کند. ۲- با فرو بردن چوب درون آب و تشخیص عمق آب می‌توان محل تقریبی و یا دقیق ماهیان را در آب تخمین زد. ۳- به دلیل اینکه به حفظ تعادل کمک می‌کند می‌توان سرعت را در کسری از ثانیه زیاد یا کم کرد و این دو عامل انعطاف‌پذیری بالای لوتکا را تضمین می‌کنند که در گذشته برتری خوبی برای شکار پرندگان آبی به شمار می‌آمد.

نتیجه‌گیری

تمام آنچه که بیان شد دلایلی بود مبنی بر اهمیت استفاده از لوتکا در آب‌های کم‌عمق جلگه جنوب کاسپی. لوتکا با توجه به سرعت، انعطاف‌پذیری و دقت بالا گزینه مناسبی برای صیادی بود. اقتصاد معیشتی که مبتنی بر صید و صیادی است نیازمند چنین وسیله کاربردی است که بتواند پاسخگوی نیاز مردمان جلگه‌نشین گیلان باشد و لوتکا پیش از گسترش استفاده از قایق موتوری بهترین گزینه برای این منظور بود. این وسیله حیاتی هم دسترسی به قلب تالابها



تصویر ۶- تصویری از لوتکا در خیابان‌های شهر لنگرود در سال ۱۳۳۷ پس از باران شدید (مجموعه شخصی محمد محمدی بندری)

Coon, C. S.

1952 "Excavation in Hotu, Iran, 1951: A Preliminary Report (With Sections on the Artifacts by L.B. Dupree and the Human Skeletal Remains by J. L. Angel. Proceedings of the American Philosophical Society 96, pp. 231-269.

De Morgan, J.

1907 "Le Plateau Iranien Pendant l'époque Pléistocène". *Revue de l'Ecole d'Anthropologie de Paris*, 17, pp. 213-16.

Gibbins, D.

1990 "Analytical approaches in maritime archaeology: A Mediterranean perspective". *Antiquity*, 64(243), 376-389.

Harpster, M.

2009 "Keith Muckelroy: Methods, Ideas and Maritime Archaeology". *Journal of Maritime Archaeology*, Volume 4, p. 68.

Holmes, W.

1845 *Sketches on the shores of the Caspian*. London: Richard Bentley.

Jones M

2003 "The Concept of Cultural Landscape: Discourse and Narra-

tives". In: Palang H., Fry G. (eds) *Landscape Interfaces. Landscape series*, vol 1. Springer, Dordrecht.

McBurney, C.B.

1968 "The Cave of Ali Tappeh and the Epi-Palaeolithic in N.E. Iran". *Proceedings of the Prehistoric Society* 12: 385-413.

Rose J.

2010 "New Light on Human Prehistory in the Arabo-Persian Gulf Oasis". *Current Anthropology*, Vol. 51, No. 6 (December 2010), pp. 849-883.

Tofghian, H and R, Adibi

2017 "Boat and ship Archaeology in Gilan Province (Iran)". *Proceedings of the 3rd Asia-Pacific Regional Conference on Underwater Cultural Heritage*, 321-342.

Westerdahl, C.

1992 "The maritime cultural landscape". *International Journal of Nautical Archaeology*, 21: 5-14.

کاتالوگ

آثار منتخب نمایشگاه انسان و دریا



- صدف مسطح با نقش کنده
ایذه، خوزستان
دوره اشکانی، ۲۴۸ پیش از میلاد تا ۲۲۴ میلادی
شماره اثر ۹۲۰
شماره کاتالوگ: ۲۸
- خمره سفالی
شوش، خوزستان
دوره اشکانی، ۲۴۸ پیش از میلاد تا ۲۲۴ میلادی
شماره اثر ۲۳۴۸۲
شماره کاتالوگ: ۲۹
- سکه مسین
دوره الیمایی، ۱۴۷ پیش از میلاد تا ۲۲۴ میلادی
شماره اثر ۱۷۱۳۴
شماره کاتالوگ: ۳۰
- سکه مسین
دوره الیمایی، ۱۴۷ پیش از میلاد تا ۲۲۴ میلادی
شماره اثر ۱۸۴۵
شماره کاتالوگ: ۳۱
- صدف با نقش برجسته انگور
ارومیه، آذربایجان غربی
دوره اشکانی، ۲۴۸ پیش از میلاد تا ۲۲۴ میلادی
شماره اثر ۱۳۷۰
شماره کاتالوگ: ۳۲
- ظرف سفالی اژدری
شوش، خوزستان
دوره اشکانی، ۲۴۸ پیش از میلاد تا ۲۲۴ میلادی
شماره اثر ۵۶۶۷
- قاشق از جنس صدف
شوش، خوزستان
دوره ساسانی، ۶۵۱-۲۲۴ میلادی
شماره اثر ۸۲۱
شماره کاتالوگ: ۳۳
- خمره سفالی
شوش، خوزستان
دوره ساسانی، ۶۵۱-۲۲۴ میلادی
شماره اثر ۵۴۳۲
شماره کاتالوگ: ۳۴
- دهانه خمره سفالی
محوطه پشته جوکندان شهرستان تالش
گیلان
دوره ساسانی، ۶۵۱-۲۲۴ میلادی
شماره اثر ۲۰۹۹۰
شماره کاتالوگ: ۳۵
- آجر
دیوار بزرگ گرگان، خلیج گرگان
دوره ساسانی، ۵۵۰-۴۵۰ میلادی
شماره کاتالوگ: ۳۶
- آجر دیوار بزرگ
دیوار بزرگ تمیشه، خلیج گرگان
دوره ساسانی، ۵۵۰-۴۵۰ میلادی
شماره کاتالوگ: ۳۷
- ظرف سفالی
خلیج گرگان، دریای کاسپی
دوره ساسانی، ۵۵۰ میلادی
شماره اثر ۲۶۶۸
شماره کاتالوگ: ۳۸
- خمره سفالی
دریای کاسپی، گیلان
سده‌های اولیه اسلام
شماره کاتالوگ: ۳۹
- سکه سیمین
بندر ماهشهر، خوزستان
دوره ساسانی، ۶۵۱-۲۲۴ میلادی
شماره اثر ۲۹۰۷۴
- سکه سیمین
بندر ماهشهر، خوزستان
دوره ساسانی، ۶۵۱-۲۲۴ میلادی
شماره اثر ۲۹۱۱۱
- سکه سیمین
بندر ماهشهر، خوزستان
دوره ساسانی، ۶۵۱-۲۲۴ میلادی
شماره اثر ۲۹۱۰۴
- سکه سیمین
بندر ماهشهر، خوزستان
دوره ساسانی، ۶۵۱-۲۲۴ میلادی
شماره اثر ۲۹۱۰۹
- سکه زرین
سیراف، بوشهر
کنستانتین دوم، دوره بیزانس
۶۴۱-۶۶۸ میلادی
شماره اثر ۱۹۵۵۵
- خمره سفالی
سیراف، بوشهر
سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر ۲۲۷۰۵
شماره کاتالوگ: ۴۰
- قایق گلی
سیراف، بوشهر
ساسانی؟/ سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر ۹۸۰۱۳۸
شماره کاتالوگ: ۴۱
- کلاهخود آهنی با تزئینات نقره
بندر ریگ، بوشهر
سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر ۶۰۳۸
شماره کاتالوگ: ۴۲
- وسمه جوش مفرغی
سیراف، بوشهر
سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر ۲۳۴۲۴
شماره کاتالوگ: ۴۳
- بطری شیشه‌ای
سیراف، بوشهر
سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر ۲۳۰۱۷
شماره کاتالوگ: ۴۴
- بطری شیشه‌ای
سیراف، بوشهر
سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر ۲۳۵۱۶
شماره کاتالوگ: ۴۵
- بطری شیشه‌ای
سیراف، بوشهر
سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر ۲۲۹۵۱
شماره کاتالوگ: ۴۶
- پیه سوز سفالی
سیراف، بوشهر
سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر ۲۲۹۸۶
شماره کاتالوگ: ۴۷
- بطری شیشه‌ای
سیراف، بوشهر
سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر ۲۳۲۳۴
شماره کاتالوگ: ۴۸
- بطری شیشه‌ای
سیراف، بوشهر
سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر ۲۲۹۷۹
شماره کاتالوگ: ۴۹
- تنگ سفالی لعابدار
سیراف، بوشهر
سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر ۲۳۰۶۴
شماره کاتالوگ: ۵۰
- خمره سفالی لعابدار
سیراف، بوشهر
سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر ۲۲۹۹۶
شماره کاتالوگ: ۵۱
- پیاله شیشه‌ای
سیراف، بوشهر
سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر ۲۲۹۵۶
شماره کاتالوگ: ۵۲
- چراغ روشنایی
سیراف، بوشهر
سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر ۲۳۱۲۳
شماره کاتالوگ: ۵۳
- ظرف سفالی لعابدار
سیراف، بوشهر

سده‌های اولیه اسلام شماره اثر ۲۳۰۲۰ شماره کاتالوگ: ۵۴	سکه مسین با خط چینی (مبادلاتی) سیراف، بوشهر شماره اثر ۴۴۵۳۹ شماره کاتالوگ: ۶۵	سده‌های اولیه اسلام شماره اثر ۲۳۰۲۰ شماره کاتالوگ: ۵۴
ظرف سفالی سیراف، بوشهر سده‌های اولیه اسلام شماره اثر ۲۲۹۹۷ شماره کاتالوگ: ۵۵	سکه مسین با خط چینی (مبادلاتی) سیراف، بوشهر شماره اثر ۴۴۵۳۰ شماره کاتالوگ: ۶۶	ظرف سفالی سیراف، بوشهر سده‌های اولیه اسلام شماره اثر ۲۳۰۲۶ شماره کاتالوگ: ۵۶
کاسه سفالی سیراف، بوشهر سده‌های اولیه اسلام شماره اثر ۲۲۹۶۲	کاسه پایه‌دار، سلادن جزیره هرمز، هرمزگان سده دهم هجری قمری شماره اثر ۹۸۰۱۶۹ شماره کاتالوگ: ۶۷	کاسه سفالی سیراف، بوشهر سده‌های اولیه اسلام شماره اثر ۲۳۰۵۶ شماره کاتالوگ: ۵۷
کاسه سفالی سیراف، بوشهر سده‌های اولیه اسلام شماره اثر ۲۲۹۹۲	بطری شیشه‌ای سیراف، بوشهر سده‌های اولیه اسلام شماره اثر ۲۳۰۶۳	کاسه سفالی سیراف، بوشهر سده‌های اولیه اسلام شماره اثر ۳۷۲۰
کاسه سفالی سیراف، بوشهر سده‌های اولیه اسلام شماره اثر ۳۷۲۰	بطری شیشه‌ای سیراف، بوشهر سده‌های اولیه اسلام شماره اثر ۲۳۵۰۲	کاسه سفالی سیراف، بوشهر سده‌های اولیه اسلام شماره اثر ۳۹۳۷۷
سکه زرین با خط کوفی سیراف، بوشهر سده‌های اولیه اسلام شماره اثر ۳۹۳۷۷	بطری شیشه‌ای سیراف، بوشهر سده‌های اولیه اسلام شماره اثر ۲۲۹۴۵	سکه زرین با خط کوفی سیراف، بوشهر سده‌های اولیه اسلام شماره اثر ۳۹۳۷۷
سنگ وزنه مجموعه دشتبان، قلعه پرتقالی‌ها هرمزگان سده‌های میانه اسلامی	پیاله فلزی سیراف، بوشهر سده‌های اولیه اسلام شماره اثر ۲۳۰۷۳	سنگ وزنه مجموعه دشتبان، بندر چارک، هرمزگان سده‌های میانه اسلامی
سنگ وزنه مجموعه دشتبان، بندر چارک، هرمزگان سده‌های میانه اسلامی	ظرف سفالی سیراف، بوشهر سده‌های اولیه اسلام شماره اثر ۲۲۹۹۳	سنگ وزنه مجموعه دشتبان، بندر چارک، هرمزگان سده‌های میانه اسلامی
خمره سفالی قشم، هرمزگان سده هشتم هجری قمری شماره اثر ۹۸۰۱۹۳ شماره کاتالوگ: ۶۸	ظرف کوچک سفالی سیراف، بوشهر سده‌های اولیه اسلام شماره اثر ۹۸۰۱۳۹	خمره سفالی قشم، هرمزگان سده هشتم هجری قمری شماره اثر ۲۲۹۸۵ شماره کاتالوگ: ۶۹
پیاله سلادن سیراف، بوشهر سده هشتم هجری قمری شماره اثر ۲۲۹۸۵ شماره کاتالوگ: ۶۹	پیاله کوچک سفالی سیراف، بوشهر سده‌های اولیه اسلام شماره اثر ۹۸۰۱۴۰	پیاله سلادن سیراف، بوشهر سده هشتم هجری قمری شماره اثر ۲۲۹۸۵ شماره کاتالوگ: ۶۹
نسخه خطی مسالک و الممالک خط نسخ مؤلف: اصطخری، رقم ابن ساوجی ۷۴۶ هجری قمری شماره اثر ۳۵۱۵	وسمه جوش مفرغی سیراف، بوشهر سده‌های اولیه اسلام شماره اثر ۲۳۰۰۳	نسخه خطی مسالک و الممالک خط نسخ مؤلف: اصطخری، رقم ابن ساوجی ۷۴۶ هجری قمری شماره اثر ۳۵۱۵
کاسه سلادن مجموعه بقعه شیخ صفی‌الدین اردبیلی اردبیل سده نهم هجری قمری شماره اثر ۹۴۲۰	تنگ سفالی سیراف، بوشهر سده‌های اولیه اسلام شماره اثر ۲۲۹۹۹	کاسه سلادن مجموعه بقعه شیخ صفی‌الدین اردبیلی اردبیل سده نهم هجری قمری شماره اثر ۹۴۲۰
قطعه چینی کتیبه‌دار جزیره هرمز، هرمزگان	خمره سفالی سیراف، بوشهر	سکه سیمین با خط کوفی سیراف، بوشهر سده‌های اولیه اسلام شماره اثر ۳۹۳۹۰ شماره کاتالوگ: ۶۳
		سکه سیمین محمد شاه قاجار سیراف، بوشهر سده‌های متاخر اسلام شماره اثر ۲۴۰۳۴ شماره کاتالوگ: ۶۴

قایق چوبی (کلاز) ساخته شده از چوب
درخت افرا
سازنده: فرض‌علی کوهی (۹۰ساله)، ساکن
روستای دربند آستارا، گیلان
دورهٔ پهلوی
شماره کاتالوگ: ۸۸

کتری آهنی
مجموعه امیرآباد (محموله کشتی)
لاهیجان، گیلان
اواخر قاجار و اوایل پهلوی
شمارهٔ اثر ۳۸۱

قهوه جوش آهنی
مجموعه امیرآباد (محموله کشتی)
لاهیجان، گیلان
اواخر قاجار و اوایل پهلوی
شمارهٔ اثر ۳۸۰

کاسه چینی آبی و سفید
مجموعه امیرآباد (محموله کشتی)
لاهیجان، گیلان
اواخر قاجار و اوایل پهلوی
شمارهٔ اثر ۵۶۱

کاسه چینی آبی و سفید
مجموعه امیرآباد (محموله کشتی)
لاهیجان، گیلان
اواخر قاجار و اوایل پهلوی
شمارهٔ اثر ۵۶۰

بشقاب کوچک چینی
مجموعه امیرآباد (محموله کشتی)
لاهیجان، گیلان
اواخر قاجار و اوایل پهلوی
شمارهٔ اثر ۵۹۳، ۵۹۴، ۵۹۹، ۵۹۸، ۵۹۷

ظرف پایه‌دار چینی
مجموعه امیرآباد (محموله کشتی)
لاهیجان، گیلان
اواخر قاجار و اوایل پهلوی
شمارهٔ اثر ۷۵/۱، ۷۵/۲

انگاره نقره‌ای
مجموعه امیرآباد (محموله کشتی)
لاهیجان، گیلان
اواخر قاجار و اوایل پهلوی

نعلبکی چینی با نقش گیاهی
مجموعه امیرآباد (محموله کشتی)
لاهیجان، گیلان
اواخر قاجار و اوایل پهلوی
شمارهٔ اثر ۲۹۸۲

نعلبکی چینی با نقش انسانی
مجموعه امیرآباد (محموله کشتی)
لاهیجان، گیلان
اواخر قاجار و اوایل پهلوی
شمارهٔ اثر ۲۳۲

سماور برنجی
مجموعه امیرآباد (محموله کشتی)
لاهیجان، گیلان
اواخر قاجار و اوایل پهلوی
شمارهٔ اثر ۷۹۶
شماره کاتالوگ: ۷۹

سماور برنجی
مجموعه امیرآباد (محموله کشتی)
لاهیجان، گیلان
اواخر قاجار و اوایل پهلوی
شمارهٔ اثر ۱۷۰
شماره کاتالوگ: ۸۰

قوری چینی
مجموعه امیرآباد (محموله کشتی)
لاهیجان، گیلان
اواخر قاجار و اوایل پهلوی
شمارهٔ اثر ۶۳/۱
شماره کاتالوگ: ۸۱

سینی کوچک برنجی
مجموعه امیرآباد (محموله کشتی)
لاهیجان، گیلان
اواخر قاجار و اوایل پهلوی
شمارهٔ اثر ۱۵۵۷، ۱۵۵۶، ۱۵۵۴، ۱۵۵۲
شماره کاتالوگ: ۸۲

بشقاب چینی
مجموعه امیرآباد (محموله کشتی)
لاهیجان، گیلان
اواخر قاجار و اوایل پهلوی
شمارهٔ اثر ۵۹۵، ۵۹۶
شماره کاتالوگ: ۸۳

بشقاب چینی
مجموعه امیرآباد (محموله کشتی)
لاهیجان، گیلان
اواخر قاجار و اوایل پهلوی
شمارهٔ اثر ۵۹۱
شماره کاتالوگ: ۸۴

بشقاب چینی
مجموعه امیرآباد (محموله کشتی)
لاهیجان، گیلان
اواخر قاجار و اوایل پهلوی
شمارهٔ اثر ۵۹۰
شماره کاتالوگ: ۸۵

ظروف شیشه‌ای
مجموعه امیرآباد (محموله کشتی)
لاهیجان، گیلان
اواخر قاجار و اوایل پهلوی
شمارهٔ آثار ۱۹/۴، ۱۹/۳، ۱۹/۲، ۱۹/۱
شماره کاتالوگ: ۸۶

ظروف شیشه‌ای
مجموعه امیرآباد (محموله کشتی)
لاهیجان، گیلان
اواخر قاجار و اوایل پهلوی، شمارهٔ آثار
۴۲۵، ۴۲۵/۱، ۴۲۵/۲، ۴۲۵/۳
شماره کاتالوگ: ۸۷

دورهٔ صفوی
متن کتیبه: این سفال در دورهٔ ژوان دو
(۱۴۳۵ - ۱۴۲۶ میلادی) در سلسلهٔ مین
(۱۶۴۴ - ۱۳۶۸ میلادی) ساخته شده است
شماره کاتالوگ: ۷۰

قطعات چینی‌های آبی و سفید
جزیره هرمز، هرمزگان
دورهٔ صفوی
شماره کاتالوگ: ۷۱

بشقاب کوچک چینی رنگارنگ
اواخر سدهٔ دهم هجری قمری
شمارهٔ اثر ۸۸۲۲
شماره کاتالوگ: ۷۲

قاب چینی آبی و سفید
مجموعه شیخ صفی‌الدین اردبیلی
اردبیل
سدهٔ هشتم هجری قمری
شمارهٔ اثر ۸۷۱۳
شماره کاتالوگ: ۷۳

تنگ چینی آبی و سفید
مجموعه شیخ صفی‌الدین اردبیلی
اردبیل
اوایل سدهٔ ۹ هجری قمری
شمارهٔ اثر ۹۳۰۹
شماره کاتالوگ: ۷۴

بشقاب چینی آبی و سفید
مجموعه شیخ صفی‌الدین اردبیلی
اردبیل
اواخر سدهٔ دهم هجری قمری
شمارهٔ اثر ۸۸۸۱

تنگ چینی آبی و سفید
مجموعه شیخ صفی‌الدین اردبیلی
اردبیل
اوایل سدهٔ دهم هجری قمری
شمارهٔ اثر ۹۳۲۰
شماره کاتالوگ: ۷۵

گلدان (نرگس‌دان) چینی آبی و سفید
مجموعه شیخ صفی‌الدین اردبیلی
اردبیل
اوایل سدهٔ نهم هجری قمری
شمارهٔ اثر ۹۱۹۷
شماره کاتالوگ: ۷۶

اسطرلاب برنجی
مکان نامعلوم
سال ۱۱۲۶ هجری قمری
وزن: ۵۳۱۰ گرم
شمارهٔ اثر ۴۱۸۹
شماره کاتالوگ: ۷۷

سکه‌های سیمین میله‌ای
ایران‌شهر، سیستان و بلوچستان
دورهٔ صفوی، ۱۱۳۵ - ۹۰۷ هجری قمری
شمارهٔ اثر ۱۰-۲۶۶۳
شماره کاتالوگ: ۷۸



Shell beads
Ali Tappeh Cave, Mazandaran
Epipaleolithic
35000-30000 Years BP



1

مهره‌های صدفی
غار یافته، لرستان
پارینه‌سنگی جدید
۳۵۰۰۰ - ۳۰۰۰۰ سال پیش



پوسته ماهی مرکب
تل سوزو، بوشهر
دورهٔ لپویی، ۳۴۰۰ - ۳۹۵۰ پیش از میلاد

Part of the squid bone
Toll-e Sozu, Bushehr
Lapui period, 3950-3400 BC

3



آویز صدفی
غار علی تپه (ال تپه)، مازندران
فراپارینه‌سنگی، ۱۲۰۰۰ سال پیش از میلاد
شماره اثر ۲۰۱۵

2



Shark backbone
Toll-e Sozu, Bushehr
Lapui period, 3950-3400 BC

مهره ستون فقرات کوسه ماهی
تل سوزو، بوشهر
دورهٔ لپویی، ۳۴۰۰ - ۳۹۵۰ پیش از میلاد

4

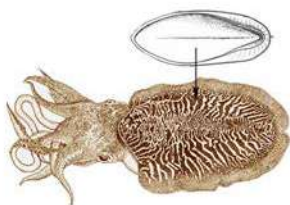
Shell pendant
Ali Tappeh Cave, Mazandaran
Epipaleolithic, 12000 BC
Inv. No. 2015



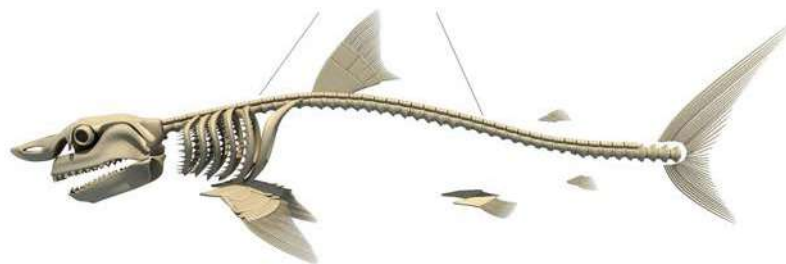
5

Shark backbone
Toll-e Sozu, Bushehr
Lapui period, 3950-3400 BC

▲ مهره ستون فقرات کوسه ماهی
تل سوزو، بوشهر
دوره لپویی، ۳۴۰۰ - ۳۹۵۰ پیش از میلاد



اسکلت داخلی ماهی مرکب



مهره ستون فقرات در اسکلت کوسه ماهی



6

Clay boat model
Susa, Khuzestan
Ca. 4200 BC

مدل قایق سفالی
شوش، خوزستان
حدود ۴۲۰۰ پیش از میلاد



7



Seal impression
Susa, Khuzestan
Susa II period, Ca. 3800-3100 BC
Inv. No. 3004

اثر مهر گلی
شوش، خوزستان
دوره شوش II، حدود ۳۸۰۰ - ۳۱۰۰ پیش از میلاد
شماره اثر: ۳۰۰۴



8

Clay large ball, with impressions of two seals, one ruler in boat
 Tappeh Chogha Mish, Khuzestan
 Late Susa II period, Protoliterate, Ca. 3400 - 3100 BC
 Inv. No. 2729

توپک گلی با نقش یک قایق
 تپه چغامیش، خوزستان
 دوره شوش ۲ متاخر، دوره آغاز نگارش، حدود ۳۱۰۰ - ۳۴۰۰ پیش از میلاد
 شماره اثر ۲۷۲۹



Cylinder seal, Limestone
 Susa, Khuzestan
 Akkadian period, ca. 2900 BC
 Inv. No.1443

9



مهر استوانه‌ای از جنس سنگ آهک
 شوش، خوزستان
 دوره اکد، حدود ۲۹۰۰ پیش از میلاد
 شماره اثر: ۱۴۴۳



10

مهر سیلندری
 همدان؟
 دوره اکد، حدود ۲۹۰۰ پیش از میلاد
 شماره اثر: ۱۶۳۴

Cylinder seal
 Hamedan?
 Akkadian period, ca. 2900 BC
 Inv. No. 1634



11

اثر مهر گلی
 شوش، خوزستان
 دوره سلسله‌های قدیم I / II
 حدود ۲۴۰۰ - ۲۸۰۰ پیش از میلاد
 شماره اثر ۳۰۷۲

Seal impression
 Susa, Khuzestan
 Early Dynastic I/II period
 Ca. 2800-2400 BC
 Inv. No. 3072

12



Bronze plate
Grave No. 122, Shahdad, Kerman
Bronze Age, Ca. 2500 - 1800 BC
Inv. No. 9737

بشقاب مفرغی
گور شماره ۱۲۲، شهداد، کرمان
دوره مفرغ، حدود ۱۸۰۰ - ۲۵۰۰ پیش از میلاد
شماره اثر ۹۷۳۷



13



کاسه سفالی با نقش ماهی
گور شماره ۷۳۱، شهر سوخته
سیستان و بلوچستان
دوره مفرغ، حدود ۱۸۰۰-۲۵۰۰ پیش از میلاد
شماره اثر ۱۳۲۴۷

Pottery bowl with fish patterns
Grave No. 731, Shahr-e Soukhteh
Sistan and Baluchestan
Bronze Age, ca. 2500-1800 BC
Inv. No. 13247



14

Tablet
Persepolis fortification, Fars
Achaemenid period, 509-493 BC
Inv. No. PF1452

گل نبشته
باروی تخت جمشید، فارس
دوره هخامنشی، ۴۹۳ - ۵۰۹ پیش از میلاد
شماره اثر: PF۱۴۵۲



15

Tablet
Persepolis fortification, Fars
Achaemenid period, 509-493 BC
Inv. No. PF1363

گل نبشته
باروی تخت جمشید، فارس
دوره هخامنشی، ۴۹۳ - ۵۰۹ پیش از میلاد
شماره اثر: PF۱۳۶۳



16

Tablet
Persepolis fortification, Fars
Achaemenid period, 509-493 BC
Inv. No. PF0823

گل نبشته
باروی تخت جمشید، فارس
دوره هخامنشی، ۴۹۳ - ۵۰۹ پیش از میلاد
شماره اثر: PF۰۸۲۳



17

گل نبشته

باروی تخت جمشید، فارس
دوره هخامنشی، ۴۹۳ - ۵۰۹ پیش از میلاد
شماره اثر: PF1315

Tablet
Persepolis fortification, Fars
Achaemenid period, 509-493 BC
Inv. No. PF1315



18

گل نبشته

باروی تخت جمشید، فارس
دوره هخامنشی، ۴۹۳ - ۵۰۹ پیش از میلاد
شماره اثر: PF ۱۵۵۷

Tablet
Persepolis fortification, Fars
Achaemenid period, 509-493 BC
Inv. No. PF1557



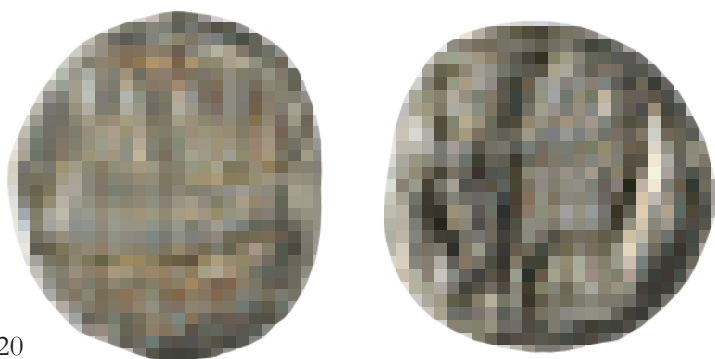
19

اثر مهر گلی

خزانه تخت جمشید، فارس
دوره هخامنشی، ۴۶۰ - ۴۹۲ پیش از میلاد
شماره اثر: ۱۹۲۱/۵۸

Clay seal impression
Persepolis, Treasury, Fars
Achaemenid period, 492 - 460 BC
Inv. No.1921/58

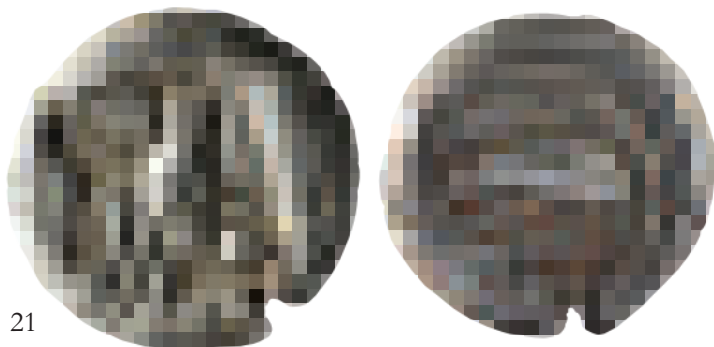




20

سکه سیمین
ملایر، همدان
دوره هخامنشی، ۴۳۰ - ۴۴۰ پیش از میلاد
شماره اثر ۵۰۲

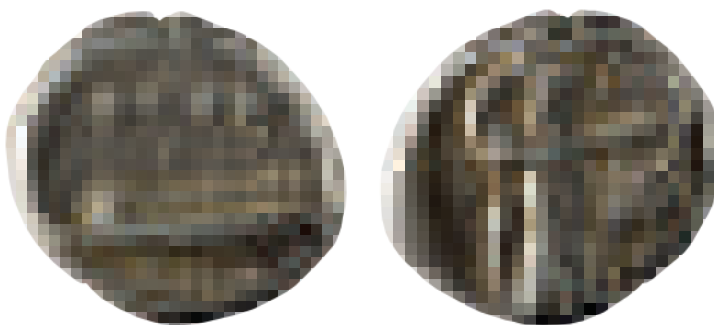
Silver coin
Malayer, Hamedan
Achaemenid period, 440-430 BC
Inv. No. 502



21

سکه سیمین
ملایر، همدان
دوره هخامنشی، ۳۳۱ - ۵۲۱ پیش از میلاد
شماره اثر ۳۶/۴۶

Silver coin
Malayer, Hamedan
Achaemenid period, 521- 331 BC
Inv. No. 36/46



22

سکه سیمین
ملایر، همدان
دوره هخامنشی، ۳۳۱ - ۵۲۱ پیش از میلاد
شماره اثر ۵۰/۹

Silver coin
Malayer, Hamedan
Achaemenid period, 521- 331 BC
Inv. No. 50/9



23

Pottery jar
Susa, Khuzestan
Parthian Period, 248 BC to 224 AD
Inv. No. 22882

ظرف سفالی اژدری (آمفورا)
شوش، خوزستان
دوره اشکانی، ۲۴۸ پیش از میلاد تا ۲۲۴ میلادی
شماره اثر: ۲۲۸۸۲

صدف مسطح با نقش صورت زن
ایذه، خوزستان
دوره اشکانی، ۲۴۸ پیش از میلاد تا ۲۲۴ میلادی
شماره اثر ۹۱۸

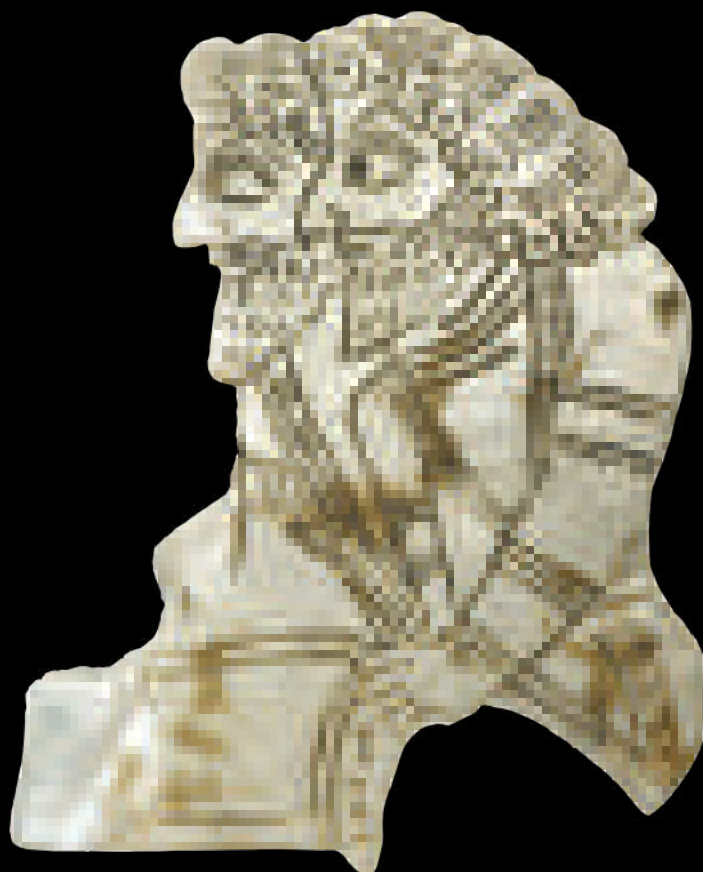


24

Shell with a smooth surface
Izeh, Khuzestān
Parthian period, 248 BC to 224 AD
Inv. No. 918

صدف مسطح با نقش صورت دو انسان
ایذه، خوزستان
دوره اشکانی، ۲۴۸ پیش از میلاد تا ۲۲۴ میلادی
شماره اثر ۹۱۹

Shell with a smooth surface
Izeh, Khuzestān
Parthian period, 248 BC to 224 AD
Inv. No. 919



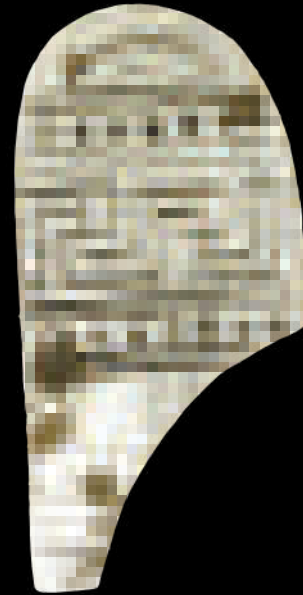
25

Shell with the flat surface
Izeh, Khuzestān
Parthian period
BC to 224 AD 248
Inv. No. 917

صدف مسطح با نقش کنده
ایذه، خوزستان
دوره اشکانی، ۲۴۸ پیش از میلاد تا ۲۲۴ میلادی
شماره اثر ۹۱۷



26



27

قطعه‌ای از جنس صدف با نقش کنده
ایذه، خوزستان
دوره اشکانی، ۲۴۸ پیش از میلاد تا ۲۲۴ میلادی
شماره اثر ۹۲۱

A piece of carved clams
Izeh, Khuzestān
Parthian period, 248 BC to 224 AD
Inv. No. 921



صدف مسطح با نقش کنده
ایذه، خوزستان
دوره اشکانی، ۲۴۸ پیش از میلاد تا ۲۲۴ میلادی
شماره اثر ۹۲۰

Shell with the flat surface
Izeh, Khuzestān
Parthian period , 248 BC to 224 AD
Inv. No. 920

28

ظرف سفالی ازدری
شوش، خوزستان
دوره اشکانی، ۲۴۸ پیش از میلاد تا ۲۲۴ میلادی
شماره اثر: ۲۳۴۸۲

Pottery jar
Susa, Khuzestan
Parthian Period, 248 BC to 224 AD
Inv. No. 23482



29



سکه مسین
دوره الیمایی
۱۴۷ پیش از میلاد تا ۲۲۴ میلادی
شماره اثر ۱۷۱۳۴

Bronze coin
Elymayean period
147 BC -224AD
Inv. No. 17134

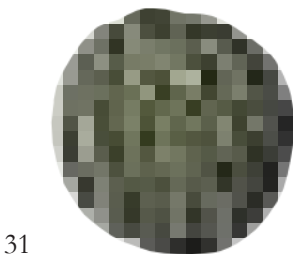


30



سکه مسین
دوره الیمایی
۱۴۷ پیش از میلاد تا ۲۲۴ میلادی
شماره اثر ۱۸۴۵

Bronze coin
Elymayean period
147 BC -224AD
Inv. No. 1845



31



صدف با نقش برجسته انگور
 ارومیه، آذربایجان غربی
 دوره اشکانی، ۲۴۸ پیش از میلاد تا ۲۲۴ میلادی
 شماره اثر: ۱۳۷۰

Shell with grape image
 Urmia, west Azarbayjan
 Parthian period, 248 BC to 224 AD
 Inv. No. 1370

32



قاشق از جنس صدف
 شوش، خوزستان
 دوره ساسانی، ۶۵۱-۲۲۴ میلادی
 شماره اثر: ۸۲۱

Shell spoon
 Susā, Khuzestān
 Sassanid period, 224 -651 AD
 Inv. No. 821

33



34

Pottery jar
Susa, Khuzestan
Sassanid Period, 224- 651 AD
Inv. No. 5432

▲
خمیره سفالی
شوش، خوزستان
دوره ساسانی، ۲۲۴ تا ۶۵۱ میلادی
شماره اثر: ۵۴۳۲



35

Upper part of a pottery jar
Poshteh Jokandan, Talesh, Gilan
Sassanian period, 224-651 AD
Inv. No. 20990

▲ دهانه خمره سفالی
محوطه پشته جوکندان شهرستان تالش، گیلان
دوره ساسانی، ۶۵۱ - ۲۲۴ میلادی
شماره اثر ۲۰۹۹۰



36

Brick
Gorgan wall, Gorgan Bay
Sassanian period, 450-550 AD

▲ آجر
دیوار بزرگ گرگان، خلیج گرگان
دوره ساسانی، ۵۵۰ - ۴۵۰ میلادی



37

Brick
Tamishe wall, Gorgan Bay
Sassanian period, 450-550 AD

▲ آجر
دیوار بزرگ تمیشه، خلیج گرگان
دوره ساسانی، ۵۵۰ - ۴۵۰ میلادی



38

Pottery vessel
Gorgan Bay, Caspian Sea
Late Sassanian period, ca. 550 AD
Inv. No. 2668

ظرف سفالی
خلیج گرگان، دریای کاسپی
اواخر دوره ساسانی، حدود ۵۵۰ میلادی
شماره اثر: ۲۶۶۸



39

Pottery jar
Caspian Sea, Bushehr
Early Islamic period

خمره سفالی
دریای کاسپی، گیلان
سده‌های اولیه اسلام

Pottery jar
Siraf, Bushehr
Early Islamic Period
Inv. No. 22705

خمره سفالی
سیراف، بوشهر
سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر: ۲۲۷۰۵

قایق گلی
سیراف، بوشهر
دوره ساسانی / سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر: ۹۸۰۱۳۸



40

Clay boat
Siraf, Bushehr
Sassanian period / Early Islamic period
Inv. No. 980138



41



42

Iron helmet with silver decoration
Bandar Rig, Bushehr
Early Islamic period
Inv. No. 6038

کلاهخود آهنی با تزئینات نقره
بندر ریگ، بوشهر
سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر ۶۰۳۸



43

وسمه‌جوش مفرغی
سیراف، بوشهر
سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر ۲۳۴۲۴



Bronze woad boiler
Siraf, Bushehr
Early Islamic period
Inv. No. 23424



44

▲
بطری شیشه‌ای
سیراف، بوشهر
سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر: ۲۳۰۱۷

Glass bottle
Siraf, Bushehr
Early Islamic period
Inv. No. 23017



45

▲
بطری شیشه‌ای
سیراف، بوشهر
سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر: ۲۳۵۱۶

Glass bottle
Siraf, Bushehr
Early Islamic period
Inv. No. 23516



46

▲
بطری شیشه‌ای
سیراف، بوشهر
سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر: ۲۲۹۵۱

Glass bottle
Siraf, Bushehr
Early Islamic period
Inv. No. 22951



47

▲
پیه‌سوز سفالی
سیراف، بوشهر
سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر: ۲۲۹۸۶

Pottery oil lamp
Siraf, Bushehr
Early Islamic period
Inv. No. 22986

Glass bottle
Siraf, Bushehr
Early Islamic period
Inv. No. 23234



48

بطری شیشه‌ای
سیراف، بوشهر
سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر: ۲۳۲۳۴

Glass bottle
Siraf, Bushehr
Early Islamic period
Inv. No. 22979



49

بطری شیشه‌ای
سیراف، بوشهر
سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر: ۲۲۹۷۹



50

Pottery bottle with green alkaline glaze
Site B. The Sassanian fort
Siraf, Bushehr
Early Islamic period
Inv. No. 23064

تنگ سفالی با لعاب سبز قلیایی
محوطه ب: قلعه ساسانی
سیراف، بوشهر
سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر: ۲۳۰۶۴



51

Glassed pottery jar
Site B. The Sassanian fort
Siraf, Bushehr
Early Islamic period
Inv. No. 22996

خمره سفالی لعابدار
محوطه ب: قلعه ساسانی
سیراف، بوشهر
سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر: ۲۲۹۹۶



52

پيالہ شيشہ‌ای
سیراف، بوشهر
سده‌های اوليه اسلام
شماره اثر: ۲۲۹۵۶

Glass cup
Siraf, Bushehr
Early Islamic period
Inv. No. 22956

Plaster holder for a lamp or burner
Site B. The Sassanian fort
Siraf, Bushehr
Early Islamic period
Inv. No. 23123

چراغ روشنایی
محوطه B: قلعه ساسانی
سیراف، بوشهر
سده‌های اوليه اسلام
شماره اثر: ۲۳۱۲۳



53

54



Glazed pottery vessel
Site K. A palatial residence
Siraf, Bushehr
Early Islamic period
Inv. No. 23020

ظرف سفالی لعابدان
محوطه K: محوطه کاخ
سیراف، بوشهر
سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر: ۲۳۰۲۰



55

Pottery vessel
Siraf, Bushehr
Early Islamic period
Inv. No. 22997

ظرف سفالی
سیراف، بوشهر
سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر: ۲۲۹۹۷



کاسه سفالی
سیراف، بوشهر
سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر: ۲۳۰۲۶

Pottery bowl
Siraf, Bushehr
Early Islamic period
Inv. No. 23026

56



کاسه سفالی
محوطه ک: محوطه کاخ
سیراف، بوشهر
سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر: ۲۳۰۵۶

Pottery bowl
Site K. A palatial residence
Siraf, Bushehr
Early Islamic period
Inv. No. 23056

57



ظرف کوچک سفالی
سیراف، بوشهر
سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر: ۲۲۹۵۹

Small pottery vessel
Siraf, Bushehr
Early Islamic period
Inv. No. 22959

58



59

Decorative stucco
Siraf, Bushehr
Early Islamic period
Inv. No. 22801

گچبری
سیراف، بوشهر
سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر: ۲۲۸۰۱



ظرف سفالی
جزیره هرمز، هرمزگان
سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر ۹۸۰۱۷۱

Pottery vessel
Hormuz Island, Hormuzgan
Early Islamic period
Inv. No. 980171

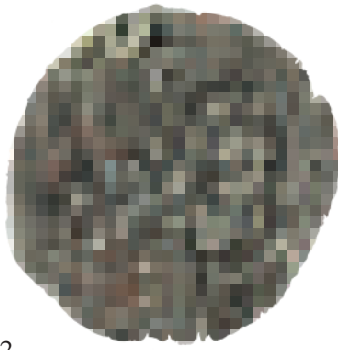
60



ظرف سفالی دسته‌دار
قشم، هرمزگان
سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر ۹۸۰۱۹۴

Pottery vessel
Qeshm, Hormuzgan
Early Islamic period
Inv. No. 980194

61



62

سکه سیمین با خط کوفی
سیراف، بوشهر
سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر ۳۸۳۱۳

Silver coin with Kufic Inscription
Siraf, Bushehr
Early Islamic period
Inv. No. 38313



63

سکه سیمین با خط کوفی
سیراف، بوشهر
سده‌های اولیه اسلام
شماره اثر ۳۹۳۹۰

Silver coin with Kufic Inscription
Siraf, Bushehr
Early Islamic period
Inv. No. 39390



64

سکه سیمین محمد شاه قاجار
سیراف، بوشهر
سده‌های متاخر اسلام
شماره اثر ۲۴۰۳۴

Silver coin of Mohammad Shah Qajar
Siraf, Bushehr
Late Islamic period
Inv. No. 24034



65

سکه مسین با خط چینی (مبادلاتی)
سیراف، بوشهر
شماره اثر ۴۴۵۳۹

Copper coin with Chinese Inscription
Siraf, Bushehr
Inv. No. 44539



66

سکه مسین با خط چینی (مبادلاتی)
سیراف، بوشهر
شماره اثر ۴۴۵۳۰

Copper coin with Chinese Inscription
Siraf, Bushehr
Inv. No. 44530



67

کاسه سلادن پایه‌دار
جزیره هرمز، هرمزگان
سده‌های دهم هجری
شماره اثر: ۹۸۰۱۶۹

Pedestaled celadon bowl
Hormoz Island, Hormuzgan
16th Century AD
Inv. No. 980169



68

خمره سفالی
قشم، هرمزگان
سده هشتم هجری قمری
شماره اثر: ۹۸۰۱۹۳

Pottery jar
Qeshm, Hormozgan
14th Century AD
Inv. No. 980193



69

کاسه سلادن
سیراف، بوشهر
سده نهم هجری قمری
شماره اثر: ۲۲۹۸۵

Seladon bowl
Siraf, Bushehr
15th Century AD
Inv. No. 22985

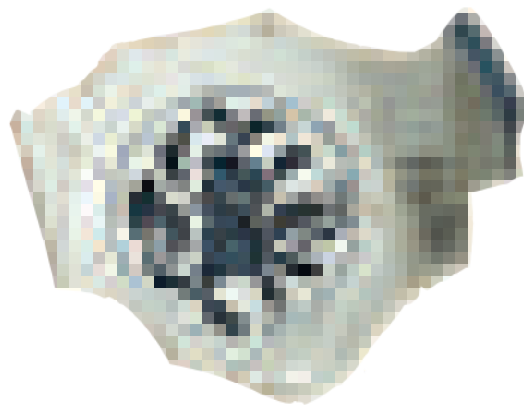
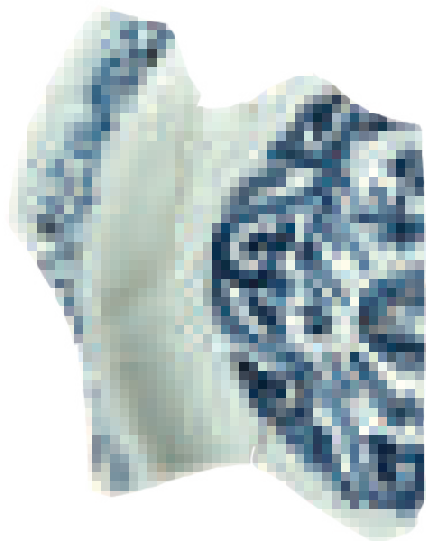


70



A fragment of porcelain with inscription
Hormoz Island, Hormuzgan
Safavid period
this pottery made of in Xuan de (1426-1435AD) Min Dynasty (1368-1644 AD)

قطعه چینی کتیبه‌دار
جزیره هرمز، هرمزگان
دوره صفوی
متن کتیبه: این سفال در دوره ژوان دو (۱۴۳۵ - ۱۴۲۶ میلادی)
در سلسله مین (۱۶۴۴ - ۱۳۶۸ میلادی) ساخته شده است.



Fragments of porcelain
 Hormuz Island, Hormuzgan
 Safavied period (17th Century AD)

▲
 قطعات شکسته چینی‌های آبی و سفید
 جزیره هرمز، هرمزگان
 دوره صفوی

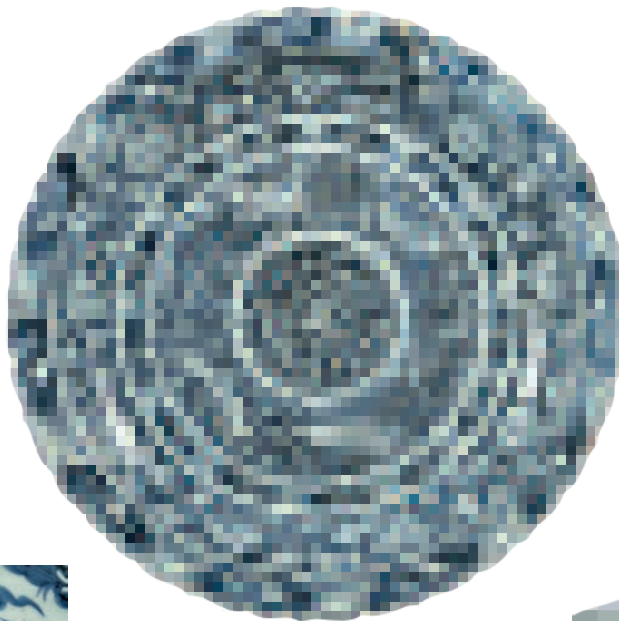


72

Small polychrome porcelain plate
Late 15th Century AD
Inv. No. 8822



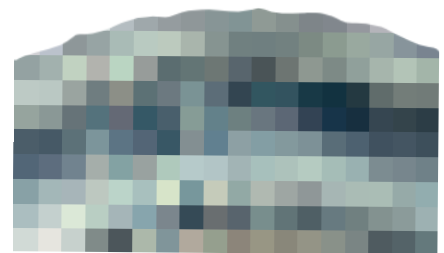
بشقاب کوچک چینی رنگارنگ
اواخر سده دهم هجری قمری
شماره اثر: ۸۸۲۲



73



Blue and white porcelain large plate
Shrine of Shaykh Safi-al din Ardabili, Ardabil
Safavid period
Inv. No. 8713



▲
قاب چینی آبی و سفید
بقعه شیخ صفی الدین اردبیلی، اردبیل
دوره صفوی
شماره اثر: ۸۷۱۳



74

Blue and white porcelain pitcher
Shrine of Shaykh Safi-al din Ardabili, Ardabil
Early 15th Century AD
Inv. No. 9309

تنگ چینی آبی و سفید
بقعه شیخ صفی الدین اردبیلی، اردبیل
اوایل سده ۹ هجری قمری
شماره اثر: ۹۳۰۹



75

Blue and white porcelain pitcher
Sheikh Safi Collection, Ardabil
Early 16th Century AD
Inv. No. 9320

تنگ چینی آبی و سفید
بقعه شیخ صفی الدین اردبیلی، اردبیل
اوایل سده دهم هجری قمری
شماره اثر ۹۳۲۰



Blue and white flower pot
Shrine of Shaykh Safi-al din Ardabili
Ardabil
16th Century AD
Inv. No. 9197

76

گلدان (نرگس دان) چینی آبی و سفید
بقعه شیخ صفی الدین اردبیلی
اردبیل
اوایل سده نهم هجری قمری
شماره اثر: ۹۱۹۷



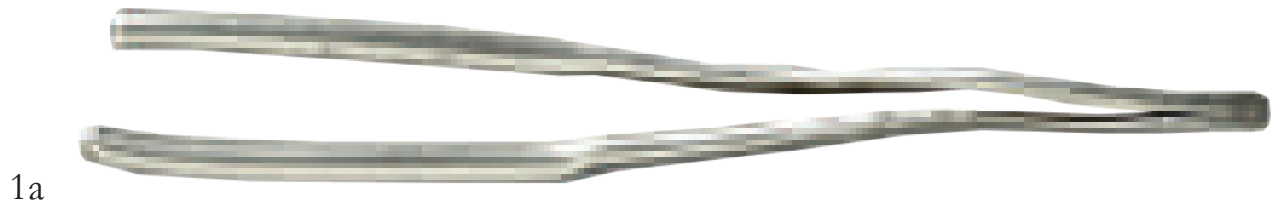
77

Brass astrolabe
Place: unknown
1126 AH.
Inv. No. 4189

A round astrolabe, which its plates are graded and have geographical divisions. One of the plates is reticulated with arabesque designs. In its upper part there is a medallion with inscriptions on the both sides. On one side the name of Fath-Ali Shah dated 1247 AH. have been inscribed and in the other side name of the Safavid Shah Soltan Hosein with the date 1126.

اسطرلاب برنجی
محل کشف: نامعلوم
سال ۱۱۲۶ هجری قمری
شماره اثر: ۴۱۸۹

اسطرلاب برنجی مدور از شش قسمت تشکیل شده و صفحات آن دارای تقسیمات جغرافیایی و مدرج است. یکی از صفحات مشبک با طرح اسلیمی است. در بالای آن ترنجی با دو کتیبه در دو طرف وجود دارد. در یک طرف نام "فتحعلی شاه" با تاریخ ۱۲۴۷ و در طرف دیگر نام "شاه سلطان حسین صفوی" با تاریخ ۱۱۲۶ آمده است. همچنین نام سازنده اثر "عبدالعلی بن محمد رفیع الجزی" و رقم آن "محمدباقر" نیز حک شده است.



1a



1b



2a



2b



3a



3b

Silver ingot
Iranshahr, Sistan and Baluchestan
Safavid, 16th – 17th centuries AD
Inv. No. 2663/1-3

سکه‌های سیمین میله‌ای
ایران‌شهر، سیستان و بلوچستان
دوره صفوی، ۱۱۳۵ - ۹۰۷ هجری قمری
شماره اثر ۲۶۶۳ / ۱-۳

سماور برنجی
مجموعه کشتی تاریخی امیرآباد
اواخر قاجار و اوایل پهلوی
شماره اثر: ۷۹۶

Brass samovar
Amirabad Historical Ship Collection
Late Qajar and Early Pahlavi period
Inv. No. 796



79

سماور برنجی
مجموعه کشتی تاریخی امیرآباد
اواخر قاجار و اوایل پهلوی
شماره اثر: ۱۷۰

Brass samovar
Amirabad Historical Ship Collection
Late Qajar and Early Pahlavi period
Inv. No. 170



80



81

Porcelain pot
Amirabad Historical Ship Collection
Late Qajar and Early Pahlavi
Inv. No. 63/1

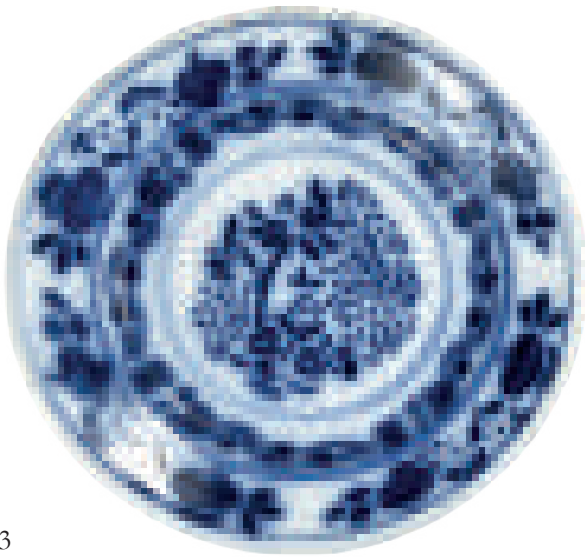
قوری چینی
مجموعه کشتی تاریخی امیرآباد
اواخر قاجار و اوایل پهلوی
شماره اثر: ۶۳/۱



82

Small brass plate
Amirabad Historical Ship Collection
Late Qajar and Early Pahlavi
Inv. No. 1557, 1556, 1554, 1552

سینی های کوچک برنجی
مجموعه کشتی تاریخی امیرآباد
اواخر قاجار و اوایل پهلوی
شماره آثار: ۱۵۵۲، ۱۵۵۴، ۱۵۵۶، ۱۵۵۷



83

بشقاب کوچک چینی
مجموعه کشتی تاریخی امیرآباد
اواخر قاجار و اوایل پهلوی
شماره اثر: ۵۹۵

Porcelain small bowl
Amirabad Historical Ship Collection
Late Qajar and Early Pahlavi
Inv. No. 595



84

بشقاب کوچک چینی
مجموعه کشتی تاریخی امیرآباد
اواخر قاجار و اوایل پهلوی
شماره اثر: ۵۹۱

Porcelain small bowl
Amirabad Historical Ship Collection
Late Qajar and Early Pahlavi
Inv. No. 591



85

بشقاب کوچک چینی
مجموعه کشتی تاریخی امیرآباد
اواخر قاجار و اوایل پهلوی
شماره اثر: ۵۹۰

Porcelain small bowl
Amirabad Historical Ship Collection
Late Qajar and Early Pahlavi
Inv. No. 590



86

Pedestal glass vessels
 Amirabad Historical Ship Collection
 Late Qajar and Early Pahlavi
 Inv. No. 19/1, 19/2, 19/3, 19/4

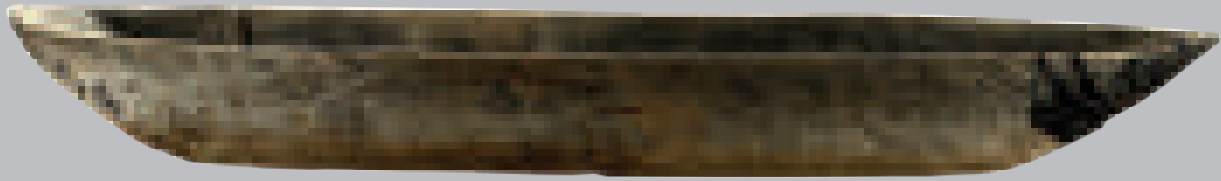
▲
 ظروف شیشه‌ای پایه‌دار
 مجموعه کشتی تاریخی امیرآباد
 اواخر قاجار و اوایل پهلوی
 شماره آثار ۱۹/۱، ۱۹/۲، ۱۹/۳، ۱۹/۴



87

Pedestal glass vessels
 Amirabad Historical Ship Collection, Late
 Qajar and Early Pahlavi
 Inv. No. 425, 425/1, 425/2, 425/3

▲
 ظروف شیشه‌ای
 مجموعه کشتی تاریخی امیرآباد
 اواخر قاجار و اوایل پهلوی
 شماره آثار ۴۲۵/۱، ۴۲۵/۲، ۴۲۵/۳



88



Wooden boat, Kelaz
Astara
Gilan
Early Pahlavi period

قایق چوبی (کلاز)
آستارا
گیلان
اوایل دوره پهلوی

Blue and white porcelain bowl
Amirabad Collection, Lahijan, Gilan
Late Qajar and Early Pahlavi
Inv. No. 561

Porcelain small bowl
Amirabad Collection, Lahijan, Gilan
Late Qajar and Early Pahlavi
Inv. No. 560

Porcelain small bowl
Amirabad Collection, Lahijan, Gilan
Late Qajar and Early Pahlavi
Inv. No. 593-594-597-598-599

Porcelain Small plate
Amirabad Collection, Lahijan, Gilan
Late Qajar and Early Pahlavi
Inv. No. 75/1- 75/2

Silver object
Amirabad Collection, Lahijan, Gilan
Late Qajar and Early Pahlavi

Porcelain saucer with plant motif
Amirabad Collection, Lahijan, Gilan
Late Qajar and Early Pahlavi
Inv. No. 2982

Porcelain saucer with human motif
Amirabad Collection, Lahijan, Gilan
Late Qajar and Early Pahlavi
Inv. No. 232

Porcelain saucer
Amirabad Collection, Lahijan, Gilan
Late Qajar and Early Pahlavi
Inv. No. 5360/3

Hormuzgan Middle Islamic centuries	Blue and white porcelain plate Shrine of Sheikh Safi Ardabili, Ardabil Late 16 th Century AD Inv. No. 8881	Gilan Late Qajar and Early Pahlavi Inv. No. 595- 596 Catalogue No. 83
Stone weight Dashtban collection, Port of Charak Hormuzgan Middle Islamic centuries	Blue and white porcelain pitcher Shrine of Sheikh Safi Ardabili, Ardabil Early 16 th Century AD Inv. No. 9320 Catalogue No. 75	Porcelain plate Amirabad Collection, Lahijan Gilan Late Qajar and Early Pahlavi Inv. No. 591 Catalogue No. 84
Pottery jar Qeshm, Hormozgan 14 th Century AD Inv. No. 980193 Catalogue No. 68	Blue and white flower pot Shrine of Sheikh Safi Ardabili, Ardabil Safavid period Inv. No. 9197 Catalogue No. 76	Porcelain plate Amirabad Collection, Lahijan Gilan Late Qajar and Early Pahlavi Inv. No. 590 Catalogue No. 85
Seladon cup Siraf, Bushehr 14 th Century AD Inv. No. 22985 Catalogue No. 69	Brass astrolabe Place: unknown 1126 AH Weight: 5310 g. Inv. No. 4189 Catalogue No. 77	Glass sugar bowl Amirabad Collection, Lahijan Gilan Late Qajar and Early Pahlavi Inv. No. 19/1, 19/2, 19/3, 19/4 Catalogue No. 86
Manuscript of Al Masalek va Al Mamalek Naskh inscription Author: Abu Eshagh Ibrhim Estakhri Sign by: Ibn-e Savoji Inv. No. 3515	Silver ingot Iranshahr, Sistan and Baluchestan Safavid, 16 th – 17 th centuries AD Inv. No. 2663/1-10 Catalogue No. 78	Glass sugar bowl Amirabad Collection, Lahijan Gilan Late Qajar and Early Pahlavi Inv. No. 425, 425/1, 425/2, 425/3 Catalogue No. 87
Celadon bowl Shrine of Sheikh Safi Ardabili, Ardabil 15 th Century AD Inv. No. 9420	Brass samovar Amirabad Collection, Lahijan, Gilan Late Qajar and Early Pahlavi Inv. No. 796 Catalogue No. 79	Wooden boat (Kelaz) made of Maple Made by: Farz Ali Kouhi (90 years old) From: Darband village, Astara Gilan Pahlavi period Catalogue No. 88
A fragment of porcelain with inscription this pottery made of in Xuan de (1426-1435AD) Min Dynasty (1368-1644 AD) Catalogue No. 70	Brass samovar Amirabad Collection, Lahijan, Gilan Late Qajar and Early Pahlavi Inv. No. 170 Catalogue No. 80	Iron kettle Amirabad Collection, Lahijan Gilan Late Qajar and Early Pahlavi Inv. No. 381
Fragments of porcelain Hormuz Island, Hormuzgan Safavid period Catalogue No. 71	Porcelain tea pot Amirabad Collection, Lahijan, Gilan Late Qajar and Early Pahlavi Inv. No. 63/1 Catalogue No. 81	Iron coffeepot Amirabad Collection, Lahijan Gilan Late Qajar and Early Pahlavi Inv. No. 380
Small polycrome porcelain plate Late 15 th Century AD Inv. No. 8822 Catalogue No. 72	Small brass plate Amirabad Collection, Lahijan Gilan Late Qajar and Early Pahlavi Inv. No. 1552, 1554, 1556, 1557 Catalogue No. 82	Handled pottery bowl pseudo ceramic, Early Islamic period Qeshm, Hormuzgan Inv. No. 980194
Blue and white porcelain large plate Shrine of Sheikh Safi Ardabili, Ardabil Safavid period Inv. No. 8713 Catalogue No. 73	Porcelain plate Amirabad Collection, Lahijan	
Blue and white porcelain pitcher Shrine of Sheikh Safi Ardabili, Ardabil Early 15 th Century AD Inv. No. 9309 Catalogue No. 74		

Early Islamic period Inv. No. 22996 Catalogue No. 51	Pottery vessel Qeshm, Hormozgan Early Islamic period Inv. No. 980194 Catalogue No. 61	Stone vessel Siraf, Bushehr Early Islamic period Inv. No. 22993
Glass cup Siraf, Bushehr Early Islamic period Inv. No. 22956 Catalogue No. 52	Silver coin with Kufic inscription Siraf, Bushehr Early Islamic period Inv. No. 38313 Catalogue No. 62	Small glass vessel Siraf, Bushehr Early Islamic period Inv. No. 980139
Lamp or burner Siraf, Bushehr Early Islamic period Inv. No. 23123 Catalogue No. 53	Silver coin with Kufic inscription Siraf, Bushehr Early Islamic period Inv. No. 39390 Catalogue No. 63	Pottery cup Siraf, Bushehr Early Islamic period Inv. No. 980140
Glazed pottery vessel Siraf, Bushehr Early Islamic period Inv. No. 23020 Catalogue No. 54	Silver coin of Mohammad Shah Qajar Siraf, Bushehr Late Islamic period Inv. No. 24034 Catalogue No. 64	Bronze woad boiler Siraf, Bushehr Early Islamic period Inv. No. 23003
Pottery vessel Siraf, Bushehr Early Islamic period Inv. No. 22997 Catalogue No. 55	Copper coin with Chinese inscription Siraf, Bushehr Inv. No. 44539 Catalogue No. 65	Pottery jar Siraf, Bushehr Early Islamic period Inv. No. 22999
Pottery bowl Siraf, Bushehr Early Islamic period Inv. No. 23026 Catalogue No. 56	Copper coin with Chinese inscription Siraf, Bushehr Inv. No. 44530 Catalogue No. 66	Pottery bowl Siraf, Bushehr Early Islamic period Inv. No. 23025
Pottery bowl Siraf, Bushehr Early Islamic period Inv. No. 23056 Catalogue No. 57	Pedestaled celadon bowl Hormoz island, Hormozgan 16 th Century AD Inv. No. 980169 Catalogue No. 67	Stone object Siraf, Bushehr Early Islamic period Inv. No. 23074
White porcelain bowl Siraf, Bushehr Early Islamic period Inv. No. 22959 Catalogue No. 58	Glass bottle Siraf, Bushehr Early Islamic period Inv. No. 23063	Glazed pottery bowl Siraf, Bushehr Early Islamic period Inv. No. 22962
Stucco decorative Siraf, Bushehr Early Islamic period Inv. No. 22801 Catalogue No. 59	Glass bottle Siraf, Bushehr Early Islamic period Inv. No. 23502	Pottery bowl Siraf, Bushehr Early Islamic period Inv. No. 22992
Pottery bowl Pseudo ceramic, Early Islamic period Hormuz Island, Hormuzgan Inv. No. 980171 Catalogue No. 60	Glass bottle Siraf, Bushehr Early Islamic period Inv. No. 22945	Pottery bowl Siraf, Bushehr Early Islamic period Inv. No. 3720
	Bronze cup Siraf, Bushehr Early Islamic period Inv. No. 23073	Golden coin with Kufic inscription Siraf, Bushehr Early Islamic period Inv. No. 39377
		Stone weight Dashtban collection, Portuguese castle

A piece of carved clams
Izeh, Khuzestan
Parthian period, 248 BC to 224 AD
Inv. No. 921
Catalogue No. 27

Shell with a smooth surface
Susā, Khuzestan
Parthian period, 248 BC to 224 AD
Inv. No. 920
Catalogue No. 28

Pottery jar
Susa, Khuzestan
Parthian period, 248 BC to 224 AD
Inv. No. 23482
Catalogue No. 29

Bronze coin
Elymayean period, 147 BC to 224 AD
Inv. No. 17134
Catalogue No. 30

Bronze coin
Elymayean period, 147 BC to 224 AD
Inv. No. 1845
Catalogue No. 31

Shell with grape image
Urmia, Western Azarbaijan
Parthian period, 248 BC to 224 AD
Inv. No. 1370
Catalogue No. 32

Pottery jar
Susa, Khuzestan
Parthian period, 248 BC to 224 AD
Inv. No. 5667

Shell spoon
Susa, Khuzestan
Sassanian period, 224 -651 AD
Inv. No. 821
Catalogue No. 33

Pottery jar
Susa, Khuzestan
Sassanian period, 224 -651 AD
Inv. No. 5432
Catalogue No. 34

Upper part of a pottery jar
Poshteh Jokandan, Talesh, Gilan
Sassanian period, 224-651 AD
Inv. No. 20990
Catalogue No. 35

Brick
Gorgan wall, Gorgan Bay
Sassanian period, 450-550 AD
Catalogue No. 36

Brick
The Great Wall of Tamisheh, Gorgan Bay
Sassanian period, 450 -550 AD
Catalogue No. 37

Pottery vessel
Gorgan Bay, Caspian Sea
Sassanian period, 550 AD
Inv. No. 2668
Catalogue No. 38

Pottery jar
Caspian Sea, Gilan
Early Islamic period
Catalogue No. 39

Silver coin
Mahshahr, Khuzestan
Sassanian period, 224- 651 AD
Inv. No. 29074

Silver coin
Mahshahr, Khuzestan
Sassanian period, 224- 651 AD
Inv. No. 29111

Silver coin
Mahshahr, Khuzestan
Sassanian period, 224- 651 AD
Inv. No. 29104

Silver coin
Mahshahr, Khuzestan
Sassanian period, 224- 651 AD
Inv. No. 29109

Gold coin
Siraf, Bushehr
Constantin II, Byzantine period, 641-668 AD
Inv. No. 19555

Pottery jar
Siraf, Bushehr
Early Islamic period
Inv. No. 22705
Catalogue No. 40

Clay boat
Siraf, Bushehr
Sassanian period?/ Early Islamic period
Inv. No. 980138
Catalogue No. 41

Iron helmet with silver
decoration
Bandar Rig, Bushehr
Early Islamic period
Inv. No. 6038
Catalogue No. 42

Bronze wood boiler
Siraf, Bushehr
Early Islamic period
Inv. No. 23424
Catalogue No. 43

Glass bottle
Siraf, Bushehr
Early Islamic period
Inv. No. 23017
Catalogue No. 44

Glass bottle
Siraf, Bushehr
Early Islamic period
Inv. No. 22516
Catalogue No. 45

Glass bottle
Siraf, Bushehr
Early Islamic period
Inv. No. 22951
Catalogue No. 46

Pottery oil lamp
Siraf, Bushehr
Early Islamic period
Inv. No. 22986
Catalogue No. 47

Glass bottle
Siraf, Bushehr
Early Islamic period
Inv. No. 23234
Catalogue No. 48

Glass bottle
Siraf, Bushehr
Early Islamic period
Inv. No. 22979
Catalogue No. 49

Pottery pitcher
Siraf, Bushehr
Early Islamic period
Inv. No. 23064
Catalogue No. 50

Glazed pottery jar
Siraf, Bushehr

Object Inventory, Exhibiton of Human and the Sea

Shell beads Yafteh Cave, Lorestan Upper Paleolithic, 39000-35000 BP Catalogue Nos. 1a-1b	Early Dynastic I/II period ca. 2800-2400 BC Inv. No. 3072 Catalogue No. 11	Achaemenid period, 492 - 460 BC Inv. No. 1921/22
Shell pendant Ali Tappeh Cave (Al Tappeh) Mazandaran Epipaleolithic, 12000 BC Inv. No. 2015 Catalogue No. 2	Bronze dish Shahdad, Kerman Bronze Age, ca. 2500-1800 BC Inv. No. 9737 Catalogue No. 12	Silver coin Susa, Khuzestan Achaemenid period, 521- 331 BC Inv. No. 48/2
Part of the Squid-fish bone Toll-e Sozu, Bushehr Lapui period, 3950-3400 BC Catalogue No. 3	Pottery bowl Shahr-e Soukhteh Sistan and Baluchestan Bronze Age, ca. 2500-1800 BC Inv. No. 13247 Catalogue No. 13	Silver coin Malayer, Hamedan Achaemenid period, 521- 331 BC Inv. No. 502 Catalogue No. 20
Shark backbone Toll-e Sozu, Bushehr Lapui period, 3950-3400 BC Catalogue Nos. 4,5	Tablet Persepolis Fortification, Fars Achaemenid period, 509-493 BC Inv. No. PF1452 Catalogue No. 14	Silver coin Susa, Khuzestan Achaemenid period, 521- 331 BC Inv. No. 48/6
Clay boat Susa, Khuzestan Susa I period, ca. 4200 BC Catalogue No. 6	Tablet Persepolis Fortification, Fars Achaemenid period, 509-493 BC Inv. No. PF1363 Catalogue No. 15	Silver coin Malayer, Hamedan Achaemenid period, 521- 331 BC Inv. No. 36/46 Catalogue No. 21
Seal impression Susa, Khuzestan Susa II period, ca. 3800-3100 BC Inv. No. 3004 Catalogue No. 7	Tablet Persepolis Fortification, Fars Achaemenid period, 509-493 BC Inv. No. PF0823 Catalogue No. 16	Silver coin Malayer, Hamedan Achaemenid period, 521- 331 BC Inv. No. 50/9 Catalogue No. 22
Clay ball Chogha Mish, Khuzestān Late Susa II period (Protoliterate) ca. 3400-3100 BC Inv. No. 2729 Catalogue No. 8	Tablet Persepolis Fortification, Fars Achaemenid period, 509-493 BC Inv. No. PF1315 Catalogue No. 17	Pottery jar (Amphora) Susa, Khuzestan Parthian period, 248 BC to 224 AD Inv. No. 22882 Catalogue No. 23
Cylinder seal Susa, Khuzestān Akaddian period ca. 2900 BC Inv. No. 1443 Catalogue No. 9	Tablet Persepolis Fortification, Fars Achaemenid period, 509-493 BC Inv. No. PF1557 Catalogue No. 18	Shell with a smooth surface Izeh, Khuzestan Parthian period, 248 BC to 224 AD Inv. No. 918 Catalogue No. 24
Cylinder seal Hamedan? Akaddian period, Ca. 2900 BC Inv. No. 1634 Catalogue No. 10	Clay seal impression Treasury, Persepolis, Fars Achaemenid period, 492 - 460 BC Inv. No. 1921/58 Catalogue No. 19	Shell with a smooth surface Izeh, Khuzestan Parthian period, 248 BC to 224 AD Inv. No. 919 Catalogue No. 25
Seal impression Susa, Khuzestan	Clay seal impression Treasury, Persepolis, Fars	Shell with the flat surface Izeh, Khuzestan Parthian period, 248 BC to 224 AD Inv. No. 917 Catalogue No. 26

Exhibition Objects



قایق چوبی لوتکا یا کلاز که در آب‌های کم عمق نواحی جنوب دریای کاسپی برای
صید ماهی و پرندۀ استفاده می‌شود.
(نقاش: امیر بهجتی، با نظارت فریدون بیگلری)





ver gave them the possibility to connect the seas, by extending their network to main ports, by constructing coastal administrative centres and developing coastal areas, by furthering caravan trade, and even by sending naval forces over land from one sea to another.

References

Carter, R.A.; K. Challis, S.M.N. Priestman & H. Tofghian
2006 “The Bushehr Hinterland: Results of the first season of the Iranian-British archaeological survey of Bushehr Province, November-December 2004”, *Iran* 44: 63-103.

Floor, W.

2004 “Borāzjān: A rural market town in Bushire’s hinterland”, *Iran* 42: 179-200.

Hallock, R.T.

1969 *Persepolis Fortification texts* (Oriental Institute Publications 92), Chicago.

Henkelman, W.F.M.

2017 “Imperial signature and imperial paradigm: Achaemenid administrative structure and system across and beyond the Iranian plateau”, in: B. Jacobs, W.F.M. Henkelman & M.W. Stolper (eds.), *Administration in the Achaemenid Empire – Tracing the Imperial Signature* (Classica et Orientalia 17), Wiesbaden: 45-256.

Murray, O.

1988 “The Ionian revolt”, in: J. Boardman, N.G.L. Hammond, D.M. Lewis & M. Ostwald (eds.), *Cambridge Ancient History*, vol. 4: Persia, Greece and the Western Mediterranean c. 525 to 479 BC (second edition), Cambridge: 461-90.



PF 1557



PF 1557



PF 1557



PF 1557

Fig. 3. Elamite Fortification tablet PF 1557, lower edge and left edge (above); obverse and reverse (below); photographs courtesy Persepolis Fortification Archive Project, Chicago

was a Persian royal centre, about two hundred stades [c. 40 km] from the mouth of the river.

[Arrian, *Indica* 39.3, translation adapted from E. Iliff Robson].

The lush gardens seen in Alexander's days, at the end of the Achaemenid period, were literally the fruit of earlier investments. The Būšehr peninsula can be fertile, but for this it needs a coordinated effort to build and maintain an irrigation network. In historical times, the peninsula usually existed in close connection with its hinterland, notably the Borāzjān area. In Achaemenid times this was probably not different: one may assume a regional, interconnected landscape 'design' which probably included extensive palmeries, fruit orchards, but also coastal towns (as Arrian indicates), living from fishing and trade, and presumably some kind of naval base. This last point can be demonstrated by a small

group of Elamite texts from the time of Darius that speak of marine personnel. One such text speaks about 259 "ship-men" who were on their way from Pārsa to Media (PFNN 2261:04-08). It can be suggested that their journey had started at the Persian Gulf and that they were heading towards the Caspian Sea or perhaps the Mediterranean. Another document mentions people supervised by "Bakabada the ship-commander" (PT 08). This Bakabada (*Bagapāta-) has been identified with Megabates, the admiral described by Herodotus as leading naval operations off the Anatolian coast in 500/499 BC (*Histories* V.32-33). That such a person, or his subordinates, would be found in Pārsa again shows how interconnected the Persian empire was.

As this short survey indicates, the seas and their shores were not a limit but an opportunity for the Achaemenids. The sheer size of their empire moreo-

kadian and Elamite inscriptions. Babylonian documents show that construction work at these sites began under Cyrus; the Elamite documents from the Persepolis Fortification archive show that the massive building projects were continued under Darius. In fact, not only Egyptian workmen were sent to Tamukkan, but also Cappadocians, Lycians, Skudrians (from northwestern Anatolia and/or Thrace), Bactrians and Sogdians. They included stonemasons and specialists of coloured materials; their number ran in the thousands.

To bring all these people from far away to the Būšehr area was a huge investment for the Persian authorities. Their willingness to do so shows two things: the value of skilled labour in the Achaemenid empire and the importance given to developing the northern Persian Gulf area. The monumental sites were built at the board of an estuary and should collectively be seen as an administrative centre. With it, the Achaemenid kings aimed to develop and control this part of the empire or, put differently, create an 'institutional landscape' in the

hinterland of Būšehr. Such a landscape would include a centralized economy, dependent workers, irrigations systems, granaries, roads, citadels, etc. Although Būšehr province has not been much explored by archaeologists, we can see a glimpse of this institutional landscape in the description of the Būšehr peninsula by the Greek author Arrian (based on the journal of Alexander's admiral Nearchus referring to 324 BCE):

Setting out (again) from there [the southern part of Būšehr province], they reached the city of Hieratis (in) a populous district. The voyage was of seven hundred and fifty stades [c. 150 km]; and they anchored in a canal running from the river to the sea, the name of which was Heratemis. At sunrise they sailed along the coast to a seasonal stream called Padagrus; the entire district forms a peninsula [Būšehr]. There were many gardens, and all sorts of fruit trees were growing there; the name of the district was Mesambria. From Mesambria they sailed and after a voyage of about two hundred stades anchored at Taoce on the river Granis. Inland from here



.Fig. 2. Bardak-e Sīāh (BH47), fragment of a sculptured relief, probably from the reign of Darius or Xerxes; photograph W Henkelman 2013

The Achaemenids and the sea(s)

Wouter F.M. Henkelman¹

180 l. wine, allocation from Ušaya, (a man) named Bakabaduš, a professional guide, received; he gave it to 547 Egyptian workers. They went to Tamukkan. He (Bakabaduš) carried/showed a sealed document (travel authorisation) from Bakabana. (In the) 21st year (501/500 BCE).

[PF 1557, Elamite clay tablet, Persepolis Fortification archive]

The work that these 547 Egyptians were sent to do

is not difficult to guess: their destination, Tamukkan, was probably the coastal town of that name, known in Greek as (cape) Taoce, in Babylonian documents as Tah(u)makka, and in the early Islamic period as Tawwāj or Tawwāz. It can be identified as the modern Borāzjān area in the Būšeher hinterland, where archaeologists have uncovered three monumental Achaemenid sites (Bardak-e Sīāh, Sang-e Sīāh, Čarkhāb) with columned halls, sculpture fragments and parts of Ak-



Fig. 1. Remains of a columned hall at Bardak-e Sīāh (BH47); photograph W. Henkelman, 2013

1.(EPHE, Paris)

an important role in the ancient cultures. Furthermore the importance of the seascapes is confirmed by the archaeological evidence as well (e. g. tools for knitting fishnets found associated with buried bodies, or the holes in the rocks to dock the ships). So boat and fish became important elements in the collective image.

The engraved ship and fish figures define a new space, a new scape into which the stories of a human group or more are told. Although these stories can never be deciphered, the rock art narrative involves the importance of sailing and fishing in general, during prehistoric times. We may propose that since the boat separates the underwater from the land and the sky, this symbol might have been signified a vehicle putting in connection the real world with the beyond one: a world of spirits that can be reached by interacting with and engraving the rock surface, which represents the veil separating the two worlds.

Finally the territorial dispersal of the boat figures witnesses the maintenance of an importance given to sailing and fishing activities for the ancient population on a wider scale. The chronological comparisons suggest the rhythm of the cultural and human dispersal on long distances along the millennia (Fig. 11), according to the climatic and so environmental changes occurred at the beginning of Holocene, that pushed the human groups north-westward.

References

- Anati, Emmanuel
2001 *Gobustan. Azerbaijan*. Capo di Ponte (BS): Edizioni del Centro.
- Arslanov, Kh.A., Tamara A. Yanina, A.L. Chepalyga, A.A. Svitoch, R.R. Makshaev, F.E. Maksimov, S.B. Chernov, N.I. Tertychniy, and A.A. Starikova
2015 "On the Age of the Khvalynian Deposits of the Caspian Sea Coasts According to ^{14}C and $^{230}\text{Th}/^{234}\text{U}$ Methods." *Quaternary International*, 1–7. <https://doi.org/10.1016/j.quaint.2015.05.067>.

- Jafarzade, Iskhag Mamed
1973 *Gobustan. Qayaüstü Rəsmələri*. Baku: Nurlar.

- Lahelma, Antti
2008 *A Touch of Red. Archaeological and Ethnographic Approaches to Interpreting Finnish Rock Paintings*. ISKOS. Helsinki: The Finnish Antiquarian Society.

- Rustamov, Djafargulu
1994 *Gobustan Dünyası*. Baku: Azerneshr.

- 2006 *Gobustan, the Ancient Centre of Azerbaijan Culture: Devoted to the 80th Anniversary of Archeologist Jafargulu Rustamov*. Edited by Firuza Muradova. Baku: Nurlar.

- Rustamov, Djafargulu, and Firuze Muradova
2008 *Kıçıkdaş Abideleri*. Baku: E. L.

- Sigari, Dario
2013 "Palaeolithic Rock Art in Gobustan, Azerbaijan, The Rock 44 of Böyük Daş, Gobustan." *Journal of Iranian Archaeology* 4: 15–22.

- 2017 "Portrayal of a Sea in a Semiarid Environment: Boat Engravings in Böyük Daş, Gobustan." *Journal of Arid Environments* 143 (29): 57–63. <https://doi.org/10.1016/j.jaridenv.2016.12.012>.

- Sigari, Dario, Sevinc Shirinli, and Rahman Abdullayev
2019 "Gobustan Rock Art Cultural Landscape." In *Encyclopedia of Global Archaeology*, edited by Claire Smith, 41–66. Cham: Springer.

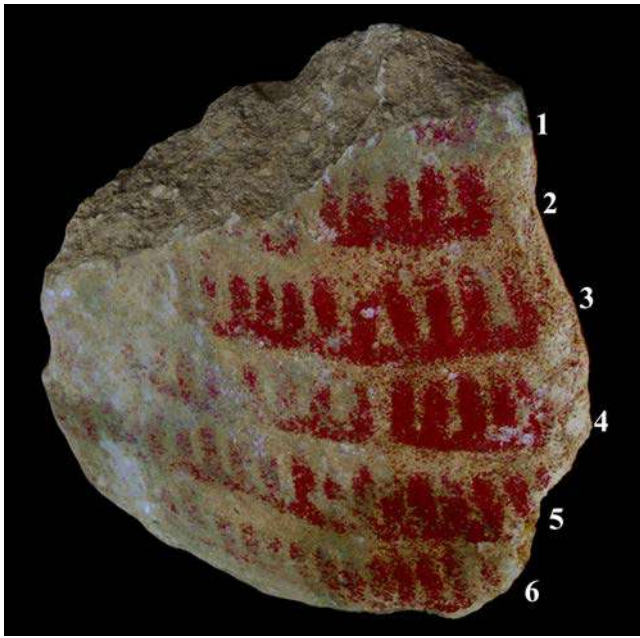


Fig. 10. The painted boulder of Romanelli cave

depicted in different styles. Three of the boats have the sunshaped prow and one of them the “X”-shaped crew. Concerning keels and general size of the boats they vary a lot. The lower part of the rock was originally under the soil and then excavated by Rustamov and Muradova, who named the site “Firuz”. The findings here discovered were attributed to different period from Upper Palaeolithic to Copper Age, and here was found a burial with a child and ten adults, attributed to 10.000 years ago (Rustamov, 2006). Skeletons were accompanied with pendants and other objects, some of them have been recognised as tools for knitting fishnets, witnessing the importance of the water resources in the economy and culture of those people who live in Gobustan at that time.

Conclusion

To conclude, the boat engravings not only tell that sailing was already practiced during the Late Pleistocene in Gobustan and probably in other Mediterranean areas, but that the Sea and its resources played



Fig. 11. A map showing the distribution of boat figures

resident populations, spreading symbols on wider territories (Fig. 9).

An interesting reference more comes from the Romanelli cave, in southern Italy, where a big painted slab was found within archaeological layers attributed to a Late Upper Palaeolithic culture. The painted motif, if correctly displayed, reminds the boat figures that can be found both in Gobustan and in Scandinavia (Fig. 10).

Differently from the ship representations, the fish figures have a wider dispersal. Examples can be found in several sites of the Western Europe and Scandinavia as well. Sometimes the boat symbol seems to be associated with funerary ritual, or possibly with the aim of connecting this world with a one beyond, signifying

the boat as vehicle to cross from a concrete reality to a spiritual one.

Rock art and archaeological record

The importance of the sea can be detected not only in the rock art evidence, but in the uncovered archaeological findings as well. A big rock in Kiçikdaş offers an interesting example. Indeed this boulder together with other stones, form a sort of sheltered area. On its western surface, so opposite to the Caspian Sea, it has around 34 engravings representing ships. The uncertainty on the number is due to the difficulty of reading part of the palimpsest. Boat figures are from the bottom to the upper part of the surface and are

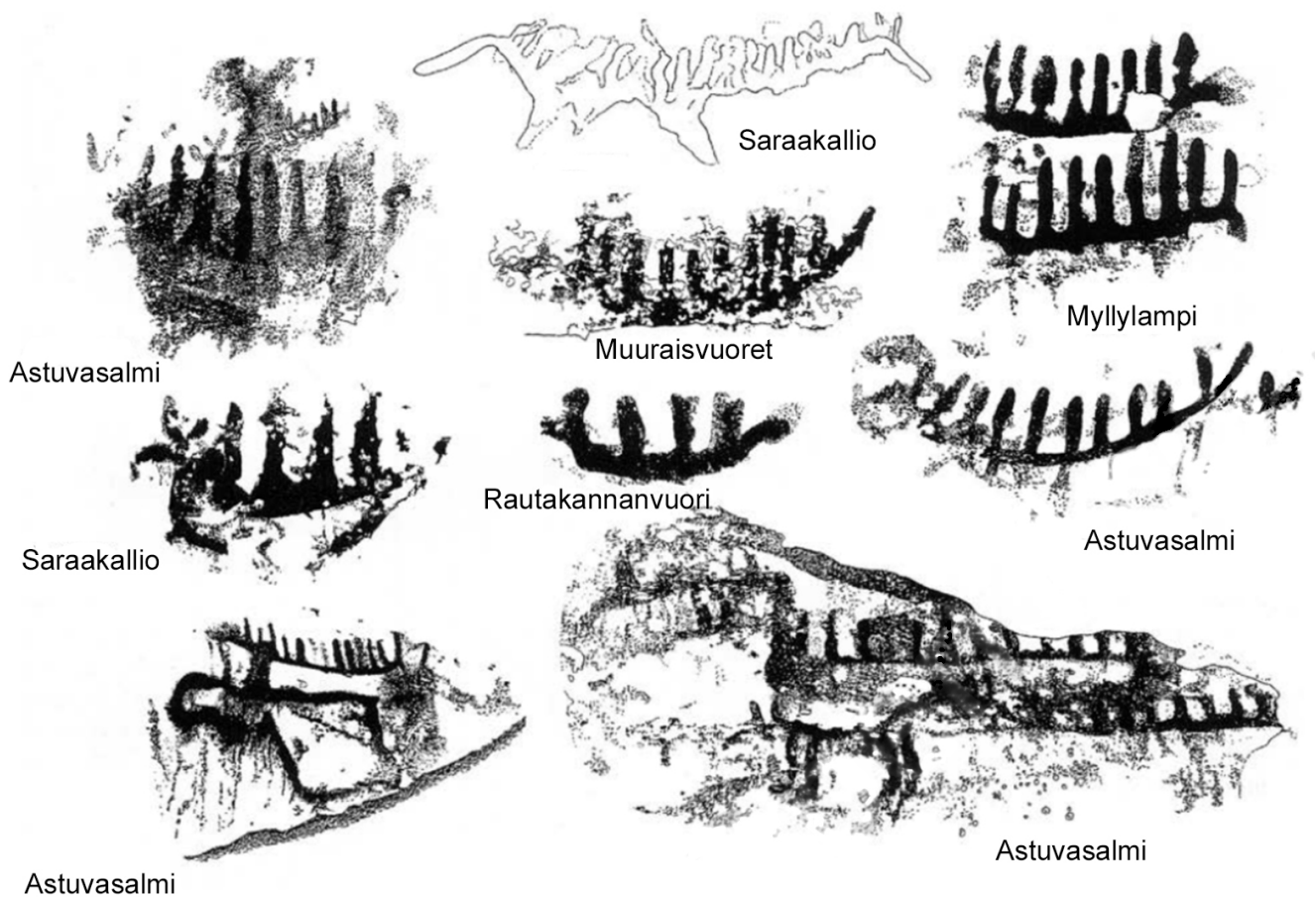


Fig. 9. Tracing of ship figures from the Scandinavia region

had to be paleo-beaches. According to (Arslanov et al., 2015), we can suggest that the first boat images, which are set on the upper terraces of both B y kdař and Kiikdař, date back to a period of deglaciation, occurred between 16 and 14,000 years ago or even before, when the Caspian Sea level was higher than today. Then, between 14 and 12,000 years ago, the Later Khvalynian stages occurred, rising sea level between 0 and -12masl. To this period, or to a later one, can be dated the boat figures engraved at the B y kdař and Kiikdařhill feet. From here the boat style with the sun-symbol on the prow and the “X”-shaped crew could spread up to the higher, to the upper terrace (Fig. 8).

The fishform figures can be linked to the sailing theme as well. And since the big figures engraved seem to

belong to the most ancient horizons, they confirm the influence that the water resource had on the ancient populations image.

The boat figures in other rock art sites

Boat figures can be found in other rock art sites. The strongest comparisons can be established with the ship images found on the Scandinavian Peninsula. Several rock art sites are known, e.g. Kanozero, Alta, Saraakallio, Bohusland, Myllylampi... (Lahelma 2008). The boat motifs are very closed to what can be found on the Gobustan rocks, and the differences in chronologies can be justified by cultural movement towards the northern regions of Europe. The strong climatic and environmental changes might have produced migratory phenomenon pushing west/northwards the ancient



Fig. 8. Boat figures from the big boulder of Firuz site in Kiikdař



Fig. 6 The big frieze of Rock No.8 with its boat figures

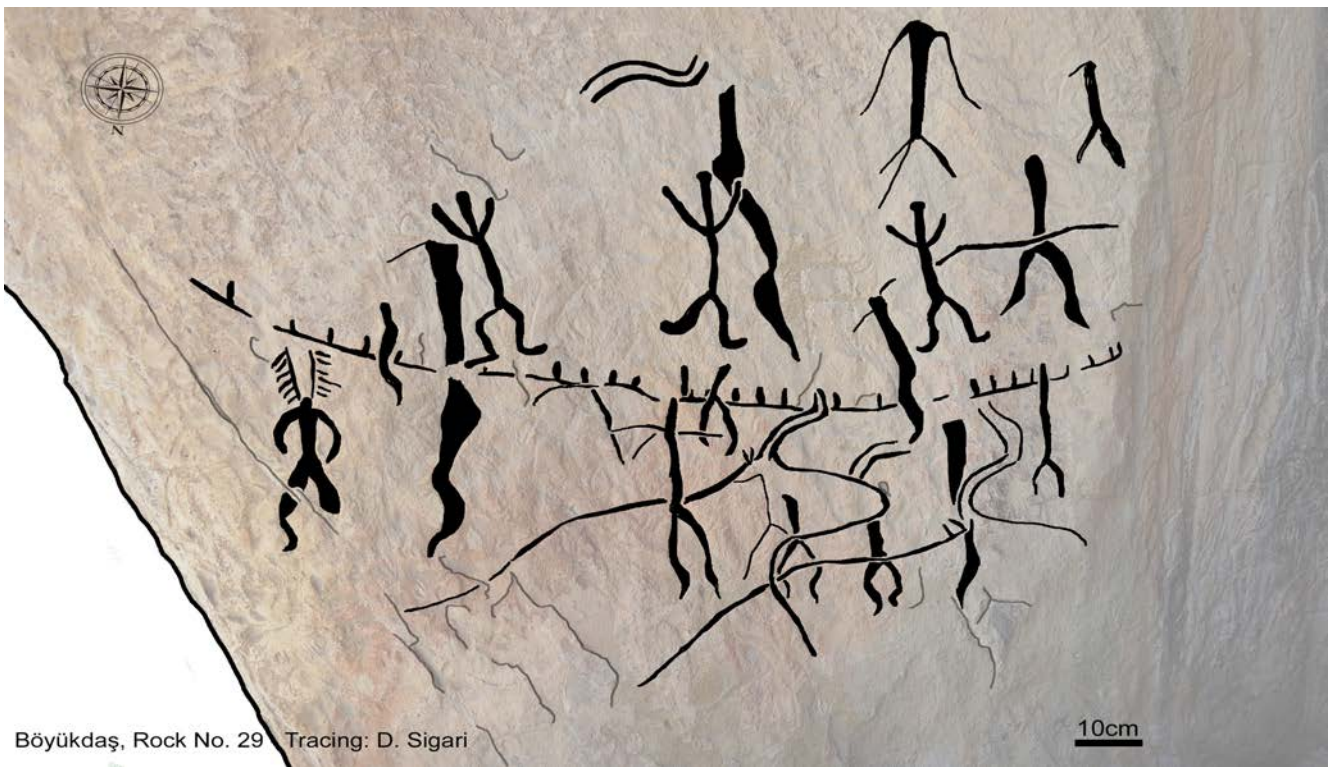


Fig. 7. A big boat overlapped by anthropomorphic and zoomorphic figures. More human figures are engraved around

The azeri archaeologist purposed a functional analysis of the boats as well, stating that: “Ancient ships have undoubtedly been constructed first to sail across the river, and then for fishery development purposes. They brought to invention of fishing nets, transportation of industrial goods by lakes and rivers, improvement of trade, relations between the tribes, they were used for fish hunting as the main transportation mean, and even for military purposes.”(Rustamov 2006).

A recent study changed the perspective in under-

standing the chronology, looking at the relationships between rock art and landscape, or we should say “seascape” the boat figures of Gobustan rock art reveal a strong influence of the seascape, in the general figurative production. They had been engraved for a long time, changing style, possibly according to new ideologies. The changes in styles, altitudes and positioning of boat figures can suggest a relative chronology and reveal the different use of spaces, from the top of the hills, down to the lower terraces, on what

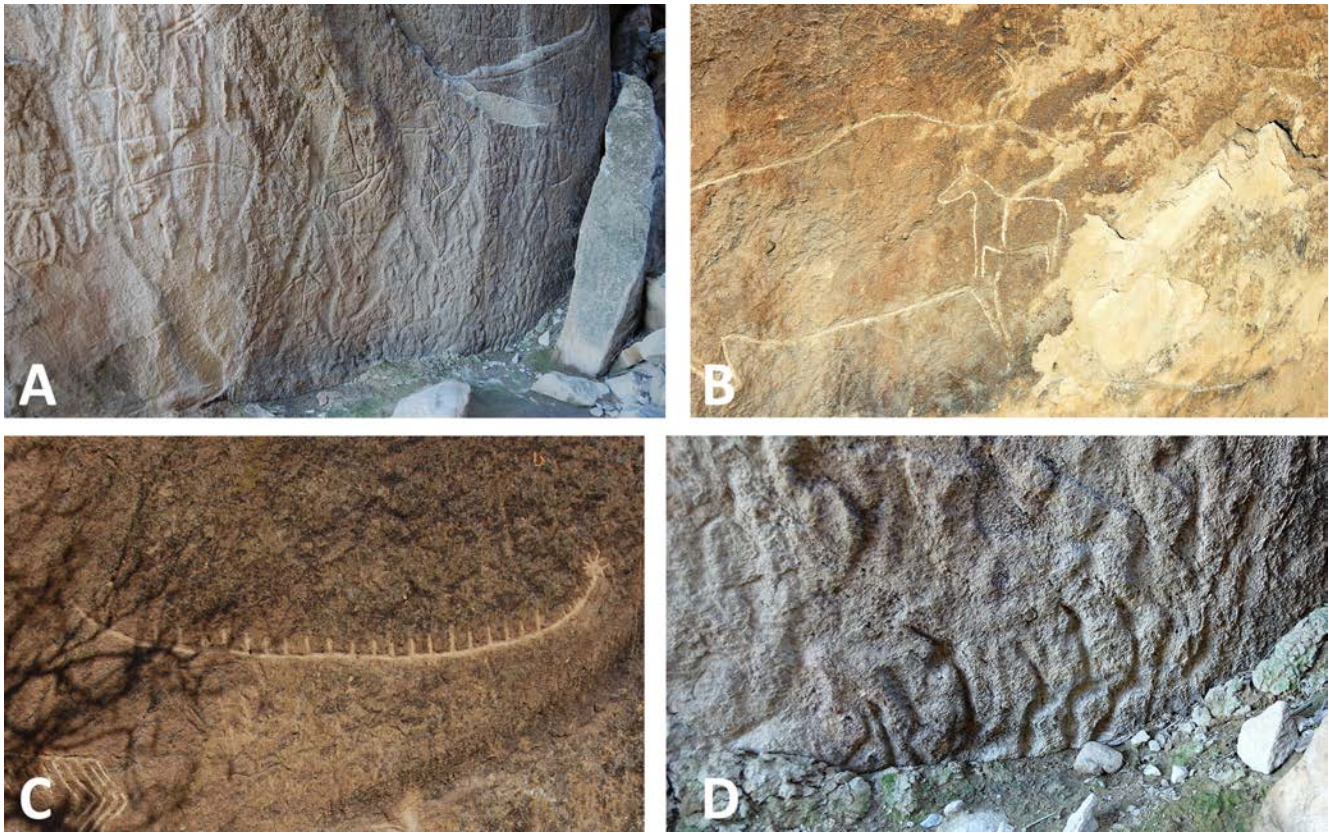


Fig. 5. The main themes of Gobustan rock art

The boat figures

The boat figures are one of the main themes in Gobustan rock art (fig.6). This typology of graphic unit is characterised by a horizontal or slightly curved line onto which a series of short perpendicular segments are. Occasionally it is possible to recognise the use of natural rock shapes to represent the complete boat or part of it.

The different ship representations may change in:

- Length: there are a number of long boats that measure more than 1.50 m in length as well as shorter boats
- Curvature of the keel.
- Prow and stern: prows are characteristically engraved in a hooked shape. Accompanying the ships with this decoration there are sun-like symbols that can be set at the end of the prowline or can be realised by curving the prow and adding the rays. On the other hand, both sterns and prows can be curved towards the deck. All these stylistically different boats can appear on the same rock, possibly revealing a relative chronology among them.
- The deck: it may be differentiated by the way of the

so called crew of the ship, which can be depicted as simple, with short vertical lines, or “X”-shaped.

The boat figures often appear associated with other themes: female silhouettes, hunters-warriors, aurochs; and can be over/underimposed or juxtaposed with the anthropomorphic and zoomorphic figures (Fig. 7). These kind of relations among the graphic units help to establish their relative chronology and to better understand the kind of relationship that existed between human agency and seascape.

4. The chronological issue

According to Rustamov’s chronological sequence, the small boat figures are the most ancient ones since they were built to carry between 2 to 5-6 people. On the contrary the bigger ships were done later. For this kind of figures, Rustamov recognised two styles: lines and silhouettes. He interpretes the first ones as made of “trees and trunks”, and second ones of “bamboo and cane”. Moreover he suggested how the latest ships were wireframe (Rustamov 2006).

The occupation of Gobustan continued till historical times as several inscriptions in Latin, Arabic and Cyrillic witness. At the feet of Böyükdaş hill there is a Roman inscription engraved by a soldier of the 12th Legio Fulminata (Fig. 4). On numerous stones images of caravans attributed to the Middle Age can be found. Finally the Arabic and Cyrillic inscriptions confirm the long history that passed through Gobustan, moving East to West and viceversa along the Eurasian continent.

The Gobustan rock art

With its rich rock art heritage, produced from the upper Palaeolithic to historical times, Gobustan is one of the richest open air rock art sites. Moreover, being a sort of landbridge between Asia and Europe, it offers a unique perspective in the understanding of the migratory routes, and so the cultural dispersal, between the two continents in the past.

In terms rock art techniques, it is scratched and/or abraded into the limestone rocks, with exception of only two red painted figures (Rustamov 2006). The main themes include the auroch, horse, boats, feminine silhouette, warrior-hunter, goat, camel, tamga, deer, and rider. Each chronological phase has its own distinct style and subject matter (Fig. 5).

The chronology of the rock art is mainly based on stylistic comparisons, but in few cases it was possible to give a chronological reference to some engraved slabs found in the excavation.

Jafarzade recognised six styles and grouped them into two phases: the first three belong to the most ancient periods. Years later the rock art specialist Anati reviewed Jafarzade's chronology defining more phases and sub-phases. Always starting from Jafarzade's chronology, Djafargulu Rustamov proposed a stylistic evolution of the Gobustan rock art too, but for each subject and only for three main categories: anthropomorphs, zoomorphs and boats (Anati 2001; Rustamov 2006; Sigari 2013).

Last Farajova elaborated a new stylistic and more detailed chronology, recognising six phases each subdivided into different styles. The first phase has been subdivided into four styles and would correspond to the whole Upper Palaeolithic and Mesolithic: most of ship representations belong to the 4th style of the 1st phase (Farajova, 2009).

Finally, giving a rough scheme, Sigari, Shirinli, and Abdullayev (2019) defined five main horizons: Horizon I (Upper Palaeolithic-Mesolithic), Horizon II (Neolithic), Horizon III (Bronze Age), Horizon IV (Iron Age-Antique), and Horizon V (Middle Age and later) (Sigari, Shirinli, and Abdullayev 2019).

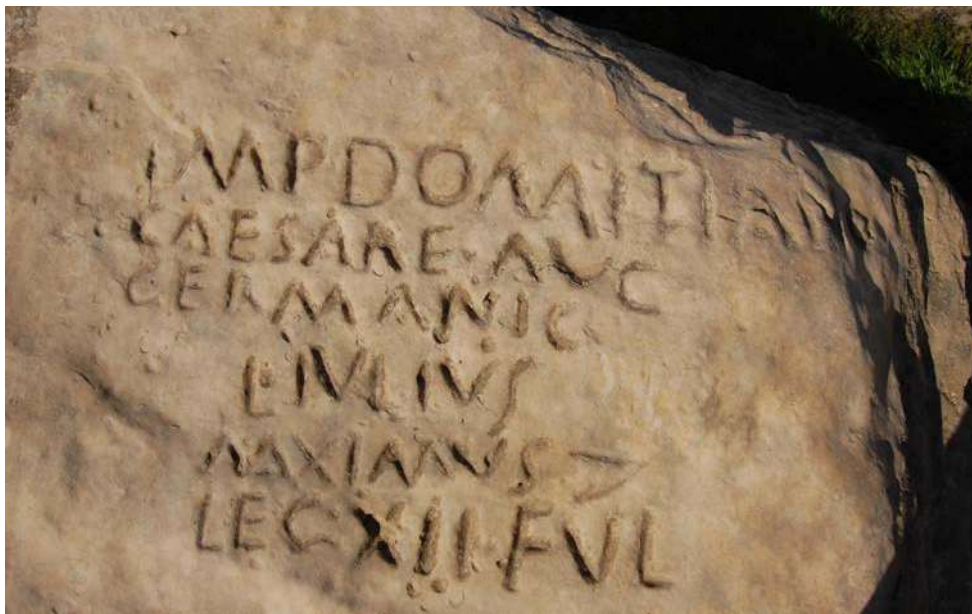


Fig. 4. The Latin inscription dated back to the years of Domitian emperor, done by a soldier of the Legio XII Fulminata



Fig. 3. The B y kdaş hill with its terraced profile

gravings style and their relative altitude. Indeed some styles can be detected only on the upper terraces suggesting that the mountain feet were not accessible, being submerged.

The first archaeological researches and the chronological issue

The first Gobustan engravings were discovered in May 1939 by the archaeologist Ishag Jafarzade, but due to the tragic events of the World War II he had to stop his investigation, restarting it only in 1947. By the year 1965, Jafarzade recorded more than 3,500 petroglyphs, including anthropic hollows and holes, on more than 750 rocks (Jafarzade 1973).

Archaeologists C. Rustamov and F. Muradova continued the archaeological research in Gobustan after Jafarzade, unearthing a long chronological multilayered stratigraphy that revealed human occupation of the region from Upper Paleolithic to Middle Age (Rustamov 1994; Rustamov and Muradova 2008). The archaeological excavations were undertaken in a number of rock shelters. Kurgans, a multiple burial (ten adults and one child) in Firuz, a so-interpreted sanctuary in Yazılıtepe, Bronze Age settlements, and thousands of archaeological artefacts were uncovered as well. Moreover Muradova and Rustamov recorded nearly

400 new engraved stones, increasing the number of rock art sites to more than 1,000 rocks with more than 6,000 engravings (Rustamov and Muradova 2008), and comparing the stratigraphic sequences of each of the rock shelter sites, it was possible to correlate them with a more precise chronology.

Both the archaeological evidences, that may suggest a relative chronology and cultural association, and the Caspian Sea with its eustatic movements constitute a valid help to better understand the adaptation processes occurred during the millennia and the influence of the sea in the ancient people image (Sigari 2017).

The first occupation phase seems to date back around 16-17,000 years ago, according to the rise of the Caspian Sea and suggesting how a variety of locates were utilized, from hilltops to the lower beaches. The Neolithic is underrepresented, probably due to a natural catastrophe occurred in Gobustan, recognized through a number of different rock displacements that occurred in the early years of the Mesolithic-Neolithic transition (Rustamov 2006).

Later during the Bronze Age, it is possible to recognize a strong influence by other Caucasian cultures, e.g., the “Kura-Arax,” “Maykop,” and “Khojaly-Gadabay” (Sigari, Shirinli, and Abdullayev 2019).

YazilyTepe and was included in the World Cultural Heritage list by the UNESCO in 2007 (Sigari, Shirinli, and Abdullayev 2019) (Fig. 1).

Gobustan, which means the “land of dry riverbed” is characterized by a rocky landscape, within a semiarid environment, on the northern edge of the subdesert plane called Shirvan Steppe, and represents a land-bridge between Europe and Asia.

The geology of Gobustan comprises a thick limestone sedimentary rock which encloses numerous species of bivalve shells of *Didacna sp.*, a fossil record which testifies the submersion of the region during the Pleistocene era. Indeed following the maximum stage of the Early Khvalynian Sea transgression (up to +50 m asl), two more transgression movements occurred during a pe-

riod of deglaciation, approximately around 16,000 and 14,000 years ago, increasing the sea level up to +35 and +22 meters. At that time Gobustan had to be under the water and the two hills Büyükdaş and Kіçikdaş appeared as two islands. Later on, between 14,000 and 12,000 years ago the Caspian Sea level increased twice again up to 0 and -12 meters (Arslanov et al. 2015; Sigari, Shirinli, and Abdullayev 2019) (Fig. 2).

The characteristic terraced profile of the upland areas, Büyükdaş and Kіçikdaş is a clear evidence of ancient coastal lines (fig.3) onto which the first human groups landed and settled down, so it is possible to use the Caspian eustatic movements as a valid chronological indicator for the rock art chronology (as well as other archaeological factors), according to the en-

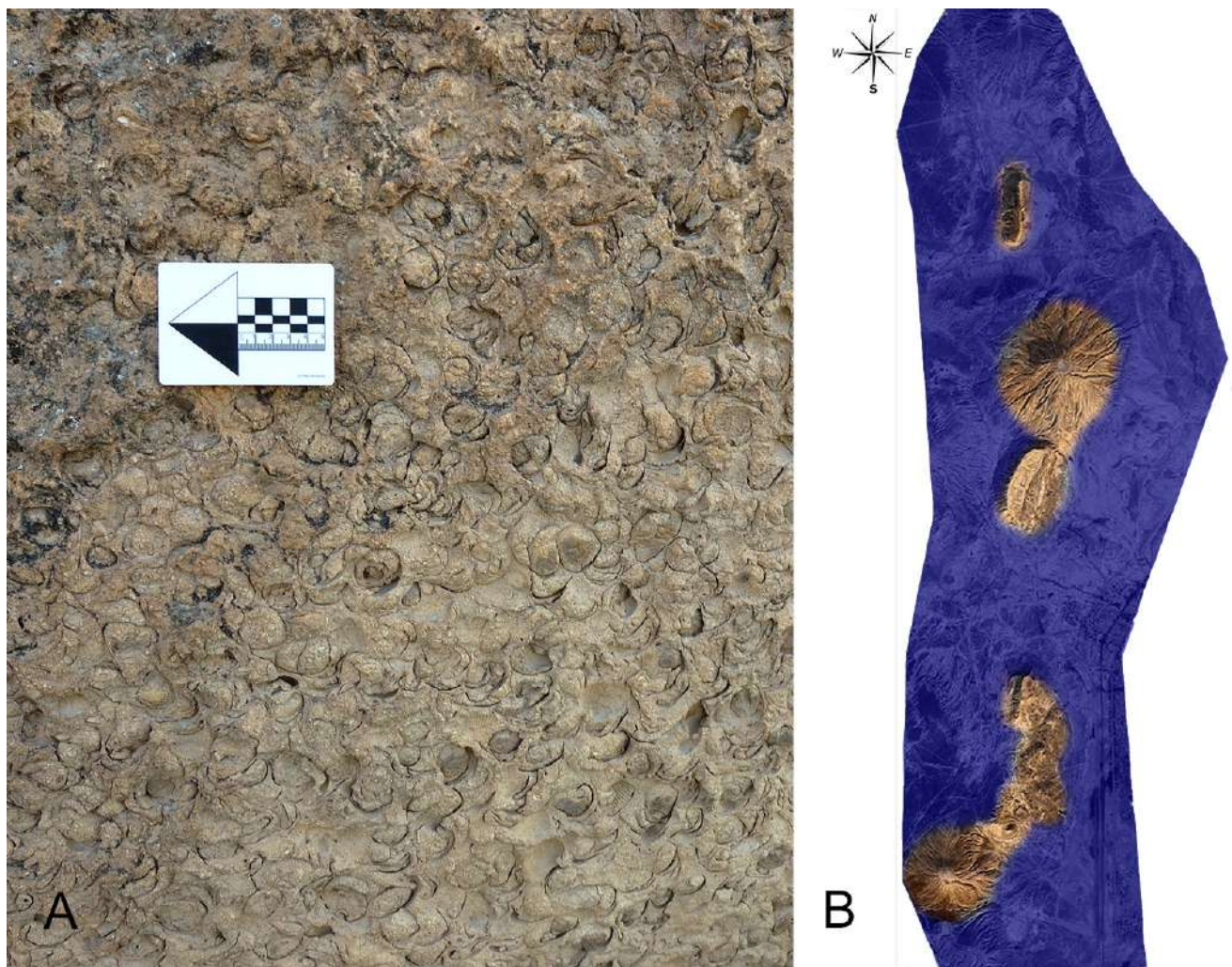


Fig. 2. *Didacna sp.* fossils in the rocks of Büyükdaş (A) and how Gobustan had to look like when submerged by the Sea

The Sea on the Rocks. Sailing in the Rock Art of Gobustan

Dario Sigari¹

Introduction

With more than 6.000 petroglyphs on more than 1.000 rocks, Gobustan represents one of the richest open air rock art sites in Euroasia. The long chronology, from the upper Palaeolithic to historical times, together with the high quality and the good preservation status of the engravings make this heritage unique.

The main themes of the Gobustan rock art include animals (auroch, horse, goat, camel, deer), humans (feminine silhouette, warrior-hunter, rider), tamgas and boats. Each chronological phase has its own distinct style and subject matter. However the presence of boat and fish gives a deep and unique insight of the relationship between the people who settled this region

and the Caspian Sea.

In this paper the author discusses the boat theme and its implication in the ancient population of Gobustan image, presenting it in the wider archaeological, paleogeographic and rock art context.

Geography and geology of a unique territory

National Artistic Historical Reserve of Gobustan (Azerbaijan) is 60 km south far from Baku, the Azerbaijan capital city. Covering an area of 4,535ha, it is at the easternmost extremity of the Great Caucasus range, along the west bank of the Caspian Sea, and within it there is the Gobustan Rock Art Landscape, which encloses three main rock art sites, Böyükdaş, Kiçikdaş and Jingirdağ-

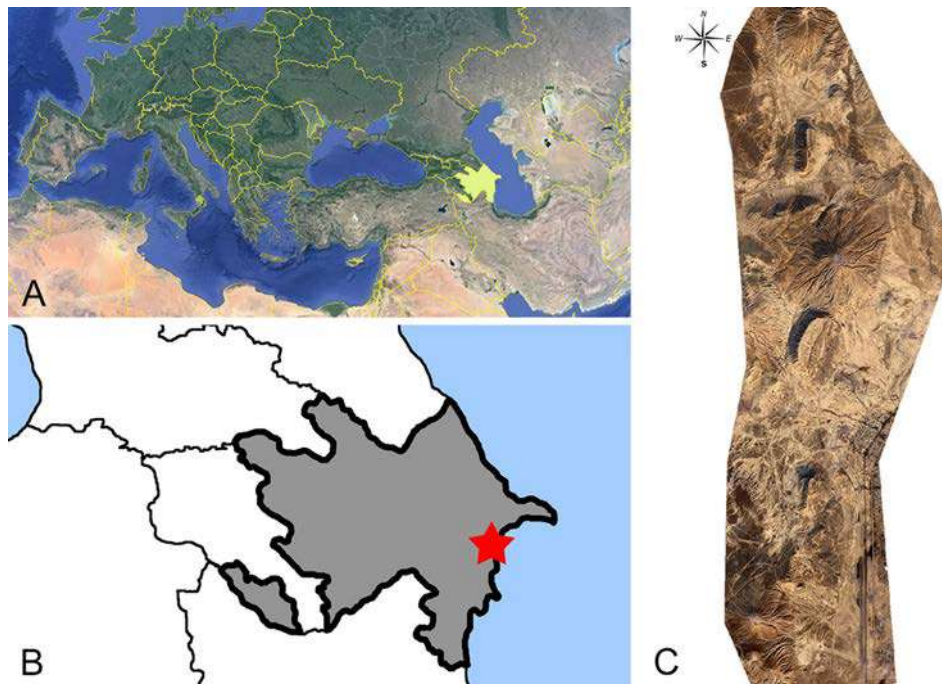


Fig. 1. Where Gobustan is (A, B) and the area of the National Historical-Artistic Preserve, from the top to the bottom Jingirdağ-Yazily Tepe, the Kəvizə mud volcano, Böyükdaş and Kiçikdaş (C)

1. Università degli Studi di Ferrara, Dipartimento di Studi Umanistici, C.so Ercole I d'Este, 32, Ferrara - Italia
Collaborator of the Geosciences Center, Coimbra University. Portugal
dariothebig@anche.no; sgrdra@unife.it

- Potts, D. T.
2011 "The Portuguese on Qeshm", in: *Portugal, The Persian Gulf and Safavid Persia*, R. Matthee and J. Flores (eds.), p.: 99-118, Peeters, in association with the Iran Heritage Foundation and the Free Gallery of Art & Arthur M. Sackler Gallery, Smithsonian Institution.
- Potts, D. T. and C. A. Petrie
2004 "Report on a Brief Reconnaissance of Archaeologically and Environmentally Significant Sites on Qeshm Island", *Qeshm Free Zone*: 1-30 (unpublished).
- Priestman, S. M. N. and D. Kennet
2002 "The Williamson Project: Sasanian and Islamic Pottery from Southern Iran", *Iran*, Vol. XL: 265-7.
- Priestman, S. M. N.
2003 "The Williamson Collection Project: Sasanian and Islamic Survey Ceramics from Southern Iran, current research", *Iran*, XLI: 345-8.
- Priestman, S. M. N.
2004 "Leave No Stone Unturned: Stein and Williamson's surveys compared", in: *Sir Aurel Stein Proceedings of the British Museum Study Day 2002*, H. N. Wang (ed.): 29-35, British Museum Occasional Paper 142.
- Rahmati, M. and A. Dashtizadeh
2019 "Report on Survey and Excavation at Bam-e Qeshm Paleolithic Site, Qeshm Island", in: *Proceedings of the 16th Annual Symposium of Iranian Archaeology (2015-2016)*, p.: 181-184, Tehran: Iranian Centre for Archaeological Research (in Farsi).
- Rahmati, M., A. Dashtizadeh, with contribution of L. Yusefi, S. Zarei, M. Akbari, M. Mokhtari and A. Pirmoradi
2016 *Report of Excavation at Bam-e Qeshm Open-Air Site*, ICHTO; Qeshm Free Zone (unpublished) (in Farsi).
- Shamlou, G. A.
1970 *Preliminary Report of Surveys in Southern Coastal Province: Qeshm* (Vol. 1), General Department of Archaeology and Popular Traditions, Ministry of Culture and Art, Archives of Documentation Center (unpublished) (in Farsi).
- 1972 "Archaeological Explorations in the Minab Region", *Bastan Shenasi va Honar-e Iran*, No. 9-10: 124-8 (in Farsi).
- Sourtiji, S. and M. Mortezaei
2012 "Archaeological Excavations of Harireh in Kish", in: *Persian Gulf Studies* (Vol. 5), A. R. Kheirandish and M. Tabriznia (eds.), pp.: 345-370, Tehran: Khaneye Ketab Publication, (in Farsi with English abstract).
- Stein, A.
1937 *Archaeological Reconnaissances in North-Western India and South-Eastern Iran*, London: Macmillan & Co.
- Vosoughi, M. B.
2005 *The History of the Persian Gulf and Its Bordering Territories*, Tehran: SAMT (in Farsi).
- Whitehouse, D. & A. Williamson
1973 "Sasanian Maritime Trade", *Iran*, Vol. XI: 29-49.
- 1976 "Kish", *Iran*, Vol. XIV: 146-7.
- Wiesner, U.
1977 *Preliminary Report on Observations Made on Hormuz Island*, Museum für Ostasiatische Kunst der Stadt Köln (unpublished report).
- Williamson, A.
1971 *Archaeological Survey of Islamic Sites in Southern Iran 1969-1970*, (unpublished report).
- 1972 "Persian Gulf Commerce in the Sassanian Period and the first two Centuries of Islam", *Bastan Chenassi va Honar-e Iran* (revue d'archeologie et d'art Iranies), No. 9-10: 97-109.
- Yaghmai, E.
2001 *Report of First Season of Archaeological Excavations at Portuguese Castle, Qeshm*, Tehran: Iranian Centre for Archaeological Research, Archives of Documentation Center (unpublished) (in Farsi).
- 2002 *Second Season of Excavation at Portuguese Castle, Qeshm Island*, Tehran: Iranian Centre for Archaeological Research, Archives of Documentation Center (unpublished) (in Farsi).
- 2014 "Excavation at Portuguese Castle, Qeshm", in: *Afarin Adib*, (celebration of Prof. Adib Boroumand), Sh. Ariamanesh (ed.), pp.: 621-34, Tehran: Enteshar Press Co. (in Farsi).
- Yasi, J.
1972 *Report on Archaeological Survey in Abu Musa and Tonb-e Bozorg Islands*, General Department of Archaeology and Popular Traditions, Ministry of Culture and Art, Archives of Documentation Center (unpublished) (in Farsi).
- Zarei, S.
2017 "History of Archaeology in Hormozgan; part one", *Nasim-e Badgir*, Vol. 1, No. 1: 16-21 (in Farsi).
- Zarei, S. and M. Ravai
2018 *Preliminary Report of Inquiry Eastern Coast of Hormuz Island*, Cultural Heritage, Handicrafts and Tourism Organization of Hormozgan Province, Deputy for Cultural Heritage (unpublished) (in Farsi).

of a rich collection of animal remains from the excavation campaign of Qaleh Naderi Castle on the island of Qeshm, comprise the first and the most accurately examined of zooarchaeological research of any site over the islands of Hormozgan.

During the years 2006 to 2007, underwater archaeological surveys on the islands of Qeshm, Hormuz, Hengam and Larak were conducted by the Underwater Archaeology Department of the Iranian Center for Archaeological Research. In spite of the significance of underwater archaeology in its contribution to understanding human past and its valuable achievements which has transformed our way of thinking about human occupation of islands, regrettably maritime surveys have not been pursued in systematic and continuous manners, and worse, the results of many conducted projects are yet to be published after a decade.

Absence of a continuously pursued program of archaeological studies aiming to provide insights into the life and land use over the islands of the Hormozgan province, is one of the major hurdles in archaeological research and examination of the region's past. Of course, as seen, a significant amount of information has been gathered over the last few decades vis-a-vis these islands and their cultural remains, but many have remained for the most part unpublished and simply preserved in archival centres of museums. To make the matter worse, in some cases, the very reports have not been analysed and therefore there is no information available on the nature of results contained in some studies. With all these obstacles present, young Iranian archaeologists have reinvigorated the field and its approach towards analysis of the remains over these islands. Results of their surveys, soundings and excavations which have been carried out in the last two decades, are indicative of a new beginning and the arrival of a new era in archaeological studies of this region of Iran.

Acknowledgement

I would like to thank Dr. Fereidoun Biglari (Deputy for Cultural Affairs and Head of the Paleolithic Department of the National Museum of Iran) for his invitation, proof-reading of the draft and for his helpful comments. Also, I would like to take this opportunity to express my gratitude to Dr. Marjan Mashkour for delivering re-

sults of faunal analysis of the Qaleh Naderi excavations. At last, but not at least, I would like to thank Mr. Avi Bachenheimer for English editing.

References

- Babak Rad, J.
1969 *Report of Archaeological Surveys Expedition in Coastal Province*, Tehran: General Department of Archaeology and Popular Traditions, Ministry of Culture and Art, Archives of Documentation Center (unpublished) (in Farsi).
- 1971 "Sassanid Remains in Persian Gulf (Qeshm Island)", *Historical Reviews*, Vol. 6, No. 4 (35): 3-30 (in Farsi).
- 1974a *Report of the Mosques of Bandar Abbas, Qeshm and Hormuz Castle*, Tehran: General Department of Archaeology and Popular Traditions, Ministry of Culture and Art, Archives of Documentation Center (unpublished) (in Farsi).
- 1974b *Report of the Mosques of Bandar Lengeh, Charak, Kish and Minab*, Tehran: General Department of Archaeology and Popular Traditions, Ministry of Culture and Art, Archives of Documentation Center (unpublished) (in Farsi).
- Bakhtiari, H.
1977 *Archaeological Excavations and Explorations in Hormuz Islands*, Tehran: General Department of Archaeology and Popular Traditions, Ministry of Culture and Art, Archives of Documentation Center (unpublished) (in Farsi).
- 1978 "Historical Background of Kish Island", *Historical Reviews*, Vol. 13, No. 4 (78): 41-64 (in Farsi).
- 1979 "Hormoz Island", *Iran*, XVII: 150-152.
- Biglari, F.
n.d. *Report of Preliminary Survey in Bagh-e Reihan site, Kish Island (Winter 2004)*, Iranian Centre for Archaeological Research, Archives of Documentation Center (unpublished) (in Farsi).
- Daneshpour Parvar, F.
1997 "Chinese potteries in Hormuz Island and Role of this Island in Commerce between Iran and China", in: *Symposium on the Iranian Archaeology – Susa*, p.: 127-158, Tehran: Iranian Cultural Heritage Organization (Research Institute) (in Farsi).
- Dashtizadeh, A.
2010 "Preliminary Report on the Discovery of a Late Lower Paleolithic and Middle Paleolithic Site on the Island of Qeshm, Persian Gulf", *Journal of Iranian Archaeology*, Vol. 1, No. 1: 15-20.
- 2011 "History of Archaeological Research and New Historic Finds", in: *National Conference of Qeshm and Future Perspectives*

balls (Fazeli Nashli 2007). In spite of the significance of underwater archaeology being recognised, and its fascinating achievements proven all around the world, regrettably such surveys have not been conducted in Iran following a systematic and intensive scheme, and the results of conducted projects are barely published in a scientific manner.

Remark

Similar to the archaeological expeditions conducted in various parts of the Iranian Plateau and its surrounds, archaeological research on the islands of the province of Hormozgan were originally initiated by foreign team of archaeologists that visited Iran in 19th and 20th centuries. Research analyses of Aurel Stein, carried out through the years 1931 to 1933, were the first major archaeological studies conducted in the region of Hormozgan and its isles. The records provided by Stein of his expedition included detailed descriptions of structural features and meticulous plans of fortifications, buildings and monuments of the Hormuz Castle. Although, there is no complete report of Williamson's sampling at hand, and our information of his expedition is limited to the points on revisiting maps of his assemblages; other studies conducted over the islands of Hormozgan are mere case studies. Daniel Potts' concise survey of the Qeshm Island, is the only non-Iranian archaeological activity in post-revolution Iran, in and near the province of Hormozgan. The project which was supposed to be the beginning of the cooperation between the Qeshm Free Zone Organization and the University of Sydney, was discontinued after a while.

Eghtedari was the first Iranian archaeologist who has surveyed historical monuments of the Hormozgan islands. Although he was not a professional archaeologist by training, the results of his work are one of the most important references in studies of cultural remains at the Persian Gulf and the Sea of Makran Sea. The project Surface Surveys of the Coastal Zone was the first major analysis undertaken by a team of Iranian archaeologists over the islands of Hormozgan. The project with the goal of surveying of the islands of the Persian Gulf and the Sea of Oman and survey of the land zones throughout the province, included surface inspections and excavations of archaeological sites in the region, and it was conducted in relative continuity for many years. Follow-

ing close to a decade-long interruption, Labbaf Khani-ki's short term survey of the Qeshm Island, was the first Iranian archaeological research conducted on the islands of the Hormozgan province after the Revolution. These were continued by Khosrowzadeh across Qeshm and Abu Musa, whose works were among the most extensive and systematic surveys of the islands, bearing results on evidence of continued occupation of the islands, from prehistoric period to the late Islamic era. The discovery of an open-air Paleolithic site of knapping lithics in Qeshm, has recently attracted more attention to the prehistoric significance of the islands scattered around the strait of Hormuz, and the role they might have played in expansion of human species across the world throughout the Pleistocene period.

Archaeological excavations on the islands of Hormozgan were initiated by Babak Rad and his sounding of the remains over the Qeshm Island. Following those intrusive excavations, activities around the Portuguese Castle of Hormuz, Harireh in Kish, and the Portuguese Castle of Qeshm were carried out in more than one season by various researchers. With a hiatus that lasted just less than a decade, excavations conducted in 2010s at Qaleh Naderi, Bam-e Qeshm, the Khurbas Cave and Kouleghan – all on the island of Qeshm – have been quite productive in shedding light on the past life and land use across the region. A quick look at the intensity of activities demonstrates that the number of excavations initiated in the 2010s, now equals the total number of excavations conducted prior to that period. Hope is that the results of these activities, make a serious contribution to our knowledge of how humans lived their lives over the islands and how they adapted to their environmental conditions throughout various occupation periods in past.

In the course of excavations carried out at the Gur-e Farangi on the island of Qeshm – conducted by Babak Rad – an assemblage of faunal remains were acquired, that in the absence of a zooarchaeology expert, have remained for the most part unexamined. Furthermore, a significant number of faunal remains assembled through the excavation campaign of the Portuguese Castle on Qeshm Island by Yaghmai, have been preserved in the pottery bank of the Persian Gulf Grand Museum of Anthropology in Bandar-e Abbas needing analysis. Despite being meticulously recorded, these finds have never been studied in detail. In that light, Mashkour's faunal studies

a huge structure that continues to the shoreline through underground corridors, rocky craters and step-stairs. He notes that the locals call this monument the Harireh Palace. According to the pottery collection of surface samples, Bakhtiari attributed to the structure, a dating somewhat close to late 1100s to early 1400s A.D. – where he asserts the Island should have functioned as a prosperous commercial hub during that period (Bakhtiari 1978).

Further archaeological research on the island were led by Mahmoud Mousavi. His initial visit of the Island was aimed at reconstructing the Manzel-e Sheikh (a Qajar mansion) on the island, to which purpose Mousavi expresses that he had visited the Cultural Heritage Organization Authority of the Island for. The intention had been to remodel the mansion as a museum. His attempts were further complemented by a series of archaeological research on the island, conducted in two seasons 1991-1992 at three locations of Harireh (Fig. 18). In his efforts, Mousavi discovered parts of an industrial quarter, a mansion, and a bath dating to the 12th-13th centuries A.D. (Fig. 19). The noted term corresponded with the period in which the city had reached its heyday under the reign of Atabak rulers. It was probably in the late 15th century, and after the arrival of the Portuguese in the Persian Gulf that the island may have lost its attraction, with large populations abandoning the Gulf for the mainland. In between the pottery sherds unearthed in excavations, slip-painted samples were encountered with, bearing peculiar pseudo-inscriptions, probably brought to the Island from the port of Siraf or other centers of ceramic production in the mainland. The various types of glazed wares discovered in excavations also bear resemblance to those manufactured in Siraf and Sirjan. The assemblage also contains a large number of imported pottery sherds. These include pieces of late Sgraffito ceramics, Chinese celadons, and porcelain types of the of Ming dynasty (Mousavi 1997).

Excavations at the site of Harireh were continued in 1999 by Fatemeh Karimi. As a result of the campaigns, historical places of worship with structures of earlier Islamic periods were unearthed. In 2001, Sheibani supervised an archaeological project that contained studies of the Masheh mosque, Harireh mosque and the A'yani House. The report of Sheibani's excavations has not yet been published. In the spring and summer of 2005, Samaan Sourtiji continued archaeological activities over the Harireh site, including aspects of site's stratigraphy and

identification of the A'yani House. Particular finds of significance in this excavation phase were brought to light. A cache of Chinese coinage in addition to celadons which were sealed by Chinese signatures were among those (Sourtiji and Mortezaei). The latest archaeological activities at Harireh were directed by Simin Lakpour, somewhat in 2006 (Fazeli Nashli 2007); the reports of which have not yet been published.

In the winter of 2005, the site of Bagh-e Reihan to the east of the Baghou village was visited by Fereidoun Biglari. Due to illicit diggings the site had been badly damaged in past. Biglari is reported to have collected an assemblage of finds, including lithic artefacts, grindstone, shell beads and pottery sherds from the site. His analysis of the pottery sherds and their typology, indicates that occupational history of the site dates back to two distinctive periods, a Bronze Age settlement complemented by a community that existed during the Islamic period (Biglari n.d.).

Siri Island

The island of Siri is about 17 km² in expanse and it is the ninth largest island of the Hormozgan province (Fig. 11c). This island is located c. 45 km to the west of Abu Musa Island and 22 km to the south of Forur-e Kuchak. The Siri Island's distance to the shoreline of Iranian mainland is about 63 km and its highest point is 34 MAMSL.

On his journey towards archaeological study of the Kish Island in 1968, Eghtedari visited the Siri Island. In his reports, he makes mention of certain mounds and cultural remains across the Island and he proposes that their analysis, survey and excavation may yield significant results in future (Eghtedari 1996).

Underwater Archaeology

From 2006 to 2007, surveys of maritime archaeology were conducted on the islands of Qeshm, Hormuz, Hengam and Larak, directed by the Underwater Archaeology Department of the Iranian Center for Archaeological Research. These subaquatic studies resulted in emergence of fascinating finds, including discovery of a part of Qeshm Castle's old jetty, in addition to metallic anchors, uncovering of a sunken ship near the coast of Hengam, and unearthing the old jetty of the Hormuz Castle alongside metallic and stone-made cannon-

following that event, no archaeological activities were recorded at Abu Musa. Following four decades of a hiatus, the northern and western flanks of the island were surveyed by Mohammad Esmail Esmaili Jelodar and Alireza Khosrowzadeh in the fall of 2012 for 5 days. In spite of some limitations imposed on the team of researchers, such as an entry ban to the UAE section of the Island and the vicinity of Iranian Naval Command of Abu Musa – which contains somewhat around 80 percent of the Island's area – seven cultural sites were identified, dating from the Sassanid period, all the way to the Islamic era (Esmaili Jelodar and Khosrowzadeh 2014).

Tonb-e Bozorg Island

The island of Tonb-e Bozorg with 11 km² of surface area is the 11th largest island of the Hormozgan province (Fig. 11a). The Island is located somewhat 46 km to the northeast of Abu Musa, 28 km to the south of Qeshm and 16 km to the east of Tonb-e Kuchak. The Tonb-e Bozorg Island's distance to the main shoreline of Iran is about 45 km.

In the winter of 1972 and during surveys of Abu Musa Island, Yasi could identify some fresh water wells, a lighthouse, a graveyard and potteries scatter (Fig. 16). Due to the potteries on graveyard surface, he attributed the residence of Tonb-e Bozorg earlier than Abu Musa (Yasi 1972). This is the only available information about historical remains in Tonb-e Bozorg.

Kish Island

The Kish Island with about 90 km² of surface area is the second largest island of the Hormozgan province (Fig. 11b). The coral island is located somewhat 31 km to the southwest of Bandar-e Charak and 26 km to the east of Hendurabi Island. The distance of Kish Island to the shoreline of Iranian mainland is about 19 km and its highest point is 45 MAMSL.

The earliest identification of ancient cultural remains over the island of Kish is reported by Eghtedari in 1968 (1996). Eghtedari visited the Island's Bazar and its old Jame Mosque during his expedition, before heading out to observe the remains of an old city positioned between the two settlements of Sajm and Seffin, believed to be the location of Kish's old town and its most historically prosperous district.

Between January and May of 1974, W. E. Hamilton and

his team of researchers conducted a surface survey campaign of the island of Kish, during which an extensive collection of pottery sherds, glass and other materials were compiled. In March of the same year, David Whitehouse, the Supervisor at Siraf's Archaeological Excavation Expedition, visited the island of Kish at the behest of Hamilton (Fig. 17). In his brief report (Whitehouse 1976), Whitehouse provided a directory of identified remains over Kish, including historical loading bays for boats, a mosque, numerous rectangular cisterns comparable to those of Siraf, several small kilns and middens of oyster shells. His reports indicated that the Island had no traces of a regular street plan, and no remains of a city wall present. But the presence of a town had been abundantly clear in his observations. This was witnessed in appearance of cisterns, qanats, and other features at the Island, indicative of the location and the size of its gardens – which had been incidentally made mention of in multiple medieval accounts. Based on the analysis of pottery sherds over the isle, Whitehouse proposed a close commercial relation in history that existed between the Kish Island and the settlements of both, northern Iran and communities of the Far East.

In the year 1974, Babak Rad visited the two worship centres of the Jame mosque and the Seyyed Shebar mosque on the island of Kish. Through the course of providing a descriptive account of the mosques' architectural features and characteristics, by presenting photographic evidence and schematic plans, B. Rad contemplated on registration of the two monuments as national cultural heritage sites and he offered a listing which was later approved by authorities (Babak Rad 1974b).

It is believed that in 1975, the Island was visited by Seifollah Kambakhshfard, who had been planning to initiate a joint Iranian-international archaeological expedition of the isle. The results of his endeavour remains for the most part obscure and no further information of it has ever emerged (Mousavi 1997).

In the winter 1976, the Kish Island was inspected by Hossein Bakhtiari, who had been conducting surveys and excavations over the Hormuz Island, and his arrival to the island of Kish resulted in publication of a brief survey of its cultural remains. Bakhtiari started his concise expedition by arriving at the ruins of island's old town, somewhat to the north-central segment of the atoll. Further near the coastline, Bakhtiari makes mention of

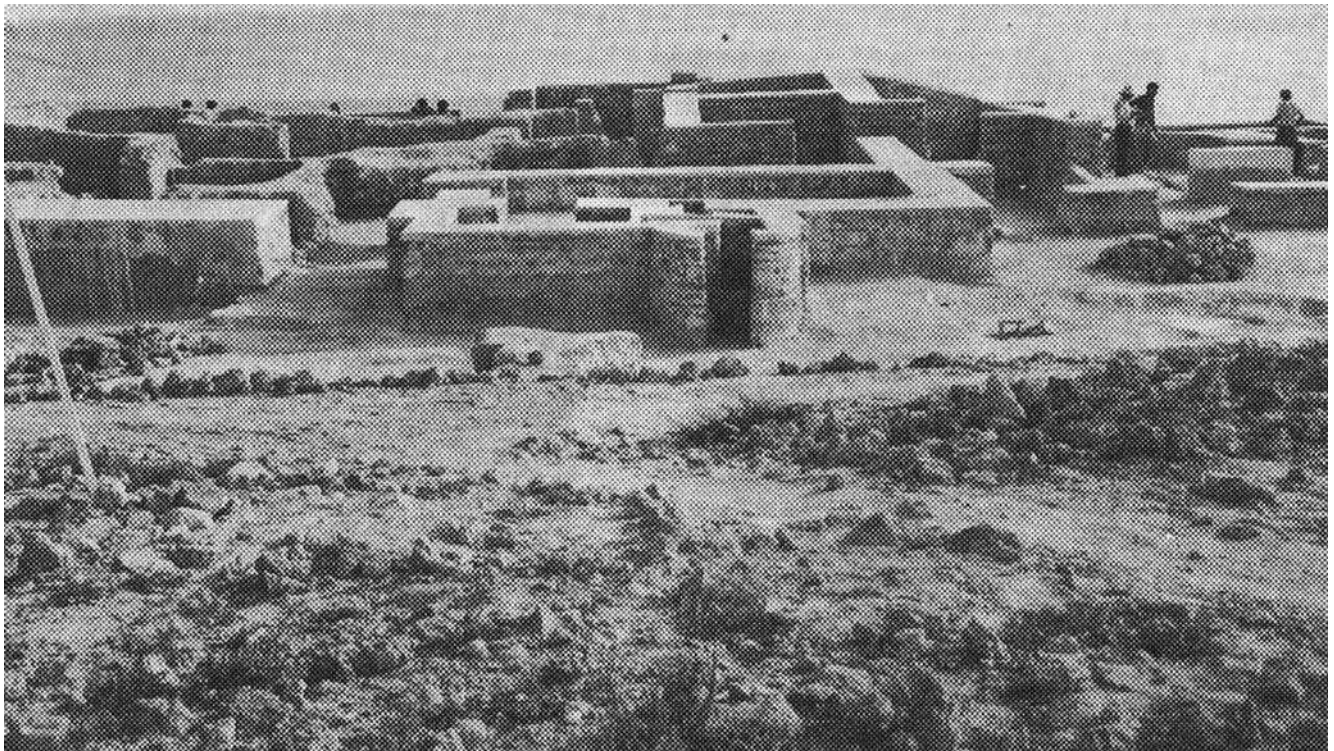


Fig. 18. Excavation at Harireh, Kish Island (after: Mousavi 1997: plate 76)

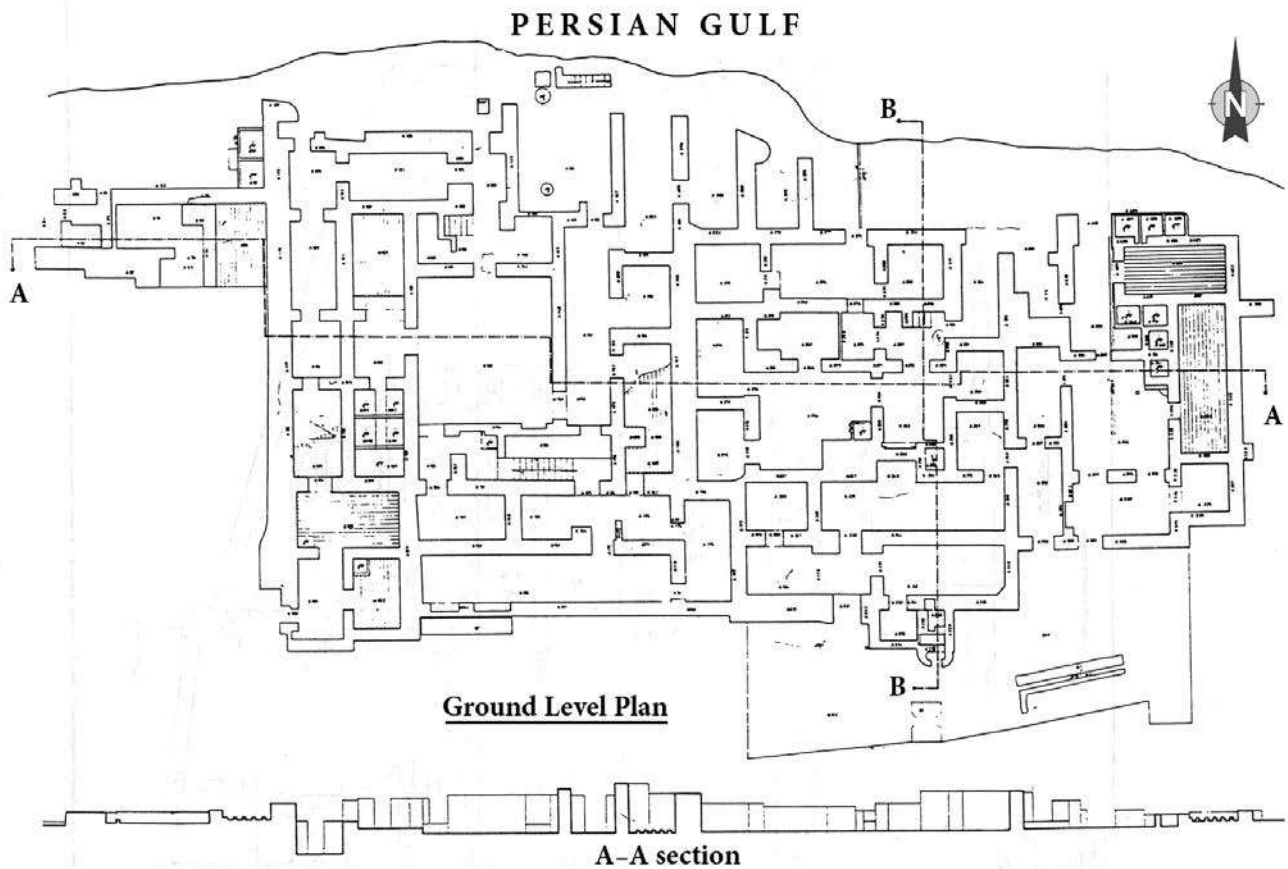


Fig. 19. Ground Level Plan After Excavation at Harireh; Kish Island (Mousavi 1997: 238 – with some modifications)

commercial activities across the site continuing through middle to late Islamic periods (Ghasemi et al 2019).

Larak Island

The Larak Island with the surface area of c. 49 km², is the fourth largest island of the Hormozgan province (Fig. 2c). The island is located 9 km to the east of Qeshm and 17 km to the south of Hormuz Island. The distance of Larak to the shorelines of the mainland Iran is about 30 km and the highest point of it is 151.5 MAMSL (National Geographical Organization 2004).

The earliest archaeological surveys over the Larak were conducted by Eghtedari in 1968. Eghtedari's expedition provided a list of historical remains present at the Island accompanied by photographic evidence of the cultural structures and remains at the isle. In addition, he presented a descriptive schematic plan of the Portuguese Castle over the Island (Fig. 15), compared against that of Qeshm's. Furthermore, Eghtedari surveyed the ruins of the East India Company's Telegraph Building in the so-called Morte'h region (Eghtedari 1996). In the early months of 2000, the Fort of Larak was investigated by Zarrintaj Sheibani (The Interim Director of the Qeshm Island's National Research Project) and Ehsan Yaghmai (Yaghmai 2001), but a full report was never produced. The Larak Castle was registered as a National Cultural Heritage site in 2004 (Norouzi 2004).

Abu Musa Island

The island of Abu Musa (Bumusa), the southernmost of Iranian islands on the Persian Gulf is roughly 10 km² in area and is the tenth largest island of the Hormozgan province (Fig. 2d). The island is located 45 km to the east of Siri and 38 km to the south of Tonb-e Kuchak. The Abu Musa with about 70 km distance to the shorelines of Iran's mainland, is the farthest of all the Iranian isles within the Persian Gulf. The Island is in turn, only c. 60 km to the north of the United Arab Emirates's coastline. The northern half of the island has the roughness of a rocky mountain range, with its highest point at Halva about 110 MAMSL (Esmaili Jelodar and Khosrowzadeh 2014). Abu Musa consists of Iranian section and UAE section.

In the winter of 1972, the island of Abu Musa was visited by a team of Iranian archaeologists led by Jahangir Yasi along with a security convoy of the Bandar-e Abbas Naval Command. The Island was surveyed for less than a week, in 6 consecutive days, in which Yasi succeeded to identify various cultural remains such as graveyards, fresh water wells and a historical jetty employed for transferring the Island's red soil by its inhabitants in past (Yasi 1972).

Yasi's reports and his finds were the first cultural remains and records of Island's previous occupations. In the years proceeding to the 1979 Revolution, and the decade



Fig. 17. Kish Island (after: Whitehouse 1976: Ia)

ally excavated in June 2016 by Morteza Rahmati in 6 test trenches. Preliminary observations indicated that the site had been used as a tool-making workshop through the Middle Paleolithic period, and due to the abundance of various cobble-stones and pebbles around the area, human population of the Pleistocene era, had taken advantage of the site's resources to manufacture his lithics and transport then to his settlement – speculated to have been distant from the site (Rahmati and Dashtizadeh 2019).

In July and August of 2016, Sirvan Mohammadi Ghasri-an conducted an archaeological testing research to delineate the extent of hillside on the vicinity of the Khurbas Cave. This was aimed at determining the site's boundaries and its size. The proposed 10 hectares of surface area for the site, contains a series of valuable remains from the prehistoric era to the late Islamic period. The most significant artefacts surveyed in the course of Ghasri-an's analysis were Parthian, Middle and Late Islamic potteries. Although determination of the site's exact function and usage depends on the scope and intensity of excavations, Khurbas can be safely considered to have been

among the most important portal settlements in trade and commerce through both the northern and southern shorelines of the Persian Gulf (Mohammadi Ghasri-an et al 2019).

The first season of archaeological excavations at the Kouleghan site was conducted in 2017 with the purpose of organizing and re-arranging structural features at the site. This was continued, in addition, through identification of architectural spaces to the north of the Castle, excavation of the site's āb anbār and delineating the extent of Kouleghan's boundaries – all carried out by Parsa Ghasemi (Ghasemi et al 2019). The remains with 7 hectares of surface area, which renders it one of the most important sites of the Qeshm Island, had been identified in 1969 by Babak Rad (1969). In the first season of studies, three āb anbārs and two trenches were excavated. Finds acquired through the course of excavations were comprised of potteries, glasses, stone-made objects, metals, bitumen and faunal remains. According to preliminary studies, the Kouleghan is believed to have been occupied during the Sassanid period; with residential and



Fig. 16. Departure Of Archaeological Survey Expedition To Tonb-e Bozorg Island (after: Yasi 1972)



Fig. 15. Portuguese Castle, Inside View; Larak Island (after: Norouzi 2004: fig. 11)

The Qeshm Free Zone Organization initiated a cleaning and re-arranging campaign for preservation of the Portuguese Castle in the summer and autumn of 2010. During surface sampling of the Castle, many finds of Safavid origin including stone-made and metallic cannonballs were acquired from throughout the site (Dashtizadeh 2011).

In the December of 2010, a brief survey was conducted by the Qeshm Free Zone Organization at the Khurbas Cave. It was believed that throughout historic periods and alongside human occupation of the island, the Cave's natural caverns and passages had been modified and expanded artificially by human activities. The research conducted by Ghasimi and Pirmoradi concluded that the form of artificial architecture in the cave, and also the existence of cultural remains and many historic sites in the vicinity of its location, accompanied with the presence catacombs over the island, all render the possibility of Khurbas Cave's belonging to the historic period rather high (Ghasimi and Pirmoradi 2014).

The second season of this archaeological survey of the Qeshm Island was conducted during the winter of 2012, over which the team of researchers identified a total of

138 sites. The preliminary analysis of ceramic assemblages from this survey indicates the presence of a population over the Island that dates back to the 3rd millennium B.C. (Bronze Age) and continues to the late Islamic period (Khosrowzadeh 2012, 2014).

In the spring of 2012, Babak Moradi directed an archaeological excavation on the Qaleh Naderi (Naderi Castle) of Laft over the Qeshm Island (Mashkour et al. 2013). The first stage of this excavation campaign was surveillance of the Island's northern margins and areas around the Island's Castle. Preliminary analysis of surveys and studies in the first season of excavations at the Qaleh Naderi, indicated that in all likelihood, the Naderi Castle was a centre of financial, economic and cultural significance in the Safavid period – synonymous to the Portuguese Castle. It is necessary to make mention of remains in the vicinity of the Castle, that clearly date back to the time prior to its construction (Moradi 2017). In the course of excavations, a significant number of faunal remains – especially aquatic specimen – were obtained which have been subsequently studied by Marjan Mashkour (2013).

The open-air site of Bam-e Qeshm which had been identified by Dashtizadeh earlier in 2010 (2010), was eventu-

witness. The emergence of Chinese pottery, dating back to the Safavid period was also an interesting aspect of the campaign. During his stay on the Island, Khaniki also visited some other remains in Kouleghan and Shah-e Shahid (Labaf Khaniki 1985) which had been previously identified by Shamlou (1970).

Archaeological excavations over the Portuguese Castle were initiated by Ehsan Yaghmai for two seasons beginning around the turn of the century. In the first season of excavations that lasted from March to July 2000, Yaghmai and his team, cleared and re-arranged boundaries the Castle's fortress, and executed sounding pits, tracking its exterior tower and wall, for which intrusive measures were employed to identify aspects of the four towers' top-most parts (Yaghmai 2001). The most significant finds revealed in the first season of excavations were Safavid potteries, Chinese imported potteries, common Safavid follis, and stone-made or metallic cannonball (Yaghmai 2014). During the second season of excavations from December 2001 to March 2002 and from June to July of the same year, additional activities were conducted at the site. In addition to clearing and re-arranging aspects of the site's architecture, the team of researchers focused on identification of accurate and obvious lines of architecture throughout the site, separation of occupational periods and dating each of stratigraphic layers, alongside excavations inside the Castle itself. The most important achievement of this season, was appearance of spaces to the interior of the Castle and its four towers. Moreover, a significant assemblage of glass objects, simple or glazed potteries, celadon, and Chinese blue-white sherds, and stone-made and metallic cannonball dating from the Safavid to the Qajar periods were obtained (Yaghmai 2001, 2002, 2014). Simultaneous to second season of excavations, at the request of authorities of the Qeshm Free Zone Organisation, and as a complementary project to the First Festival of Culture and Language in Persian Gulf, the local residents of Bandar-e Laft, cleaned up and tidied the Laft Castle. The removal of debris from the foundations of an already constructed grid tower on the site, collecting garbage from across the site's surface and cleaning the Chah-aye Tala site, were some of complementary aspects of this project (Yaghmai 2002).

Considering the wealth of historical and archaeological remains over the Qeshm Island, the Environmental

Department of the Qeshm Free Zone Organisation, in 2004 presented an invitation to Daniel T. Potts for the purpose of promoting collaboration with international researchers aimed at advancing understanding, evaluation and planning of recognition and maintenance of valuable cultural sites of the Island (Farhang Darreshouri 2004). In December 2004, and during an eight-day visit of the Island, for the first time, the remains of some Parthian and Sassanid structures came to light, alongside an iron smelting kiln, which were subsequently surveyed and reported. A decision has been made to devise a collaborative framework of cooperation in technical and financial aspects between the University of Sydney and the Qeshm Free Zone Organisation for continued research (Farhang Darreshouri 2004; Potts and Petrie 2004; Potts 2011). The memorandum of cooperation never came into fruition.

The first season of surveys at Qeshm carried out by Khosrowzadeh, were conducted in the months of February and March of 2006. These surveys begun near the easternmost point of the island (Qeshm city) and then continued to the Dargahan City in the north after passing through the Shib Deraz in south. The extensive survey resulted in identification of 53 sites from the Iron III period to the late Islamic era (Khosrowzadeh 2006). The archaeological survey was conducted with the general objective of gaining a better understanding of the commercial and economic interactions among various settlements of the Island in historic periods and those of nearby regions – including southern and northern coastal settlements of the Persian Gulf (Hojabri-Nobari et al. 2011).

Further activities on the Island were continued by Dashtizadeh in March 2009. A surface survey analysis conducted by his team led to the discovery of lithic assemblage scattered on the site of Bam-e Qeshm (Fig. 14). The site, rendered a collection of 168 lithic artefacts visible, which were defined by core-choppers to which the clear usage of Levallois technique in production was abundantly clear. The Bam-e Qeshm is the first known Paleolithic site among all Iranian islands of the Persian Gulf. The sea level analysis implies that the Strait of Hormuz in antiquity could have been used as a pathway for Lower Paleolithic communities throughout Lower to Middle Pleistocene periods (Dashtizadeh 2010).

and by meticulous observation of potteries discovered at the site, he dated the earliest period of its occupation to the pre-Islamic period. Following that, B. Rad excavated a test pit on Gur-e Farangi site which is located on the way to the Qeshm City from Dargahan. In addition to unearthing assemblages of pottery sherds, the first collection of faunal remains from the site were excavated, including sub-families of caprinae such as sheep and goat, bovidae and sub-families of equidae such as equus caballus. In the process of sounding, three levels were identified by B. Rad including stratum one, dating to the 900-1010 A.D. with corresponding potteries, stratum two dating to 1200-1300 A.D. with sample potteries, and stratum three of the Safavid era accompanied as well by various sherds of pottery. The first stratum of the site – invariably the lowest excavated so far, indicated the presence of Sassanid potteries as well, which resulted in speculations on Sassanid occupation of the site, prior to the Islamic period – perhaps reflected in a continued tradition of pottery making. In addition, B. Rad’s excavations yielded further interesting results when stone structures were identified at the site. The Rad’s intrusive examination of the test pit halted when he encountered sea sand as the bed layer of the site’s stratigraphy. Following his excavations of the Gur-e Franagi, Rad headed out to conduct a surface survey of the Kouleghan valley, for the purpose of acquiring further information about the stone structures around the embankment dam. He proceeded to excavate the site at its western bank, near the place called Tol-e Bala (Fig. 12-13). He excavated a trench of 15 x 25 meters that at last resulted in recogni-

tion of particular sections of the dam’s base. From the analysis of his excavated area, Babak Rad estimated a Sassanid period of usage for the Tol-e Bala dam through to the Islamic period, somewhat between 1100 to 1200 A.D. when the repair and re-use of the dam is attested by the Safavids. Settlements appear to have been formed around the dam in this and its preceding periods. Rad’s expedition further continued on by the analysis of the Dam dam positioned near the Laft village which in turn was compared later against Tol-e Bala dam (Babak Rad 1969, 1971).

Shamlou’s project of “Surface Surveys of the Coastal Zone” began in the year 1970, in which he studied the Portuguese Castle and its adjacent buildings in further detail, and continued on to examine Kouleghan valley, Khurbas Cave, Laft village and the Dam dam. The results of his expedition were published in 1970 and 1972 (Shamlou 1970, 1972).

During the year 1985 and through the course of construction of a road from the village of Qeshm to the village of Basaidu, an ancient mound was discovered which had been partly damaged in the course of activities. The emergence of the mound as an artificial man-made structure, had been accompanied by appearance of various pottery sherds, coins and valuable finds. Rajab-Ali Labbaf Khaniki was appointed by the Cultural Heritage Organisation to conduct a salvage operation on the site. Khaniki’s analysis of the site, revealed a dating period for its occupation somewhat around or after 1380 A.D. to which architectural remains, glazed and red painted potteries similar to those of Hormuz Island could bear



Fig. 14. Bam-e Qeshm Open-Air Site, Seen From South; Qeshm Island (after: Rahmati et al 2016: fig. 6)



Fig. 12. Excavation at Tol-e Bala Dam; Qeshm Island (after: Babak Rad 1969)



Fig. 13. Excavation at Tol-e Bala Dam; Qeshm Island (after: Babak Rad 1971: fig. 1)

across the Hormuz Island, are speculated to belong to the Islamic period, hence, results of intensive surveys and systematic sampling would be able to help in understanding previous human occupation of the island in antiquity (Zarei and Ravai 2018).

Qeshm Island

The Qeshm Island with about 1,500 square kilometers of surface area, is the largest island on the Persian Gulf. The Island is 2.5 times the size of Bahrain, which is in turn the second largest island of the Persian Gulf (Fig. 2b). The Qeshm Island with 2.5 km distance to the coastline of Iran's mainland, is located 15 km to the south of Bandar-e Abbas, 500 m to the north of Naz islands, 2 km to the north of Hengam Island and 9 km to the west of Larak Island. The highest point of the island is about 397 MAMSL (National Geographical Organization 2004).

The first expeditionary campaigns at the Qeshm Island were conducted by Eghtedari in the winter of the year 1968. During his explorations at the Island, Eghtedari provided a descriptive account of Island's cultural features and he documented photographic evidence of identified remains over the surface including the Portuguese Castle, the Laft village, Basaidu, artificial conduits built to convey water, the graveyard in Ramkan, the Touranshahi remains, the Mosque of Borkh in Koushe, the Tourian village, the shrine of Bibi Maryam, and the Islamic tombstone site of the Jeijian village (Eghtedari 1996).

The project of "Surface Surveys of the Coastal Zone" was initiated by Babak Rad in 1969 at the island of Qeshm (Babak Rad 1969). The archaeological expedition continued on for 2 seasons through to the year 1970, and it resulted in identification and registration of more than 79 cultural remains from the early Islamic period to the Safavid era – some of surface surveys were accompanied by sounding test pits, the results of which were provided in reports (Babak Rad 1969, 1971). In the winter of 1975, B. Rad began an archaeological analysis the historical houses of worship (mosques) at the Qeshm Island (Babak Rad 1974a). After a preliminary analysis of the Portuguese Castle and the Jame Mosque of the Island, Babak Rad concentrated his efforts on Khurbas/Khorbas Cave positioned near the village of Ramchah. His studies indicated the cave's usage as a place of worship,

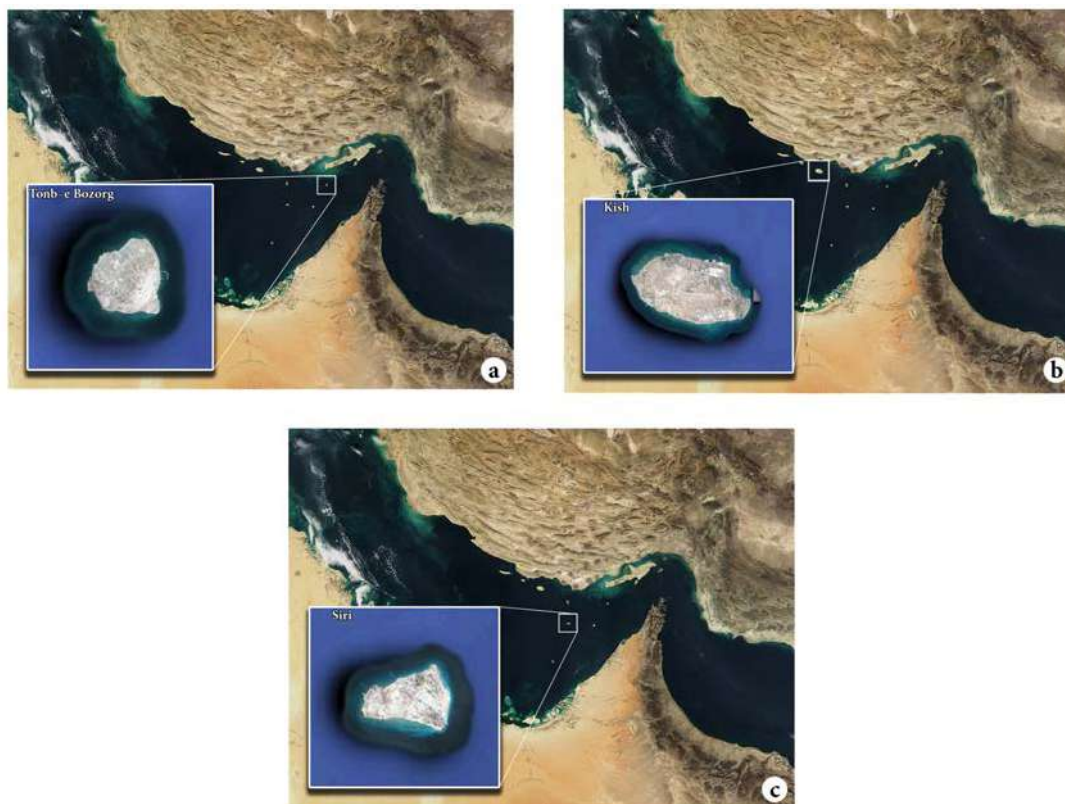


Fig. 11. Location Map of Tobn-e Bozorg (a), Kish (b) and Siri (c) Islands

be attributed to the Portuguese architects of the late Gothic style; however, in his opinion, using of squinch under the ceiling of an architectural tower, is indicative of Iranian influences. Also, by analysis of China ceramics and sherds scattered across the Island, Kleiss evaluated aspects of Island's economy and its dynamic role in trade through the region. Furthermore, Kleiss attributed the local potteries of the Island to the Ilkhani period. He is also known to have pointed out the significance of Bibi Gol ruins as component of the watch-out tower of the Hormuz Castle (Kleiss 1978).

The last archaeological expedition in Hormozgan to be conducted prior to the revolution of 1979 was the research studies carried on by Ulrich Wiesner in 1977 – from Museum für Ostasiatische Kunst, Stadt Köln. Wiesner surveyed the defensive walls of the Hormuz city and the ruins of Old Hormuz, studying imports of China potteries and celadon into the Island throughout various occupation periods (Wiesner 1977).

Archaeological research at the Hormuz Island was continued on by Fatemeh Karimi in March to April of 1994 for about a month. The results of Karimi's excavations at the

Hormuz Castle were never published – neither the Hormozgan Cultural Heritage Organisation retains any records of the excavations. On the other hand, a large cache of blue-white china potteries obtained during her excavations and surface surveys were later transferred to the National Museum of Iran's Archives, where they were subsequently studied by Fakhri Daneshpour Parvar. Daneshpour Parvar's analysis indicated that the finds throw light on a direct commercial route that had been established between Iran of the Timurid and Safavid periods, to China's Ming dynasty (Fig. 10) (Daneshpour Parvar 1997).

More current studies have been directed by Sepehr Zarei and Marjan Ravai around the eastern shorelines of the Hormuz Island – in November of 2018. In these expeditions, for the first time a distribution of lithic artefacts that included flakes and lithic cores were identified in surface surveys (Zarei and Ravai 2018). Though certain evidence of knapping through direct percussion with hard hammer are witnessed in the lithic assemblage, the low number of collection items and lack of characteristic pieces, render identification of the lithic industry problematical. Currently, all identified sites and remains

and protection of its āb-anbār, and vis-a-vis the Gelak Tower, prohibition of digging and soil harvesting in the vicinity of the site (Eslami 1973).

Babak Rad, during his surveys of the coastal province of Hormozgan in the year 1974 had set foot on the Hormuz Island, inspecting its cultural remains. B. Rad had also collected a wide variety of photographs from the remains and had sketched out the outlines of cultural sites over the region. It was Rad who for the first time proposed to the authorities the registration of archaeological remains over the Hormuz Island as national cultural heritage sites (1974a). In description of the Castle, B. Rad points out to many more detailed aspects of the site, its building and materials which had fallen short of attention in past (Fig. 6) (Babak Rad 1974a).

The first archaeological excavations over the Island were conducted by Hossein Bakhtiari during a brief survey from February 1977 through to the month of May. Bakhtiari's research dealt with multiple aspects of the Island's cultural remains, including surface survey and excava-

tion of the Island's tower, citadel and fortification walls in parallel continuum of eastern and western shorelines, surface survey and excavation of the site of Mahmoud Abad, including its prominent platform and stone wall, excavation of two residential structures highlighting the local architectural features, surface survey and excavation of building complexes such as public, civic and religious facilities, in addition to water supply, storage complexes, pottery kilns (Fig. 7-8), and also initial analysis of China ceramics and numismatic studies on bronze coinage of the Hormuz minting type (Bakhtiari 1979).

Wolfram Kleiss in 1977 proceeded a brief expedition at the Hormuz Island and he provided the earliest accurately examined outlines of the Hormuz Castle, as well as photographic documentations of the island and descriptive reports of its cultural features (Fig. 9). Kleiss presented a case for construction of Island's structures, so to be comparable with those of the European castles of the late Medieval period. According to his analysis, techniques used in vaulting the Castle's āb anbār could

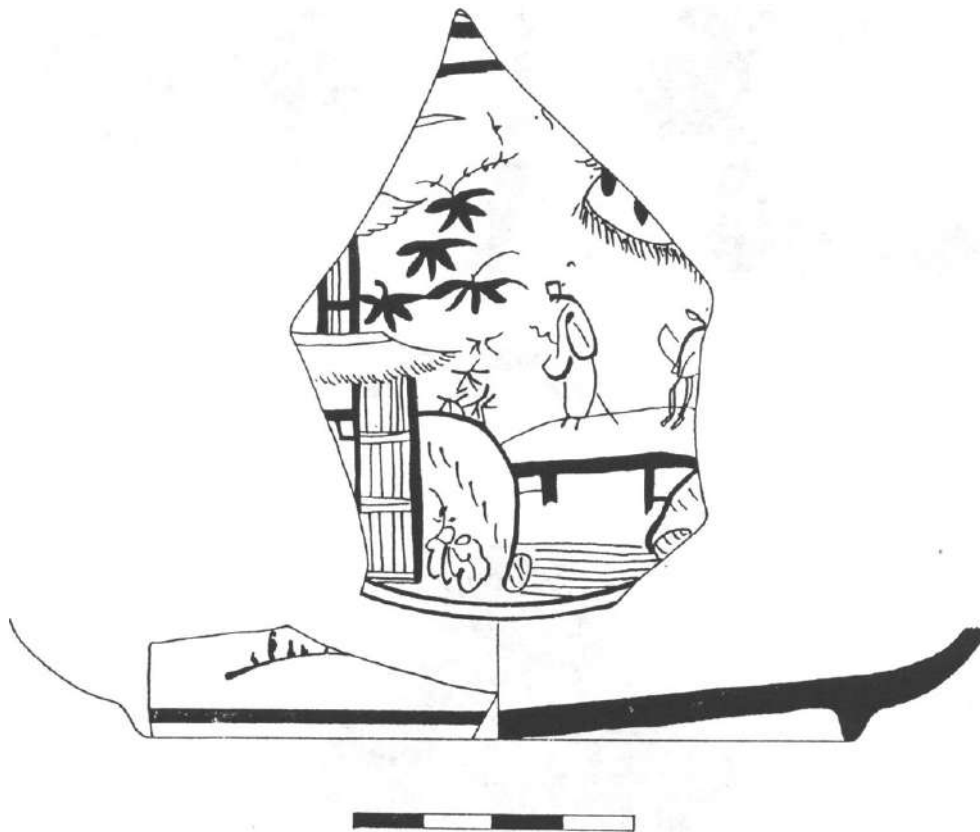


Fig. 10. Blue – White Pottery Sherd; Hormuz Island (after: Daneshpour Parvar 1997: drawing 4)



Fig. 7. Pottery Kiln; Hormuz Island (after: Bakhtiari 1979: IIb)



Fig. 8. Figurine From The Pottery Kiln; Hormuz Island (after: Bakhtiari 1979: IIa)

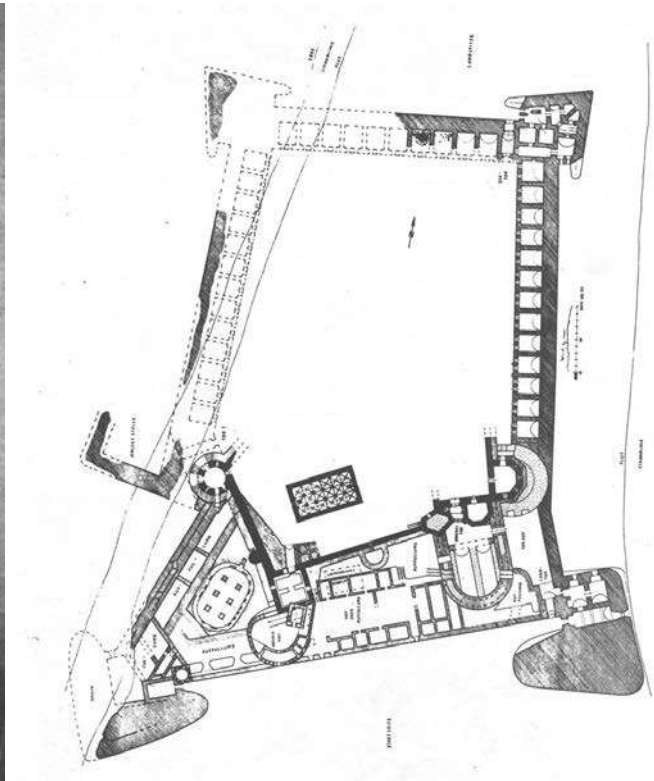


Fig. 9. Plan of Hormuz Castle; Hormuz Island (after: Kleiss 1978: 12)



Fig. 6. Church, Hormuz Castle; Hormuz Island (after: Babak Rad 1974a)

Stein, Eghtedari provided accounts of other monuments over the island and he described each of those with their particular features, including the Hormuz Castle, remnants of the Old City of Hormuz, Maktabkhaneh (possibly an identical structure to the madreseh visited by Stein) (Fig. 4), Gelak Tower (Fig. 5), Bibi Gol Palace, Surat Palace, ruins of Torombak, House of Za'ferani, Ziyarat-e Mowla (the pilgrimage of the master in Persian), Tirandaz Tower, Naqus Tower (Bell Tower in Persian), Ziyarat-e Khezr va Elyas, and various Tombstones (Eghtedari 1996).

The Hormuz Island was also inspected in July 1973, by Allah-Ali Eslami from the General Department of Cultural Heritage and Artefacts of the province of Fārs and Cereno de Fonseca, a Portuguese architect and museum curator who had travelled to Bandar Abbas and Hormuz for the purpose of visiting, surveying the current condition of Island's castle, and planning for necessary restoration and protection of its structure. Another goal of de Fonseca's visit was to study architectural decorations and characteristics of cultural structures in southern

Iran – that, for comparative analyses against those of the shorelines of Mozambique, Ivory Coast and the ports of African Guinea. Due to extreme high temperatures, the expedition only lasted for two days; where the low mist and fog did not even allow for proper photographic documentation of the sites. According to the brief report later provided, the remaining parts of the Castle near the coastline, had been severely damaged due to the rising sea water in high tide. In addition, the report indicates that the two had surveyed the remains of Gelak Tower and the Maktabkhaneh, previously mentioned in surveys of Stein (1937) and Eghtedari (1996). Eslami attributes the Gelak Tower to the Seljuk period, based on architectural features, such as decorative elements and structural forms. He also tentatively speculates on the usage of the so-called Maktabkhaneh as the tomb made for governors of Hormuz Island – which again is dated by Eslami to the Seljuk era, based on architectural comparisons. Eslami also added some suggestions for conservation of the site, such as collecting its cannons for preservation and maintaining the Castle as a museum itself, restoration

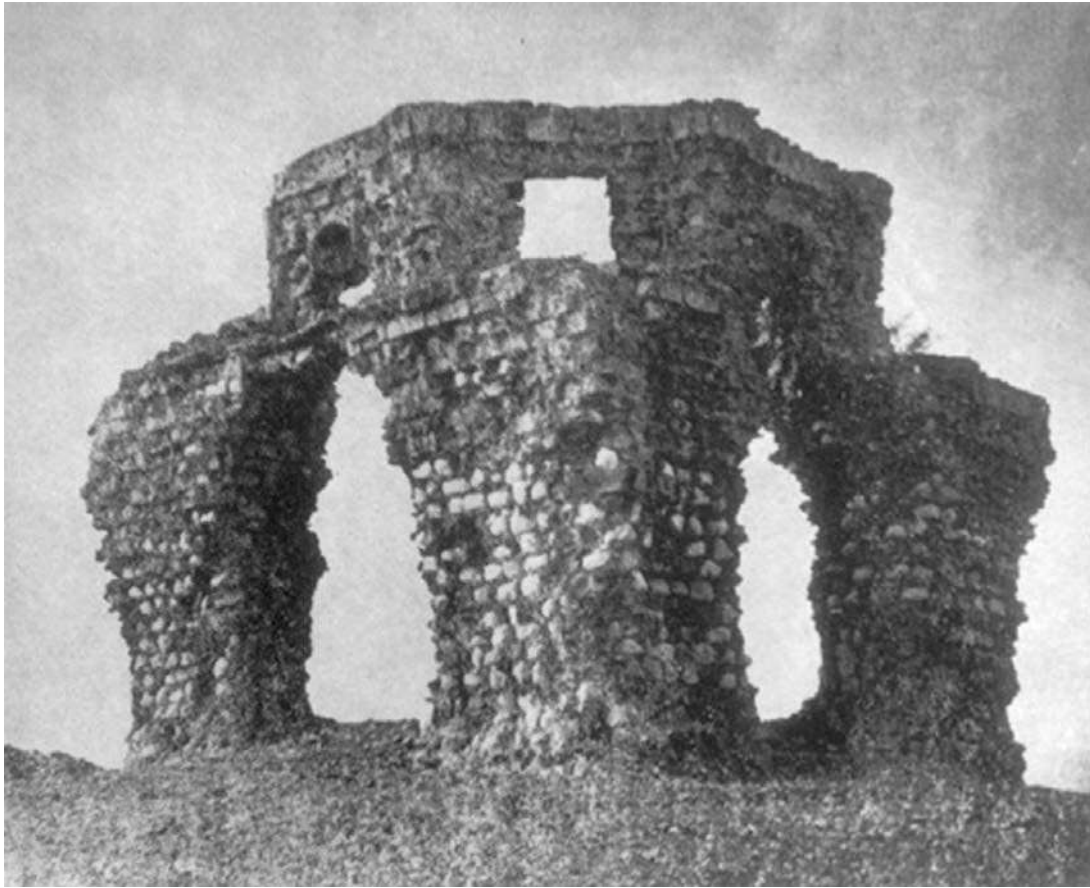


Fig. 4. Chahartaq No. 1, Maktabkhaneh; Hormuz Island (after: Eghtedari 1996: 713)



Fig. 5. Gelak Tower; Hormuz Island (after: Eghtedari 1996)

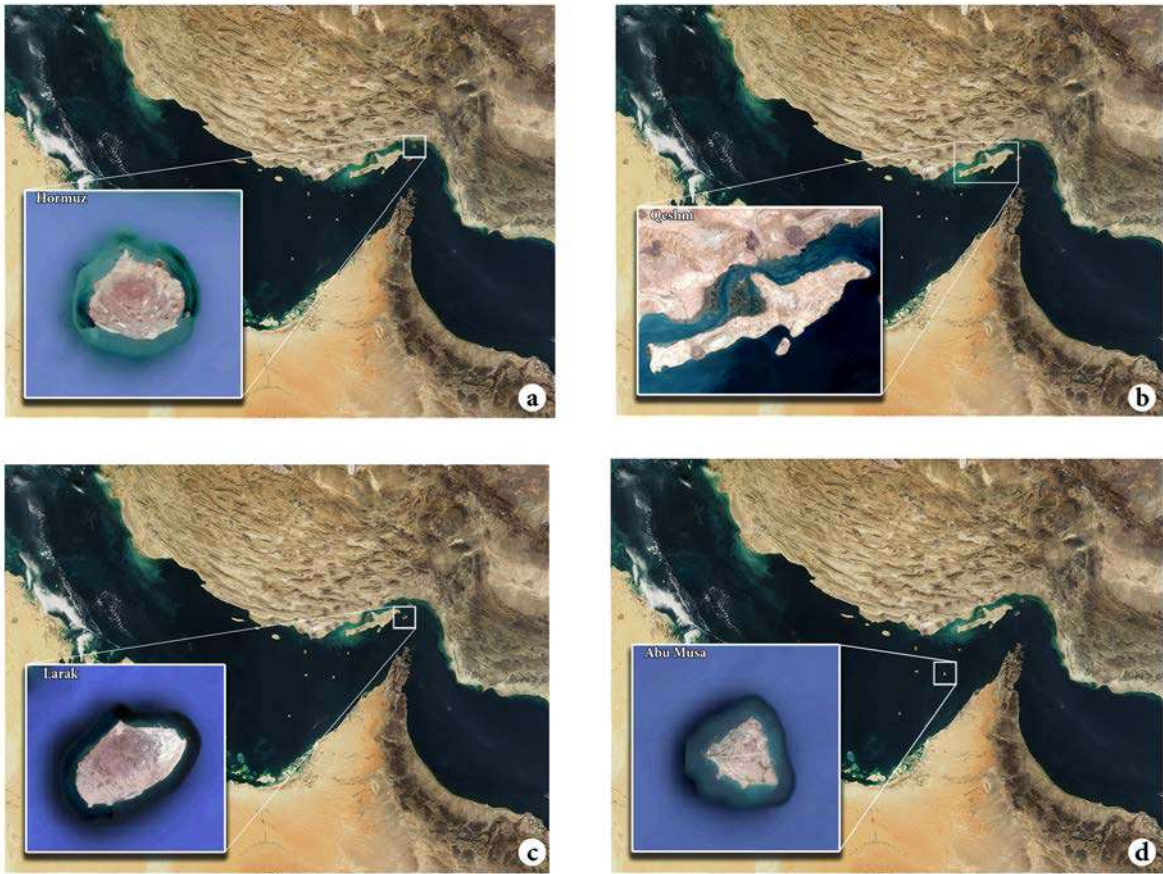


Fig. 2. Location Map of Hormuz (a), Qeshm (b), Larak (c) and Abu Musa (d) Islands



Fig. 3. Hormuz Castle, Main Court, Seen From Cistern of Citadel; Hormuz Island (after: Stein 1937: fig. 59)

dition into the region of Hormozgan. Stein's observational points and references deal with a large area inside and around the Iranian Plateau, including regions to the south, southeast and east of the country and the province of Azerbaijan (Stein 1937).

Following this, local exploration of the coastline and the Persian Gulf's islands were spearheaded by Ahmad Eghtedari on behalf of the Society for the National Heritage of Iran from 1966 to 1977. The eleven-year long expedition of Eghtedari along the Persian Gulf and the Sea of Makran, resulted in presentation of a work titled *Historical Sites of the Coasts and Islands of the Persian Gulf and the Sea of Oman* (Eghtedari 1996). Along his archaeological expedition, Eghtedari visited islands of Hormuz, Larak, Qeshm, Hengam, Kish and Siri. Documentation of ethnographic and cultural remains of the noted islands was a remarkable step taken towards introduction of their history, culture and practices relevant to the southern provinces of Iran and their islands, especially those of the province of Hormozgan.

During the years 1968 to 1971, the British-Iranian expedition along the shores of the Persian Gulf was headed by Andrew George Williamson, under whose leadership, about 1,200 sites were discovered near Bandar-e Bushehr through Bandar-e Jask. Unfortunately, by sudden death of Williamson, results of this most important archaeological research on the northern shores of the Persian Gulf were never released and a complete account of this expedition never came into light (Williamson 1971, 1972; Whitehouse and Williamson 1973). Finds of this significant survey, including more than 19,000 pottery sherds, are currently preserved at the Ashmolean Museum of Oxford and have been studied under the "Williamson Collection Project" by various archaeologists engaged in the field (Priestman and Kennet 2002; Priestman 2003, 2004; Meicun and Zhang 2015). Although, in brief report provided by Williamson (Williamson 1971) there is no specific references to the isles, a revision of his work and the Williamson Collection indicates that he had visited Hormuz, Qeshm and Kish Islands and had located them on the map (Priestman 2003) by sampling their pottery sherds and various finds alike.

1. The Fort of Our Lady of the Conception, also known as the Portuguese Castle.

A program of intrusive and non-intrusive measures, including surface surveys and excavation campaigns was directed by an Iranian local team of archaeologists in the 1970s decade, leading to the 1979 revolution. These studies, titled under "Archaeological Surveys of the Coastal Provinces" constituted the first major expedition of the region by Iranian archaeologists and were directed by Gholam Ali Shamlou, Javad Babak Rad, Hossein Bakhtiari and Jahangir Yasi – their goal was to conduct a "Survey of the islands of the Persian Gulf and the Sea of Oman" and "Surface Surveys of the Coastal Zone" (Babak Rad 1969, 1971, 1974a, 1974b; Shamlou 1971, 1972; Yasi 1972; Bakhtiari 1977, 1978, 1979).

In the following, a historical account of archaeological research conducted over the islands of the Hormozgan province will be provided – successively and in a sequential manner.

Hormuz Island

The Hormuz Island with about 42 square kilometers of surface area, is the fifth largest island on the Persian Gulf. It is located near the the entrance of the Strait of Hormuz and the mouth of Persian Gulf (Fig. 2a). The island is c. 5.5 Km distant from the shorelines of the Iranian Plateau, and is positioned somewhat 12 km south-east of the portal city of Bandar-e Abbas and c. 18 km to the northeast of the Qeshm Island. The highest point of the island is about 228 MAMSL (National Geographical Organization 2004).

The island was visited by A. Stein during his expedition of southern Iran, between 1931 to 1933. His records of this journey which comprise the first ever archaeological reports provided of the island of Hormuz and also the province of Hormozgan, include detailed descriptions of the Hormuz Castle¹ – its plan, fortifications and details of structural features and materials used for its construction (Fig. 3). Furthermore, he surveyed the remains of the Old City of Hormuz and its ruins, including a structure that he called a "madreseh" (school in Persian), and he collected samples of local pottery sherds and glazed ceramics – which he alleges to have originated from the islands of the Far East (Stein 1937).

The Hormuz Island was also visited by Eghtedari in the winter of 1968, during his expedition of southern coastline of Iran. In addition to the observations made by A.



Fig. 1. Location Map of Hormozgan Islands

and collective grants endowed through Harvard University and the British Museum.

Hormozgan Islands

With 68,000 square kilometers of surface area¹, the province of Hormozgan is located to the south of Iran, edging alongside the coastline of the Persian Gulf and the Sea of Makran for a continuous 900 kilometers stretch. Sixteen of the islands on the Gulf, that fall into the political boundaries of Hormozgan are respectively known as Qeshm, Kish, Lavan, Larak, Hormuz, Hengam, Forur-e Bozorg (Greater Forur), Hendurabi, Siri, Abu Musa, Tonb-e Bozorg (Greater Tonb), Tonb-e Kuchak (Lesser Tonb), Forur-e Kuchak (Lesser Tonb), Shatur, Naz and Sheikh Andarabi (Fig. 1). There are no perennial rivers on any of these islands whereas traces of dry stream watercourses are sporadically seen over the surface. In addition, across most of the islands, precipitation is low and water sources such as burrowed wells and *āb-anbārs*

(traditional reservoir for drinking water) are being consistently used due to the shortage of subsistence. As a result of the foregoing factors, water shortage has been a serious issue for human occupation of the islands in past. Among the isles, Tonb-e Kuchak, Forur-e Kuchak, Shatur, Naz and Sheikh Andarabi, are haunted.

First Steps

Marcel-Auguste Dieulafoy and his wife, Jane Dieulafoy, were the first modern archaeologists to set foot on the province Hormozgan. On their journey towards the city of Susa that lasted from 1884 to 1886, the two visited the portal city of Bandar Abbas, and subsequently recorded observational notes and drawing sketches from that region. In spite of their point of entry being on the coastline of the Persian Gulf, and their sporadic references to the Hormuz Island, the couple never visited the island itself or any of its coastal environs on their expedition (Dieulafoy 1888).

The research conducted by Aurel Stein during 1931 to 1933, funded and supported by Harvard University and the British Museum, was the first archaeological expe-

1. The surface area of islands are not constant and they change due to variance in water level and tidal activities.

A Historical Account of Archaeological Research on the Islands of the Province of Hormozgan

Sepehr Zarei¹

Abstract

In between more than 130 islands of small and large sizes scattered across the Persian Gulf, 16 are located on the coastline of the southern province of Hormozgan. Although archaeological studies concerned with analysis of cultural remains from this province of Iran and its islands have begun from the late 19th century, our knowledge of the life and land use in this region has remained relatively limited and only constrained to the 7 of the many islets of the Gulf². Archaeological studies on the islands of the Hormozgan province, initially head started by the European expeditionary campaigns in the 1880s, continued during the early decades of the 20th century. For three decades of the mid-20th century, Iranian researchers as well, begun to get engaged in projects such as field surveys of historical monuments and cities along the coastline of Hormozgan and its isles. These were the first major studies of Iranian archaeologists concerning the islands of Hormozgan and its coastline and they were classified under a broader scheme of surveys titled as “Survey of the islands of the Persian Gulf and the Sea of Oman” and “Surface Surveys of the Coastal Zone”. Following the Revolution of 1979 and a hiatus of over a decade, archaeological research on the islands have been reinvigorated in the last two decades with new fervour and intensity. Extensive and systematic surveys have been conducted with particular attention paid to non-intrusive and intrusive measures such as excavation campaigns – along with emphasis placed on all occupation periods – and maritime archaeology. With underwater archaeology gaining momentum on the Persian Gulf and around its numerous islands, research studies have entered a new phase. There is hope that reflecting on experiences of past and analyses of results ensued, would yield a new stream of knowledge which throws light on aspects of human life and land use over the isles in all previous occupation eras.

1. Cultural Heritage, Tourism and Handicrafts; Hormozgan Provincial Office; zarei@hchto.ir

2. The “Persian Gulf” is often abbreviated in this monograph as “the Gulf”, merely to avoid repetition. The author of this paper maintains that the full and correct usage of the term is “the Persian Gulf”.

Introduction

There are more than 130 islands of small and large sizes scattered on the Persian Gulf. Many of the islands to the north of the Gulf have been occupied by inhabitants since antiquity whereas those on the south and northwestern corners of the Gulf for the main part have remained unoccupied – so far as data unveil. This difference in usage is primarily attributed to the natural condition of the islands and their corresponding coral beds (Vosoughi 2005). In between the islands to the north, 16 are located in the Hormozgan zone that constitutes those positioned on the Strait of Hormuz and the isles adjacent to the mouth of the Persian Gulf. Although, archaeological research on the province of Hormozgan were started around the turn of the 20th century, our knowledge of its islands has remained for the most part obscure (Zarei 2017). The absence of interest to the overall condition of cultural remains on these islands becomes evident where one notes how information and knowledge gained of the 16 bodies of land, has remained relatively limited and only constrained to the 7 of them that are in turn studied in subjectively insignificant manner. This paper, takes a glance into the history of archaeological research pertaining to the islands of the province of Hormozgan.

The first archaeological inspection to the province of Hormozgan, was conducted by Marcel-Auguste Dieulafoy and his wife Jane Dieulafoy, somewhat in 1880s. Dealing with questions that concerned Susa and Elam, the pair visited the coastal city of Bandar Abbas – the capital of the Hormozgan province – and records of their visit was published under Dieulafoy in late 1880s (Dieulafoy 1888). Despite this, no detailed reference was made to the Hormuz Island, where accounts indicate that the two never visited any of the isles near the province. Research conducted by the Hungarian, Aurel Stein during the years 1931 to 1933, was the first principal archaeological study that dealt with the province and its islands in detail (Stein 1937). Stein is reported to have visited south, southeast and east of Iran arriving from Azerbaijan to the northwest of the country by the funds

discs decorated with sail boats, dating to the late Ubaid period, ca. 4200 BC (Fig. 8). The boats depicted on these discs are similar to and contemporary with the Susa votive boat and may have the same purpose as the votive boats

of Susiana and Mesopotamia.

I hope this brief archaeological, historical and geographical exposé offered here is sufficient to indicate the long maritime history in Susiana and the Persian Gulf.



Fig. 7. Susa votive boat. It was reconstructed in the Susa Restoration Laboratory

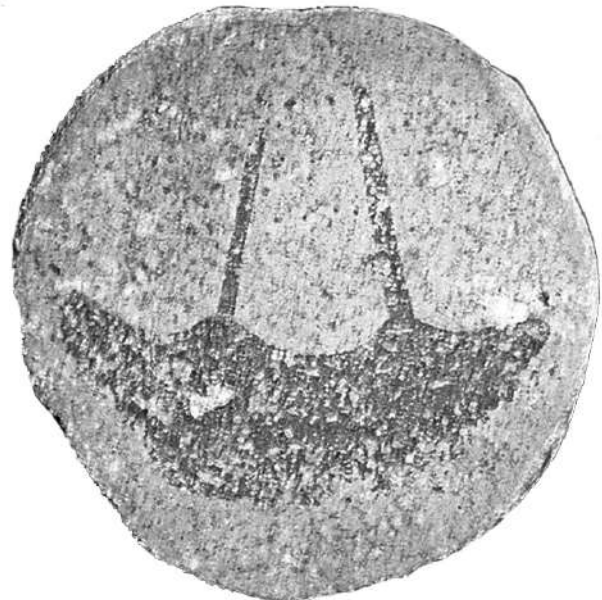


Fig. 8. Pottery disc with a double sail boat from the shores of Kuwait, ca. 4200 BC

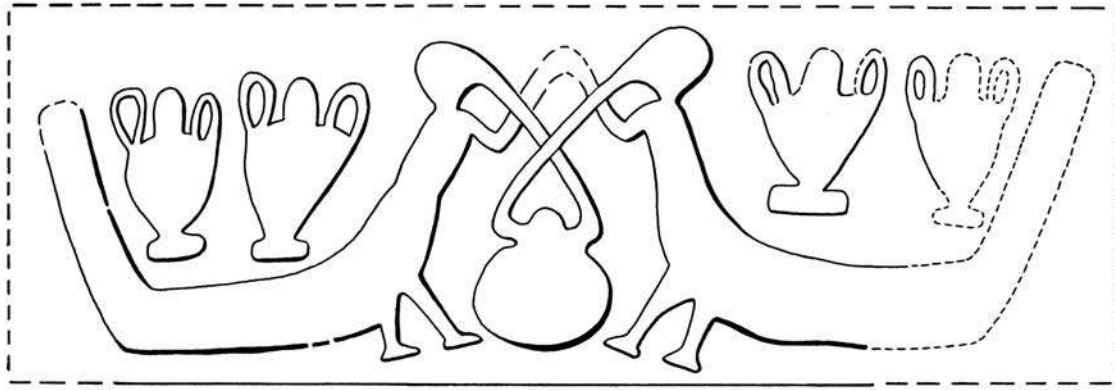


Fig. 5. Seal impression of human-shaped boats feasting and carrying pottery vessels, ca. 3200 BC



Fig. 6. Susa boat among potsherds

boat painted in it (Fig. 7). While we are certain of the final reconstruction of the boat, the shape of the sail is imagined—the image of the typical Susa goat is, of course, decorative. No information on the findspot of this boat was found in the box that contained it, nor on the piece itself. But based on the votive nature of such boats in Sumer, we may assume that this boat, too, was

a votive object and possibly had been dedicated to some sacred place in Susa between 4400 to 4100 BC.

It was mentioned that wood rarely survives in archaeological contexts. But recently, Oxford archaeologist Robert Carter and his colleagues in the shores of Kuwait and Bahrain not only found pieces of sunken ancient boats, but in their land excavations they found several pottery



Fig. 2. Examples of Mesopotamian votive boats from the Ubaid and Uruk periods, 4200-3200 BC



Fig. 3. Seal impressions with images of boats from Susa and Chogha Mish, 3200-2900 BC



Fig. 4. Akkadian seal impressions with the image of “Sirsir,” carrying Sumerian Sun God Utu, in Akkadian Shamash, Arabic Shams, ca. 2300 BC

pushes the date of this boat god to ca. 3200 BC, that is before the invention of writing and as such is 700 years older than the Sumerian example (Fig. 5).³ Like the Akkadian examples, but much simpler, the bow of the boat is in the shape of human. In this seal impression, the boat is shown as identical double boat in a feast, drinking from a vessel with straw. Unfortunately, unlike the Mesopotamian examples, we have no written reference to such a deity in Elamite records. Nevertheless, this example should indicate the importance of boats and maritime travel in ancient Susiana.

The discovery of a votive model boat at Susa provides a much older use of boats, almost a thousand years before

the examples from Chogha Mish. In 2014 when Dr. Hassan Talebian, the deputy of Cultural Heritage, invited me to organize the archaeological materials in the storage areas at the Susa Chateau, I saw among potsherds an interesting object. After examining this piece, I realized that it was not a sherd but a surviving half of a boat that the French most probably had not recognized as such (Fig. 6). Even though this boat was broken in half, it was possible to restore it based on the holes that had been furnished for the sail and the rudder, as well as the image of the

3. This seal impression was first published by Helene Kantor in 1984 volume of JNES, pp. 277-80.

Persian Gulf and Susa Mariners

Abbas Alizadeh¹

In the modern world, with its paved roads, highways, automobiles, trains and airplanes, it is difficult to imagine that in the past, especially in ancient times, how dangerous and torturous were travel and transportation. But even without historical and archaeological knowledge, reflectively we can envisage the dangers and difficulties of land transportation, what with bad roads, no roads, and bandits along the way. Travel by sea and through navigable rivers, on the other hand, was much safer and faster, which is why for thousands of years waterways provided the most important and safest means to travel and transport goods.


In ancient times, the Persian Gulf and the Karkheh and Karun Rivers in Susiana (Khuzestan) and the Tigris and Euphrates Rivers in Mesopotamia (Iraq) played a vital role in cultural and economic relations between these

two regions. When we consider the fact that the north-western shores of the Persian Gulf were some 200 km farther inland than it is today, travel and transportation between the two regions were much easier (Fig. 1).

Because, of course, wood rarely survives in archaeological deposits, we do not have any actual examples of ancient boats in Iran and Mesopotamia. But various clay models of boats as votive objects that probably ancient mariners left sacred places to ward off evils and insure safe trips have been found in Sumer (Fig. 2).

Boats and maritime travel are also depicted on sealings in both Iran and Mesopotamia from 3200 to 2200 BC (Fig. 3).

Writing developed around 3000 BC in Susiana (proto-Elamite) and in Sumer (proto-Sumerian). But it was not until 2500 BC when the writing could be used to record myths and historical events. In the periods

known as Early Dynastic III and Akkadian we begin to have mythological and historical narratives. It is from this type of texts that we learn various Sumerian deities traveled to other cities and even the world of the dead by boat. Boat and maritime travel were so important that they had their own special god, known as "Sirsir" (*).² This god was so important that in the Old Babylonian period "Sirsir" was one of the fifty names of Marduk, the head of the Babylonian pantheon. In some Akkadian seals this god is depicted as a boat with human bow carrying gods in their mythological journeys (Fig. 4).

A unique and spectacular late 4th millennium BC seal impression from Chogha Mish



Fig. 1. Map showing the ancient shore line of the Persian Gulf

1. Oriental Institute of Chicago, Chicago.

2. "Sirsir" used to be read gir.gir. Robert Biggs of the University of Chicago corrected it as "Sirsir" in 1974 in OIP, p. 49

ever, the Persian Gulf ports and islands are located in one of the world's most important maritime routes and in an area that, due to its geographical location, played a mediating role in the exchange of culture and civilization between East and West before the new industrial era, and recognized as one of the most important centers of economic and cultural exchange in the world, these ports and islands, in addition to their economic function, play an essential role in the formation and development of Iran's cultural and political development and have a different function compared to other cities. It can be explained that the ports and islands in the Persian Gulf were in the intermediate position between ancient Mesopotamian and Iranian civilizations and the Indus Valley and the Arabian Peninsula and were in fact considered part of these ancient civilizations, yet given their geographical location as intermediaries of ancient Chinese civilizations, India, Iran, Egypt and, in modern times, have played roles as mediators of Middle Eastern and Western civilizations. In other words, the ports and islands of the Persian Gulf are the gateway for Iranians to become familiar with the cultures and civilizations of China, India and East Africa in ancient times and European civilization in the new era and play an essential and major role in cultural formation and development. The role of the Iranian islands and ports, which comprise the major parts of the northern coasts and islands, has been more important and influential than other parts of the Persian Gulf, as these areas have a natural and climatic position. Ports and islands in the north of the Persian Gulf, due to appropriate depth of coasts and weather conditions and the post coastal cities, have had better position compared to the southern ports of the Persian Gulf in history - the current ports of Qatar, Saudi Arabia and Kuwait. Also, these ports have always been the main center of civilization from the earliest times to the last half-century and the time of the formation of economic centers of oil production in the Persian Gulf. Concerning the Caspian Sea Ports, they have served as intermediaries in the history of Iranians to make Iranians familiar with the surrounding civilizations, including Transcaucasia, Central Asia, the Caucasus and Eurasia. Concerning the role and position of the Caspian Sea ports, this part of the Iranian territory has been one of the most important Iranian cultural and cultural centers in the history of Iran due to its specific geographical conditions and its ports until the new era were of high importance due to the importance of crossroads in the north and northeast and west of Iran and have always been one of the most important political centers in northern Iran. These ports, however, have long been the center of attention for powerful societies due to appropriate weather conditions, and now have gained extreme sensitivity and importance in the regional relations of Iran due to the significant geopolitical changes after fall of the Communist regime.

Considering the importance of the political, economic and cultural position of Iranian ports in the Persian Gulf, the Oman Sea and the Caspian Sea in Iranian history and Iranian maritime history throughout history, and since a collection containing information on maritime, culture, tools and museum objects was not created before for all the Iranian coasts with emphasis on ancient objects and historical documents in one collection, this project tries to take the first step in this regard by launching such studies and creating exhibitions and presenting them in book form. The plan is to bring together a collection of historical documents and cultural materials available in Iran to extract from it the important attributes upon which our ancestors owed their maritime supremacy. For this purpose, the high capacities of National Museum of Iran in collecting marine cultural materials were exploited together with the documents of the ports and maritime organization.

Ports and Maritime Organization
January 2020

Foreword

In May 2019, the Ports and Maritime Organization in collaboration with National Museum of Iran has conducted a research project on “Man and the Sea” with the purpose of investigating Iranian Maritime culture based on archaeological evidence to introduce the relation between man and the sea in the history of Iran.

The territory of Iran has always been placed along the Persian Gulf, Oman Sea, and Caspian Sea, and in some historical periods was even extended to the Red Sea, Mediterranean Sea, and the coasts of Black sea. This fact confirms the presence of Iranian people in sea and the role that sea plays in growth and limitation of the Persian civilization. Apart from its historical and scientific attractions, the review and introduction of Iranian maritime history has strong connection with the national and economic interest. Now, it is needed more than ever to revise and recreate the marine aspects of Iranian culture and civilization to identify and introduce it in various ways such as Book, article, journal and make the Iranian maritime documents and archives accessible through exhibitions and museums.

Here we briefly review the role of the peripheral water bodies on developing the rich cultural background and long lasting civilization of Iran:

The Persian Gulf as the setting of the oldest well-known human civilizations has always been placed in the territory of Iran. From the past to the present, no waterway has had the importance of Persian Gulf for the geologists, archaeologists, geographers, businessmen, politicians, cosmologists and researchers. On the southeast of Iran, there is Oman Sea which is also called Makran or Pars Sea. This water area, having the depth of 4200 meter, has been mentioned as one of the most important and unknown geologic regions in the world. Due to being placed on the route of Mesopotamian civilizations to the west and Indus Valley civilization to the east, the Makran Sea has always been of great importance in commerce and the presence of important historical ports such as Tis and Jask in its coast reveals its prosperity and glory in the past. The Caspian Sea lies at the northern territories of Iran. More than 70 names were mentioned for naming the Caspian Sea since early historical period, in which many of them refers to the maritime activities of Iranians and Iranian ports.

Many evidence could be counted on Iranian cultural development through the seas:

The evidence of maritime activities of Iranians has been witnessed in the north of Caspian Sea, Black Sea, Mediterranean Sea and south of the Indian Ocean in Zanzibar in Africa. The most prominent examples of maritime communications and, consequently the maritime knowledge and technology from the past to the present, can be implied considering the Derbent gateway located in the northwest of Caspian sea in the Republic of Dagestan, Russia, the Shirazi merchants in Zanzibar, and evidence of trade in far east (China and Japan). One of the first maritime books named “Rah Namak” was written by Iranians which is regarding the Indian Ocean and Persian Gulf in the Pre-Islamic historical period. In this book, the specifications of the sea, capes, coasts, winds, and marine related phenomenon were mentioned. This book was used in the discoveries of Vasco Da Gama in the 15th and 16th Centuries and many of the mentioned expressions were repeated. The "Rahnameh by Ibn Majed" is another book which is regarding the waterways and characteristics of sea routes used in the Sassanid era.

The knowledge of ancestors of the natural features of coasts and seas enabled them to expand the domain their activities from the west coasts of the Indian Ocean to the western coasts of the Pacific Ocean in China (even Japan). Knowing about the monsoon winds in the Indian Ocean, the Iranian journeys were extended to the Zanzibar coasts in Africa and India. The signs of the engineering skills of Iranian were also witnessed in the eastern coasts of Mediterranean Sea and southern coasts of black Sea. The existence of numerous historical geographical writings by Iranians and Arabs such as the writings of Ibn Huql, Yaqubi, Abu al-Fada, Mostofi, and Idrisi, contained valuable information describing the natural features of the past and the type of commercial and cultural intercourse between nations. The extraction of much of this information, from the writings and maps of predecessors, is not only of historical value but of cultural and legal effects for the country. Iranian ports and islands in the Persian Gulf, Oman Sea and Caspian Sea have played an important role in the formation and development of civilization and culture of this region. How-

Foreword

The Iranian Plateau, situated in between the two seas of Persian Gulf and the Caspian Sea, has hosted multitudes of people since antiquity – people who have relied either in direct or indirect ways to the waters and resources that are clustered with them. Archaeological evidence dating back to the Upper Palaeolithic period, indicate that the settlers of the Plateau had taken advantage of marine resources of the Persian Gulf and the Caspian Sea from prehistoric times. This is reflected in exploitation of shells as beads, documented in the context of a variety of type-sites in the Zagros region. Impressions of cylinder seals uncovered in Chogha Mish and Susa – both located in southwestern Iran, testify to the usage of water-crafts for transportation of people and goods in Iran of the 4th and the 3rd millennia B.C.E.. With the emergence of local and regional cultures, such as the Elamites and the Achaemenids, the seas surrounding the Iranian Plateau, became a flashpoint of militaristic adventures as well, and their significance in geopolitical landscape of the region was subsequently amplified. The evidence for an intimate relationship between the settlers of the Plateau and the sea have also been documented in archaeological finds, artefacts and written sources of Iran of the late antiquity and of the Islamic era.

The National Museum of Iran is a treasure trove of cultural and historical finds. Many of the artefacts in possession of the Museum feature the relationship of man and the sea at length. The evidence exhibit advancements in seafaring technology, maritime trade and written sources pertaining to naval activities. The present exhibition is the result of a close correspondence between the National Museum of Iran and Iran's Ports and Maritime Organisation, in addition to the Iranian National Institute for Oceanography and Atmospheric Science. The exhibition can be regarded as the first major step which is ever taken by an Iranian institution in demonstrating the capacity of inhabitants of Iran, from pre-historic times to the present, manifest in manipulation of marine resources and exploitation of seas.

In this exhibition, well over 160 artefacts have been brought together from the National Museum of Iran, the state museum of Gorgan, the state museum of Gilan and the Museum of Susa in Khuzestan. These artefacts have been selected from archaeological finds unearthed in a panoply of sites such as Yafteh cave, Ali Tappeh cave, Tall Suzu, Chogha Mish, Susa, Shahdad, Shahr-e Sukhteh, Persepolis, Shami, Siraf, Tamisheh, the Great Wall of Gorgan, Hormuz Island, Qeshm, the Mausoleum of Sheikh Safi, Iranshahr, Malayer, Astara and the Maritime Reserve of Amir Abad. This collection accounts for over 30,000 years of human interaction with the sea, from the Palaeolithic age to the Qajar period. It is my hope that it serves as a prism through which visitors may gain insight into the rich history of human engagement with the sea in Iran. The exhibition of “The Man and the Sea: An Account of the Thousands of Years of Human Interaction with the Sea in Iran” is open to the visitors in the National Museum of Iran's Exhibition Hall, from 15th of December 2019 to the February 14th of 2020.

Jebrael Nokandeh
Director General, National Museum of Iran
January 2020

Contents

Foreword	
<i>Jebrael Nokandeh</i>	8
Foreword	
<i>Ports and Maritime Organization</i>	9
Persian Gulf and Caspian Sea	
<i>Abdolmajid Naderi Beni and Hamid Alizadeh Lahijani</i>	11
Shell ornaments: Earliest evidence of exploitation of marine resources in Iran	
<i>Sonia Shidrang</i>	21
Persian Gulf and Susa Mariners	
<i>Abbas Alizadeh</i>	28
New evidence for fish and mollusc exploitation on the northern shores of the Persian Gulf during the fourth millennium BCE	
<i>Mohammad Hossien Azizi Kharanaghi, Marjan Mashkour, Sanaz Beizaie Doost, Sepideh Jamshidi Yeganeh, Afshin Akbari</i> ...	2
A survey on an illustrated watercraft on a bullae found in Tappeh Chogha Mish	
<i>Shadi Kalantar</i>	35
Seal impression of a ship from the Treasury of Persepolis	
<i>Shahrokh Razmjou</i>	38
Sea in the Achaemenid Royal Inscriptions	
<i>Soheil Delshad</i>	45
Two seal impressions showing boat from Susa	
<i>Sedigheh Piran</i>	47
Perso-Scythian conflicts from the Aral Sea to the Black Sea	
<i>Ehsan Shavarebi</i>	50
Motives related to sea in Elymayean coins	
<i>Ali Hozhabri</i>	58
Historical perspective of ancient Iranian ports	
<i>Abdolmajid Naderi Beni, Hossein Tofighian</i>	60
The Persian Gulf and Caspian Sea in “The cosmography of Qazwini”, Iran National Museum Manuscript	
<i>Karam Mirzaei</i>	74
Economic relations between Iran and China during the Islamic period on the basis of historical documents and travel books	
<i>Leila Khamooshi</i>	77
A survey of Larian silver coins in the Safavid period	
<i>Golbehesht Taghva</i>	81
Siraf and its role on the international maritime trade in the ancient world	
<i>Mohammad Esmacil Esmacili Jelodar</i>	85
Magnetic survey in the Portuguese castle of Kong	
<i>Kourosh Mohammadkhani</i>	95
Lutka canoe and its role in subsistence activities at south of the Caspian Sea	
<i>Sajjad Samiei</i>	100
Catalogue	105
Persian Gulf and Susa Mariners	
<i>Abbas Alizadeh</i>	199
A historical account of archaeological research on the islands of the Province of Hormozgan	
<i>Sepehr Zarei</i>	195
The sea on the rocks. sailing in the rock art of Gobustan	
<i>Dario Sigari</i>	173
The Achaemenids and the sea(s)	
<i>Wouter F.M. Henkelman</i>	163

Acknowledgements

Ministry of Cultural Heritage, Tourism and Handicrafts

Dr. Ali Asghar Monesan (Minister of Cultural Heritage, Tourism and Handicrafts)
Dr. Mohammad Hassan Talebian (Deputy of Cultural Heritage)
Dr. Mohammad Reza Kargar (General Manager of Iranian Center for Museum Affairs)
Mohammad Khayatian (Deputy of Management Development)
Ghodratollah Ebrahimi (Head of Ministry Office)
Dr. Javad Jahanbani (Advisor to the Minister and Head of Security Affairs)
Mehdi Asgari (Deputy of Security Affairs)
Dr. Alireza Bye (Advisor to the Minister and Head of Public Relations Affairs)
Amir Rahmatollahi (General Director of Security Staff)

Provincial Office of the Cultural Heritage, Tourism and Handicrafts

Gilan Province

Amir Entekhabi (General Manager)
Vali Jahani (Deputy of Cultural Heritage)
Nasrin Qavami (Keeper)

Golestan Province

Ahmad Tajarri (General Manager)
Sara Okhovat (Deputy of Cultural Heritage)
Gholamreza Hamidi (Keeper)
Hamid Omrani Rakavandi (Manager of The Great Wall of Gorgan)

Khuzestan Province

Seyed Hekmatollah Mosavi (General Manager)
Ahmadreza Hosseini Brojeni (Deputy of Cultural Heritage)
Bizhan Heydari (Manager of Susa World Heritage site)
Hamid Sorkkeh (Keeper)
Loghman Ahmadzadeh (Archaeologist)
Majid Sorosh

International Council of Museums (ICOM)

Seied Ahmad Mohit Tabatabayi (General Director)



Mohammad Rastad (Managing Director)

Dr. Mohammad Ali Hassanzadeh (Deputy Director for port affairs and SEZs)

Dr. Ali Moradi (Director General of strategic research and studies)

Eng. Younes Gharbali (Chief Director of strategic studies)

Mehrdad Arbabian (Expert on marine cultural development)



Dr. Abdolmajid Naderi Beni (Research affairs and scientific collaborations)



Edited by: Fereidoun Biglari, Jebrael Nokandeh, Abdolmajid Naderi Beni and Ali Hozhabri

Persian literary editor: Omolbanin Ghafoori

Design and Layout: Omolbanin Ghafoori

Cover Design: Nina Rezaei

Objects Photography: Neda Tehrani and Nima Fakoorzadeh

Photo edit: Omolbanin Ghafoori, Leila Khamooshi and Soheila Davoud Pour

Publisher: National Museum of Iran and Ports and Maritime Organization of Iran

ISBN: 978-622-95143-9-9

© 2020 National Museum of Iran and Ports and Maritime Organization of Iran. All rights reserved.

National Museum of Iran

General Director: Jebrael Nokandeh

Deputy for Cultural Affairs: Fereidoun Biglari

Deputy for Executive Affairs: Omid Kamalvand

Head of Exhibition: Nina Rezaei

Office of Cultural - Historical Properties: Javad Nasiri, Zahra Akbari, Ameneh Kohi, Reyhaneh Iesani Gouya, Karam Mirzaei, Nayerreh Nazari, Sedigheh Piran, Zahra Qalamkar, Nina Rezaei, Golbehesht Taghva, Fereshteh Zokaei

Exhibition Keeper: Nina Rezaei

Research Group: Yousef Hassanzadeh with contribution of Mohammad Hossein Azizi Kharanaghi, Firouze Babaie Nezhad, Soheila Davoud Pour Omolbanin Ghafoori, Ali Hozhabri, Roshanak Jahromi Yekta, Leila Khamooshi, Karam Mirzaie, Fariba Mojezati, Hassan Moradi, Maryam Motamedi Nasr, Sedigheh Piran, Mahro Shagerd Pour, Mozhdeh Shakeri, Fatemeh Zolfaghari

Conservation Department: Parvaneh Soltani with contribution of Maral Dadashzadeh, Farzad Goshayesh, Mahnaz Mardfekri

Objects inventory: Mohammad Hossein Azizi Kharanaghi, Roshanak Jahromi Yekta, Omolbanin Ghafoori and Fariba Mojezati

Office of Public Engagement and Education: Nina Rezaei with contribution of Maryam Panahi and Leila Heidar Pour

Publications Unit: Omolbanin Ghafoori

International and Legal Affairs: Masoumeh Ahmadi with contribution of Mehrzad Khodaei

Head of Iran Bastan Museum: Firouzeh Sepidnameh

Head of Museum of Islamic Archaeology and Art of Iran: Karam Mirzaei

Office of Administrative and Financial Affairs: Tayebe Farokhi, Leila Ahmadian, Elham Boneh, Federa Ghavam Rankoohi, Shahram Mahdavi and Akram Minaei

Customs and Portocol: Farhad Naroee

General Director Office: Ali Nankali

Office of Support Services: Nakisa Baey, Milad Jani Pour and colleagues

Public Relations and Communications: Fatemeh Asgari and Hassan Nemati

Office of Security: Reza Kiafar and colleagues

Security Staff: Sadeq Asgari, Ali Abdollah Khani and colleagues

Human and the Sea

*A Review of Thousands of Years of Relationship
between Humans and the Sea in Iran*

Edited by

Fereidoun Biglari, Jebrael Nokandeh

Abdolmajid Naderi Beni and Ali Hozhabri



2020

Human and the Sea

A Review of Thousands of Years of Relationship
between the Humans and the Sea in Iran

Edited By:

Fereidoun Biglari, Jebrael Nokandeh

Abdolmajid Naderi Beni, Ali Hozhabri



سازمان اسناد و کتابخانه ملی جمهوری اسلامی ایران



مرکز ملی مطالعات زبان فارسی



مرکز ملی مطالعات زبان فارسی



مرکز ملی مطالعات زبان فارسی