



اطلس تاریخ بناد و دیانوردی

www.ketab.ir



دانشگاه تهران



سازمان بناد و دیانوردی

۱۳۹۵

سرشناسه:

و ثوقی، محمدباقر، ۱۳۳۷ -

عنوان و نام پدیدآور:

اطلس تاریخ بنادر و دریانوردی ایران (پژوهش)/ محمدباقر و ثوقی، منصور صفت گل

مشخصات نشر:

تهران: سازمان بنادر و دریانوردی، انتشارات، ۱۳۹۵.

مشخصات ظاهری:

۳ ج.: مصور (بخشی رنگی)، جدول، نقشه (بخشی رنگی)، عکس (رنگی).؛ ۳۳×۳۳ س.م.

شابک:

دوره: ۰۴-۰۵-۸۴۲۲-۶۰۰-۹۷۸؛ ج ۱: ۰۱-۰۵-۸۴۲۲-۶۰۰-۹۷۸؛

ج ۱: ۰۶-۰۸-۸۴۲۲-۶۰۰-۹۷۸؛ ج ۳: ۰۷-۰۵-۸۴۲۲-۶۰۰-۹۷۸

وضعیت فهرست نویسی: فیبا

موضوع:

دریانوردی -- ایران -- تاریخ Navigation -- Iran -- History

موضوع:

بندرها -- ایران -- تاریخ Harbors -- Iran -- History

موضوع:

خلیج فارس، منطقه -- تاریخ Persian Gulf Region -- History

شناسه افزوده:

صفت گل، منصور، ۱۳۴۰ -

شناسه افزوده:

دانشگاه تهران Daneshgah Tehran

رده بندی کنگره:

۱۳۹۵ الف ۲ و / ۱۰۷VK

رده بندی دیویی:

۳۵۹/۰۰۹۵۵

شماره کتابشناسی ملی:

۴۶۵۱۱۰۵

عنوان:

«اطلس تاریخ بنادر و دریانوردی ایران»

ناشر:

سازمان بنادر و دریانوردی

پژوهش:

دکتر محمدباقر وثوقی (استاد دانشگاه تهران): بخش خلیج فارس و دریای عمان

دکتر منصور صفت‌گل (استاد دانشگاه تهران): بخش دریای خزر

طراحی و صفحه‌آرایی: دکتر حمیدرضا بختیاری‌فرد

لیتوگرافی، چاپ و صحافی: نشر شن

نوبت اول: اسفند ۱۳۹۵

شمارگان: ۱۰۰۰ نسخه

قیمت: ۳۰۰ هزار تومان

روی جلد: نقش کشتی بر سکه اردشیر دوم (۴۰۴-۳۶۸ پیش از میلاد)، ضرب بندر صیدا، متعلق به

گنجینه موزه بانک سپه (تهران)

نوشته: «بسم الله الرحمن الرحيم»، خط کوفی مورق مسجد جامع قزوین

این پژوهش بر اساس قرار داد طرح پژوهشی کاربردی شماره ۲۸۵۴/ص مورخ

۱۳۹۴/۲/۶ میان سازمان بنادر و دریانوردی و دانشگاه تهران انجام یافته است.

کلیه حقوق مادی و معنوی این اثر متعلق به سازمان بنادر و دریانوردی است.

انتشارات سازمان بنادر و دریانوردی: تهران بزرگراه حقانی بعد از چهارراه جهان کودک انتهای خیابان دکتر شهیدی،

مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی: کدپستی: ۱۵۱۸۶۶۳۱۱۱ تلفن: ۱ ۸۴۹۳۲۱۳۰ ۸۴۹۳۲۱۳۷ دورنگار:

پست الکترونیکی: پست الکترونیک pub@pmo.ir

مقدمه

(مباحث نظری و شیوه تدوین)

خشکی به دریا» قرار داشته است، به عبارت دیگر بیشتر تحقیقات تاریخی بر مسأله تحولات «خشکی» و «بخش‌های داخلی فلات ایران» متمرکز گردیده و فرآیند شکل‌گیری «تمدن دریایی ایران»، به عنوان یک مسأله تاریخی، آنچنان که باید، مورد توجه واقع نشده است. از این رو تحقیقات موجود، به طور بایسته، پاسخگوی پرسش‌های اساسی در مورد «نقش و جایگاه ایرانیان در شکل‌دهی و توسعه دریانوردی و فنون و علوم مرتبط با آن» نیست. از سوی دیگر این‌گونه تحقیقات به دلیل تمرکز بر بازه زمانی مشخص و یا موقعیت جغرافیایی محدود از بنادر و جزایر ایرانی، نتوانسته‌اند تداوم و پیوند «تمدن دریایی» به هم پیوسته تاریخ دریانوردی ایران را در گذر تاریخ چند هزار ساله آن، نشان داده و در برخی از این تحقیقات، عدم دادن برخی ویژگی‌های دریانوردی ایران - به ویژه پس از قرن شانزدهم میلادی - به همه تاریخ ایران، تصویری نادرست از فرهنگ دریایی ایران را به تصویر کشیده‌اند.

نمونه بارز این‌گونه برداشت‌های نادرست را می‌توان در پژوهش‌های تاریخ دریایی محققان مامور کمپانی هند شرقی بریتانیا مشاهده نمود. کتاب‌ها و مقالات ماموران کمپانی هند شرقی بریتانیا، طی دهه‌های اخیر به طور گسترده، چاپ و یا در فضای مجازی منتشر شده و بیشترین مراجعه را در تحقیقات تاریخ دریانوردی به خود اختصاص داده‌اند. عمده‌ترین خصیصه تاریخ‌نگاری

پیرامون تاریخ «بنادر و دریانوردی ایران» تحقیقات و پژوهش‌هایی به انجام رسیده است، با این همه، گستردگی و تنوع رویدادها و حوادث چند هزار ساله و گستره جغرافیایی قلمروی سرزمینی ایران، موجب شده تا نتایج بایسته از این پژوهش‌ها بدست نیامده و از این رو برخی پرسش‌های اساسی درباره «میراث دریانوردی ایرانیان» و نقش و سهم آنان، «توسعه علوم و فنون دریایی» به طور کامل پاسخ داده نشده است. آب‌انگه‌های دریایی شناخته شده خلیج فارس و دریای عمان و دریای مازندران، در بخش عمده ادوار تاریخی ایران، در درون قلمروی این کشور و در برخی از برهه‌های تاریخی، بنادر دریای سرخ و بنادر شرقی و بخشی از بنادر جنوب شرقی مدیترانه و کرانه‌های جنوبی دریای سیاه در محدوده سرزمینی آن قرار داشته‌اند.

قرار داشتن بنادر و جزایر مهم باستانی در قلمروی سرزمینی ایران و حضور موثر و بدون وقفه ایرانیان در «مسیرها و ایستگاههای دریایی» یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های تاریخ این کشور محسوب می‌شود و در واقع «ایرانیان»، میراث داران یکی از قدیم‌ترین «تمدن‌های دریایی» جهان به شمار می‌روند. با همه اهمیتی که «دریانوردی» و «اقتصاد دریایی» در شکل‌گیری و تکامل تمدنی ایران داشته، اما به دلایل گوناگون، خصیصه «دریایی» تمدن ایران کمتر مورد توجه پژوهشگران قرار داشته و دریچه نگاه و سمت توجه محققان از



دریایی مورخان کمپانی هند شرقی بریتانیا، تعمیم دادن ویژگی‌های دریانوردی ایرانیان در قرون هیجدهم و نوزدهم میلادی به همه تاریخ ایران و کم رنگ نمودن حضور ایرانیان در حوزه‌های دریایی اقیانوس هند و شرق آفریقا با هدف «تحکیم موقعیت دریایی خود در هندوستان» بوده است. اگرچه باید پذیرفت که ایرانیان از قرن شانزدهم میلادی به بعد با توجه به شکل‌گیری دوره جدید «بورژوازی تجاری» و عصر «کاروان‌های دریایی» به دلایلی که در تحقیقات مختلف به خوبی روشن شده و در این کتاب زوایای مختلف آن شناسایی خواهد شد، موقعیت برتر دریایی خود را با تدریج از دست داده‌اند، اما تعمیم دادن این موقعیت به همه تاریخ ایران و نادیده گرفتن جایگاه دریانوردان ایرانی در توسعه علوم و فنون دریایی و همچنین پیشگامی ایرانیان در شکل دادن و توسعه «دریانوردی راه دور»، موضوعی است که بر اساس شواهد و مدارک باستان‌شناسی و تاریخ نمی‌توان آن را به سادگی انکار نمود. با این همه باید یادآوری کرد که طی قرون جدید، اروپاییان نه تنها در عرصه دریایی شرق جهان یگانه تازی نموده و عرصه را بر دریانوردان بومی تنگ نموده‌اند، بلکه در عرصه تحقیقات و پژوهش‌های دریانوردی نیز، تا حدود بسیار زیادی، خصلت‌های «یکه تازانه» خود را به کار گرفته و تحلیل‌ها و برداشت‌های گزینشی و گاه آلوده به اغراض سیاسی خود را در قالب پژوهش‌های گروهی و یا فردی و در مجموعه‌های آرشیوی در حوزه مطالعات دریایی به صورت گسترده چاپ و منتشر ساخته‌اند. البته، تحقیقات اصیل و اندک و بدون جهت‌گیری برخی از شرق‌شناسان اروپایی را باید استثناء نمود.

طی دو دهه اخیر با سرمایه‌گذاری برخی کشورهای همسایه شمالی و جنوبی کشور، مجموعه‌های بزرگ اسناد و مدارک آرشیوی بریتانیا و روسیه تزاری تحت

عناوین گوناگون به صورت چاپی و یا در فضای مجازی منتشر گردیده است. هدف اصلی از انتشار اینگونه اسناد و مدارک عمدتاً گزینشی، کم رنگ کردن حضور و حاکمیت تاریخی ایران در خلیج فارس و دریای عمان و دریای مازندران است. گسترش کاربرد فضای مجازی در حوزه تحقیقات دانشگاهی و همچنین گزینشی بودن بسیاری از این اسناد و مدارک آرشیوی از یکسو و پیوند خوردن مسأله حاکمیت تاریخی ایران بر بنادر خلیج فارس و دریای عمان و دریای مازندران با منافع ملی و اقتصادی، لزوم توجه به تحقیقات و پژوهش‌های بومی که نشان‌دهنده تداوم چند هزار ساله حاکمیت ملی ایران بر آبراه‌های شمالی و جنوب کشور باشد را بیش از پیش ضروری می‌نماید. به عبارت دیگر در حال حاضر بیش از هر زمان دیگر نیاز به «بازنگری» و «باز آفرینی» «وجه دریایی» تمدن و فرهنگ ایران و شناسایی و معرفی آن به صورت‌های گوناگون کتاب و مقاله و نشریه و همچنین شناسایی و معرفی و در دسترس قرار دادن اسناد و مدارک آرشیوی «دریانوردی ایرانیان» در فضای مجازی است.

باید یادآوری کرد که طی دو قرن اخیر، پژوهشگران و محققان ایرانی در حوزه‌های مختلف علوم انسانی و از جمله تاریخ و باستان‌شناسی و جغرافیا و علوم سیاسی و جامعه‌شناسی، تحقیقات ارزشمندی را در زمینه تاریخ دریانوردی و بنادر ایران به انجام رسانیده‌اند که بخش عمده‌ای از نتایج آن در این کتاب مورد استفاده قرار گرفته است، برخی از این پژوهش‌ها، مرجع مهمی برای پژوهش‌های دریایی به شمار می‌روند، اما با توجه به گستردگی زمانی تاریخ بنادر و دریانوردی و همچنین خصیصه محتوایی عمده متون تاریخی که وقایع و حوادث را از منظر «خشکی به دریا» ثبت کرده و از سوی دیگر متفاوت بودن فضای جغرافیایی دو





برای این پرسش داد؟ آیا این موضوع ناشی از غفلت مورخان و دانشمندان ایرانی و یا بی توجهی محققان ایران شناس است؟

به نظر می‌آید عوامل چندی در ایجاد چنین وضعیتی دخالت داشته‌اند. بررسیهای تاریخی آشکار می‌کنند که یک سنت یا به تعبیری احتیاط آمیز، مکتب تاریخ نویسی کرانه‌های دریای مازندران وجود داشته است. تألیف متونی تاریخی همچون دربند نامه، تاریخ نگاریهای مربوط به مازندران و رویان، تواریخ مربوط به گیلان، استرآباد و جرجان و همچنین آثاری درباره کرانه‌های شرقی در حوزه خانات آسیای مرکزی و تواریخ فارسی مربوط به قفقاز نشان می‌دهند که اهتمامی برای ثبت رویدادهای نواحی کرانه‌ای دریای مازندران توسط نویسندگان ایرانی و فارسی نویس وجود داشته است. از سوی دیگر شمار قابل توجهی از مطالعات تاریخ محلی در باره شهرهای ایرانی و آن شهرهای ایرانی که در پی تحولات دویست ساله اخیر از حوزه سیاسی ایران خارج شده‌اند، صورت گرفته است. به نظر می‌رسد گرایش به تاریخ نویسی فارسی در قفقاز حتی پس از اشغال روسیه و در دوره روسی سازی این منطقه ادامه داشته است. با این همه اطلاعات منابع ایرانی در باره بنادر و جزایر و خلیج‌های دریای مازندران نا چیز است. تنها می‌توان توصیفات در متون کهن جغرافیای تاریخی همچون حدود العالم، مسالک و ممالک، نوشته‌های ابن حوقل و یاقوت حموی پیدا کرد. این توصیفات در دوره‌های بعد از سوی نویسندگان بعدی رونویسی شده‌اند و از سده نهم هجری قمری به بعد اطلاعات جغرافیایی جدیدی در باره دریای مازندران توسط نویسندگان دوره ترکمانی و صفوی و قاجاری تولید نشده است. تنهادر دوره ناصرالدین شاه قاجار بود که علاقه به مطالعات جدید زمینه را برای تولید توصیفات تازه و به دست

حوزه دریایی شمالی «دریای مازندران» و جنوبی «خلیج فارس و دریای عمان»، موجب شده تا اولاً برخی از این پژوهش‌ها در مقطع زمانی و یا مکانی خاص متمرکز شده و ثانیاً، رویدادهای دریایی را از منظر «خشکی به دریا» بازتاب داده و توجه کافی به منظر و چشم‌انداز دریایی تاریخ از خود نشان نداده و مهم تر اینکه بسیاری از این پژوهش‌ها به طور مستقل بر تاریخ دریانوردی جنوب ایران متمرکز شده و نتایج این پژوهش‌ها صفحه مهم و بزرگی از جغرافیای تاریخ دریایی ایران یعنی «دریای مازندران» را مد نظر قرار نداده‌اند. به عبارت دیگر عمده نتایج آنچه با عنوان «تاریخ بنادر و دریانوردی» تا کنون منتشر شده، به موضوع دریانوردی در خلیج فارس و دریای عمان محدود گردیده و «تاریخ بنادر دریای مازندران» مورد غفلت واقع شده است.

در میان تحقیقات موجود در موضوع تاریخ دریایی ایران که شاخه‌ای جدید از مطالعات تاریخی است بخش مربوط به دریای مازندران بسیار کم رنگ و از دیدگاه پژوهشی ناقص و نارسا است. با اینکه دریای مازندران و تحولات آن در طول تاریخ ایران اهمیتی اساسی داشته است اما به نظر می‌آید بررسیهای مربوط به آن بسیار اندک هستند. آن دسته از تحقیقات این حوزه که به گونه‌ای اختصاصی آن را بررسی کرده‌اند بیشتر به تحولات زمینی و نه دریایی توجه داشته‌اند. متون تاریخی و اسناد و مدارک آرشیوی بیشتر به تحولات سیاسی و سلسله‌ای کرانه‌های دریا و نه آن چه در دریا روی داده است پرداخته‌اند. نتیجه چنین رویکرد تحقیقاتی، کم رونقی مطالعات مربوط به دریا است. هنوز هیچ تحقیق مستقل و مرتبط دریایی در دست نیست و مطالعاتی که در سالهای اخیر انجام شده است رویکرد دریایی ندارند. چرا تحقیقات دریای مازندران شناسی تا این اندازه ضعیف و کم رونق است؟ آیا می‌توان پاسخی قانع کننده



دادن معلوماتی نو در باره دریای مازندران آماده ساخت. در دوره آغاز پژوهشهای جدید ایران شناسی اروپایی که از سده شانزدهم میلادی به بعد رونق گرفت، سهم مطالعات مربوط به دریای مازندران در مقایسه با دیگر نواحی ایران زیاد نبود. این بخش از تحقیقات غربی بیشتر تحت تأثیر کوشش اروپاییان برای باز کردن راه تجاری با ایران از طریق روسیه قرار داشت. از این رو شماری از مطالعات اروپایی از قبیل نوشته‌های آنتونی جنکینسون و در سده بعد آدام اولتاریوس و از همه مهمتر سفرنامه جاناس هنوی توسط کسانی نوشته شدند که خود مسیر اروپا تا ایران را از طریق دریای بالتیک-ولگا - دریای خزر می کردند. سفرنامه‌های آنان حاوی اطلاعاتی مهم در باره ویژگیهای دریای مازندران و بعضی بنادر آن است.

با توجه به کوششهای روسیه برای روس کردن دریای مازندران و اشغال کرانه‌های آن که از سده شانزدهم میلادی به بعد و از دوره روی کار آمدن رژیم تزاری جدید به تدریج گسترده تر شد، می توان گفت که روسیان توجهی جدی به شناخت دریای مازندران داشته‌اند. در طول پنج سده‌ای که از تلاش روسیان در این زمینه می‌گذرد یعنی در دوره تزاری و سوسیالیستی، حجم انبوهی از تحقیقات بسیار سودمند توسط آنان انجام یافته است. این تحقیقات از دوره پتر اول مشهور به کبیر به صورتی علمی و منظم انجام می‌شد. در نتیجه همین تحقیقات بود که نخستین نقشه جدید دریای مازندران ترسیم شد و گزارشهایی تفصیلی درباره خصوصیات طبیعی و تغییرات هیدرولوژیک و دگرگونیهای اقلیمی این دریا تهیه شد.

افزون بر آن مورخان و شرق شناسان روسی به تحقیقاتی گسترده درباره تحولات سیاسی کرانه‌های دریا دست زدند و بعضی از آنها متون تاریخ محلی مازندران

و گیلان و شروان و داغستان و دربند را تصحیح و منتشر کردند. در دوره اتحاد جماهیر شوروی و در پی نام گذاری‌های جعلی درباره کرانه‌های غربی دریا، متون مربوط به شروان و اران در ذیل نام بر ساخته و نادرست جمهوری شوروی آذربایجان قرار داده شدند و باعث ابهام در شناخت تاریخی این منطقه شدند. به نظر می‌رسد حتی متون مربوط به گرجستان و ارمنستان نیز گرچه از کرانه دریا دورند، اما به مثابه نواحی پس کرانه‌ای برای فهم تحولات دریای مازندران اهمیت دارند. از سده نوزدهم میلادی به بعد و در پی اشغال عمومی سرزمینهای کرانه غربی و شرقی دریای خزر و تحمیل سلطه روسی بر دریا، چراغ دریانوردی نظامی و حتی تجاری ایران تا معاهده ۱۹۲۱ م تقریباً خاموش و دریا بیشتر به صورت دریای روسی و ایرانی درآمد. همین امر و بسته شدن جدی تر این دریا در دوره سوسیالیستی به کاهش مطالعات جدی ایرانی در باره این دریا دامن زد. این در حالی بود که استخراج نفت و رونق اقتصاد نفت پایه سبب شکوفایی تحقیقات تاریخ فارس شناسی گردید.

از سری دیگری طی یکصد سال اخیر در سه دایره داخلی و منطقه‌ای، جهانی در شمال و جنوب ایران تغییرات سیاسی و اقتصادی عمده‌ای شکل گرفته است. مهمترین تحول اقتصاد داخلی ایران «کشف ذخایر نفتی در خلیج فارس و دریای مازندران» است که موجب تغییرات گسترده در فضای جغرافیای سیاسی و بالا رفتن اهمیت سیاسی این دو آبراه شده است. در دایره تحولات منطقه‌ای اما «شکل گیری کشورهای جدید» در جنوب و شمال ایران و در حاشیه جنوبی خلیج فارس و کرانه‌های دریای خزر، موقعیت جدید در مرزهای دریایی ایران به وجود آورده و موضوع تحدید مرزهای سرزمینی دریایی در جنوب و شمال کشور از جمله مسائل بوجود آمده طی دوران جدید به شمار می‌آید. بر این تحولات مهم داخلی



و منطقه‌ای باید شکل‌گیری عصر جدید و تغییرات عمده در فضای اقتصاد جهانی را نیز افزود، این تغییرات و بالا رفتن حجم تبادلات دریایی جهان موجب شده تا جهت دالانهای ریلی و جاده‌ای کشورها بیش از پیش به سمت بنادر و ایستگاههای دریایی سوق داده شود و از این رو بنادر و جزایر از اهمیت فوق‌العاده‌ای در ایجاد شبکه‌های دالانی حمل و نقل جهانی برخوردار شده‌اند. با نگاهی به نقشه کنونی ایران می‌توان به خوبی دریافت که این سرزمین توانایی بالقوه ایجاد همه‌انواع شبکه دالانی «دریا به دریا» - خلیج فارس به دریای مازندران- و «خشکی به دریا» را دارا است و ایران در بین کشورهای منطقه از این لحاظ سرزمینی استثنایی به شمار می‌رود.

موارد ذکر شده نشان از اهمیت بسط و توسعه تحقیقات تاریخی و جغرافیایی دریایی به سوی «مطالعات تاریخ دریایی» دارد تا در این راستا به آن ضمیمه معرفی و شناسایی جایگاه تاریخی ایران در دریانوردی منطقه‌ای و جهانی، «تاریخ بنادر و دریانوردی» را در دو حوزه دریای شمال و جنوب ایران و در یک مجموعه مشترک معرفی و مورد ارزیابی قرار داد. سازمان بنادر و دریانوردی به عنوان تخصصی‌ترین نهاد اداری و اجرایی بنادر و دریانوردی ایران، برای تحقق بخشی از اهداف راهبردی خود و جهت ترسیم هرچه بهتر نقشه راه توسعه «بنادر و دریانوردی»، پیشنهاد انجام طرح پژوهشی «اطلس تاریخی بنادر و دریانوردی ایران» را به دانشگاه تهران ارائه داد. با توجه به اهمیت این پژوهش در مطالعات تاریخ دریایی، نویسندگان این کتاب از این پیشنهاد استقبال نموده و طرح اولیه این پژوهش را بر اساس فرضیه‌ها و چشم‌انداز دریا به خشکی در دوازده فصل تهیه و به مرکز مطالعات راهبردی سازمان بنادر و دریانوردی ارائه نمودند که با موافقت مسئولان سازمان این طرح پژوهشی در یک زمان بندی هیجده ماهه و تحقیقی با ماهیت پژوهش بین

رشته‌ای هم اکنون آماده شده است.

این تحقیق بر آن است تا مسأله «جایگاه تاریخی ایران در شکل دهی و توسعه تمدن دریایی» از قدیم ترین ایام تا عصر حاضر را به صورت یک مسأله تاریخی مورد تحقیق و بررسی قرار داده و نتایج آن را در قالب «اطلس تاریخی بنادر و دریانوردی ایران» ارائه نماید. تمرکز اصلی این تحقیق بر موضوع «بازآفرینی و بازشناسی وجوه دریایی تمدن ایران» و به دست دادن حداقل اطلاع از ویژگی‌های آن مبتنی بر فرضیه‌ای بومی، برگرفته از «تاریخ نوشته‌های جغرافیایی اسلامی» است. الگوی تدوین و تنظیم مطالب این کتاب مبتنی بر شیوه ارائه و تدوین «مسالک و ممالک» است و برای نشان دادن موقعیت‌های جغرافیایی از نقشه و طراحی‌های بصری و توصیفی و بازسازی مسیرها و جداول و تصاویر استفاده گردیده و به کار بردن عنوان «اطلس» در این کتاب ناظر بر اجرای این شیوه سنتی است.

ا) مباحث نظری:

توجه به تأثیرات گسترده «نفت» بر حیات اجتماعی و سیاسی و اقتصادی خلیج فارس و کرانه‌ها و بنادر آن، و شکل گرفتن تغییرات وسیع در فضای جغرافیای سیاسی و شهری طی یک قرن اخیر، تاریخ خلیج فارس را می‌توان به دو دوره نسبتاً متمایز پیش از نفت و پس از آن تقسیم نمود. با آغاز دوره نفت در این منطقه، کمتر پدیده سیاسی یا اقتصادی و یا اجتماعی در این منطقه را می‌توان یافت که متأثر از «نفت» نبوده باشد. به عبارت دیگر بخش عمده تحولات خلیج فارس و کرانه‌های آن طی یکصد سال اخیر متأثر از تحولات نفت بوده است، در این تحقیق برای بررسی دو دوره ذکر شده بنیان نظری متمایزی در نظر گرفته شده است. بر اساس این تقسیم بندی بنیان نظری دوران پیش از نفت، که از هزاره سوم تا اوایل قرن چهاردهم



خورشیدی را در بر می‌گیرد، بر نظریه کمتر شناخته شده‌ای که در متون اسلامی «تاریخ نوشته‌های جغرافیایی» قرون نخستین اسلامی به کار گرفته شده، استوار شده است. این نظریه بر آن است تا تاریخ بنادر را بر اساس «تغییرات مسیرهای دو گانه دریایی - خشکی منتهی به بنادر» مورد ارزیابی قرار دهد، به عبارت دیگر در این نظریه «رونق و آبادانی بنادر، تابعی از متغیر مسیرهای خشکی- دریایی» به شمار می‌رود، اساس اقتصاد و معیشت بنادر بر «آیند و روند» و یا «رفت و آمد»، بنیان نهاده شده در واقع در محل تلاقی دو دالان و یا مسیر از «دریا به خشکی» و یا از «خشکی به دریا» واقع شده‌اند و نقش ارتباطی بین دالان‌های خشکی و دریا را ایفا می‌کنند. تفاوت عمده دالانهای دریایی و زمینی در این است که دالان‌های زمینی، به مسیرهای طبیعی موجود در پس کرانه‌ها اطلاق می‌شود در حالی که دالان‌های دریایی خطوط فرضی مسیر رفت و آمد کشتی را به سمت بنادر پشتیبان و یا مقصد به شمار می‌روند.

در این نظریه توجه اصلی به «کارکرد معیشتی بنادر در دالان‌های طبیعی دریایی- خشکی» معطوف بوده و نتایج این‌گونه تحقیقات، به صورت کتاب‌هایی با عناوین «مسالک و ممالک» و یا «صفة» نوشته شده‌اند. نویسندگان این دسته از متون، با به کار بردن شیوه‌های تلفیقی تحقیق تاریخی و جغرافیایی در صدد شناسایی «دالان‌ها و مسیرها و مسالک» بر آمده و با بهره‌گیری از نقشه‌ها و ترسیم موقعیت‌ها و شناسایی دقیق مختصات جغرافیایی شهرها و آبادیها، حیات اجتماعی آن‌ها را به صورت تابعی از متغیر جاده‌ها مورد بررسی قرار می‌دهند. ما نمونه‌های مختلف و مشهوری از انواع کتب «مسالک» و «صفة» در قرون نخستین اسلامی می‌شناسیم که با همین شیوه و بر اساس این نظریه نوشته‌های خود را تنظیم نموده‌اند.

نخستین نشانه‌های شکل‌گیری «مسالک و ممالک» در علوم اسلامی مربوط به نیمه دوم قرن سوم هجری است و بر اساس نوشته «ابن ندیم» نخستین فردی که کتاب «مسالک و ممالک» را نوشته، «ابو عباس جعفر بن محمد مروزی» (متوفی ۲۷۴ ق.) بوده است. با این همه مشهورترین کتاب «مسالک و ممالک» که تا کنون برجای مانده از تالیفات «ابن خردادبه» (۲۰۵ تا ۳۰۰ ق.) و «استخری» (متوفی ۳۳۶ ق.) است. دو نویسنده متاخر اطلاعات دست‌اولی از بنادر و مسیرهای دریایی بدست می‌دهند و «ابن خردادبه» برای نخستین بار ایستگاه‌های مهم مسیر «کرانه نوردی خلیج فارس به سمت بنادر چین» را معرفی نموده است. شواهد چندی نشان می‌دهد که در کتب «مسالک و ممالک» که بنیان آن‌ها بر جغرافیای توصیفی استوار بوده، بر اساس یک سنت پذیرفته شده، وقتی از یک نوع «توصیف مبتنی بر مشاهده و متکی به شرایط طبیعی و اقلیمی و همچنین زمینه‌های معیشتی شهرها» یاد می‌شود، عبارت «صفت شهرها» بکار گرفته می‌شود.

نویسنده در این گونه موارد، شهر و آبادی را بر اساس کارکرد معیشتی «ری» یا «بحری» معرفی و سپس دالان‌ها و مسیرهای منتهی به آن را شناسانده و در پایان به توصیف موقعیت‌های جغرافیایی اماکن شهری و کارکردهای آن می‌پردازد و رشد و رونق و یا افول و رکود آن شهر را به عنوان تابعی از متغیر مسیرهای جاده‌ای ارزیابی می‌نماید. کتاب «صفة جزیره العرب» نوشته «حسن بن احمد همدانی» (متوفی ۳۳۴ ق.) از جمله شناخته شده ترین نوشته جغرافیایی با استفاده از شیوه نامبرده است. این روش در نوشته‌های محققان اسلامی به تدریج تکامل یافته و نمونه اعلای آن در اوایل قرن هفتم هجری توسط «ابن مجاور دمشقی نیشابوری» با عنوان «صفة بلاد الیمن و مکه و بعض الحجاز» نوشته شده است.



به نظر می‌رسد که در این دوره کتبی که با عنوان «صفة» نامیده می‌شده‌اند، ویژه مطالعات مناطق دریایی بوده‌اند، چه «ابن بلخی» مورخ بزرگ قرن ششم هجری نیز کتابی با عنوان «صفت دریاها» داشته است. آنچه که در کتاب «ابن مجاور» بیش از همه به چشم می‌آید، توجه و تمرکز او بر مسأله کارکرد معیشتی شهرها و وابستگی آنها به مسیرهای دریایی و زمینی و نشان دادن موقعیت‌های مختلف سکونت‌گاه‌ها از طریق ترسیم نقشه‌های عمومی شهر و جانمایی آن در مسیرهای مهم ارتباطی است. از این میان اما یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های این کتاب بررسی و معرفی شهرها و بنادر از «چشم‌انداز دریا به خشکی» است، به نظر می‌رسد که «ابن مجاور» در این مورد متأثر از «رهنامه‌های دریایی ایرانی» باشد که چندین نمونه آن را در تحقیق خود استفاده کرده است، «رهنماج یا رهنما» کتاب راهنمای دریانوردی بود که خدایان از آن برای «جانمایی و جایابی» موقعیت‌های زمینی و مسیرهای دریایی استفاده می‌کرده‌اند.

نمونه بسیار کاملی از این نوع رهنما دریایی در اواخر قرن دهم هجری توسط «ابن ماجد» بزرگترین دریانورد آن دوره نوشته شده و هم اکنون در دسترس ما قرار دارد. شیوه توصیف عوارض ساحلی و جزایر و مسیرهای دریایی به گونه‌ای است که خواننده می‌تواند «همه موقعیت‌های دریایی و وضعیت بنادر و جزایر را از نگاه ناخدایی سوار بر کشتی» مشاهده نموده و محیط پیرامون خود را از «چشم‌انداز دریا به خشکی» مورد مطالعه قرار دهد. با توجه به اینکه شیوه ارائه مفاهیم دریایی در این گونه کتب، مبتنی بر نظریه‌ای منسجم و متکی بر یافته‌های پیمایشی بوده است. از این رو در این تحقیق این نظریه به همه تاریخ دریانوردی ایران تا دوره نفت، تعمیم داده شده و از این نظریه به عنوان «دانش بومی» و روشی تجربی در تحقیقات علوم دریایی

اسلامی، بهره گرفته شده است. به عبارت دیگر در این تحقیق سعی بر این بوده تا این نظریه بومی و شیوه‌های به کار رفته در آن در یک روند تاریخی و به عنوان الگوی اصلی تحقیقاتی مورد استفاده قرار گیرد.

باید یادآوری کرد که این الگو در برخی موارد به طور کامل در مورد تاریخ بنادر دریای مازندران مصداق نمی‌یابد، چه بنادر دریای مازندران به دلیل شرایط خاص اقلیمی و جغرافیایی از معیشت دوگانه مبتنی بر «اقتصاد کشاورزی و تجاری» برخوردار بوده و نسبت به بنادر خلیج فارس که عمدتاً معیشتی دریایی و تجاری داشته‌اند، تا حدودی متفاوت می‌نمایند، با این همه موقعیت جغرافیایی ایران که در «میانه جهان قدیم» قرار داشته و محل عبور کاروانها در مسیرهای شرق به غرب و شمال به جنوب بوده است، موجب شده تا جابجایی مسیرهای کاروانی در طول تاریخ تاثیر بسیار عمیقی بر معیشت شهرها و آبادی‌های آن گذاشته و از این رو الگو قرار دادن نظریه ذکر شده، می‌تواند در معرفی هرچه بهتر تحولات دریایی ایران، در دوره پیش از نفت موثر واقع شود.

تاریخ بنادر و دریانوردی ایران در دوره پس از نفت، با توجه به تاثیر انکارناپذیر آن بر اقتصاد سیاسی منطقه و جهان، در سه «ایره هم مرکز» «تحولات داخلی»، «تحولات منطقه‌ای» و «تحولات جهانی» و تاثیرات متقابل آن بر یکدیگر مورد بررسی قرار خواهد گرفت، از آنجایی که حجم تغییرات و سرعت آن در این دوره در بنادر و جزایر خلیج فارس به صورت گسترده‌ای روی داده و پرداختن به همه این تحولات میسر نمی‌باشد، از این رو در دوره مورد اشاره، تمرکز تحقیق بر «تحولات مهم اجتماعی بنادر و جزایر» استوار گردیده است. «نفت و مسأله شکل‌گیری شهرهای جدید صنعتی در کرانه‌های خلیج فارس»، «جابجایی جمعیت و مهاجرت»، «رشد و رونق و یا افول و رکود بنادر و



جزایر» و «تغییرات در دالانهای ریلی و جاده‌ای و تأثیر آن بر پراکنش جغرافیایی آبادی‌های بندری» از جمله موضوعاتی است که در فصل یازدهم و دوازدهم با توجه به سه دایره تحولات داخلی و منطقه‌ای و جهانی مورد بررسی و مطالعه قرار گرفته است.

بر اساس آنچه گفته شد، این تحقیق بر آن است تا موضوع تحولات «بنادر و دریانوردی ایران» را باتکیه بر تغییرات عمده اجتماعی و جابجایی کانون‌های شهری در «دالان‌های طبیعی زاگرس و البرز» به شیوه «مسالک و ممالک» و با ارائه «نقشه‌ها و طرح‌های متنوع و گوناگون» تا آنجا که «جانمایی و جاییابی» بنادر و سکونت گاههای دریایی را بهتر نمایان سازد، به عنوان یک مسأله تاریخی مورد تحقیق و پژوهش قرار داده و آن را به صورت «اطلس» مدون سازد، از آنجایی که «چشم‌انداز» بکار گرفته شده در این تحقیق مبتنی بر شیوه نگارش «رسم‌نامه» و از «نگاه دریا به خشکی» است، روند کروئولوژیک تا بنج ایران تا آنجا در این اطلس مد نظر قرار داشته که نشان دهنده تحولاتی مرتبط با بنادر و دریانوردی بوده باشد. به عبارت دیگر تقسیم بندی فصول و عناوین این کتاب بر اساس «تحولات تاریخ بنادر و دریانوردی ایران» صورت پذیرفته و تمرکز عمده بر معرفی سلسله‌هایی قرار گرفته که نقش عمده‌ای در تحولات دریانوردی ایران داشته‌اند. در عین حال تاریخ بنادر و دریانوردی ایران در پژوهش کنونی در پیوند با نظریه وحدت سرزمینی ایران مورد بررسی قرار گرفته است. اساس این نظریه پیوند تاریخی سرزمینی ایران از دوران کهن تا روزگار حاضر است. به همین منظور نظریه «دریا به دریا» از خزر تا خلیج فارس و دریای عمان مطرح و بنیاد اندیشه‌ای پژوهش کنونی قرار گرفته است.

(ب) شیوه تدوین:

پژوهش کنونی براساس تقسیم بندی رایج تاریخ

ایران در دو بخش بزرگ شامل تاریخ بنادر و دریانوردی ایران پیش و پس از اسلام انجام یافته و مهم‌ترین موضوعات مطرح شده در آن از این قرار است:

برای شناخت هرچه بهتر از موقعیت‌های جغرافیایی بنادر دریای خزر و همچنین کیفیت شکل‌گیری تجارت دریایی در خلیج فارس و یا به عبارت دیگر «آغاز تاریخ خلیج فارس» در آغاز به طرح مسائل اساسی و بنیادی در مورد بنادر دریای مازندران و بنادر خلیج فارس پرداخته شده و با مروری بر تحقیقات موجود درباره این دو آبراه مهم، وضعیت کنونی پژوهش‌های مرتبط با دریاها و شمال و جنوب ایران به صورت طرح مساله مورد بررسی قرار می‌گیرد. در بخش دریای مازندران این مسائل با عنوان «چشم‌انداز عمومی» و در بخش خلیج فارس با عنوان «خلیج فارس از سپیده دم تاریخ تا دوره هخامنشیان» مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. تمرکز اصلی در بخش دریای مازندران بر نشان دادن موقعیت‌های بندری و همچنین معرفی برخی جزایر آن و در بخش خلیج فارس تمرکز بر کیفیت شکل‌گیری تجارت دریایی در هزاره سوم پیش از میلاد در این منطقه و همچنین بررسی موقعیتهای استراتژی در کرانه‌های راس خلیج فارس با صفحات شمالی، جنوبی و سواحل هندوستان در سه دوره تاریخی قرار داشته است.

در موضوع «خلیج فارس از سپیده دم تاریخ تا دوره هخامنشیان» در ابتدا به طرح یک مسأله اساسی در مورد پیشینه کاوش‌های باستان‌شناسی در منطقه پرداخته شده و پس از آن کیفیت «شکل‌گیری تجارت دریایی در خلیج فارس» طی سه دوره از قدیم‌ترین ایام تا دوره هخامنشیان مورد ارزیابی قرار می‌گیرد. در این بخش عمده تمرکز بهره‌گیری از یافته‌های باستان‌شناسی بوده است. از آنجایی که مسأله جانمایی برخی موقعیت‌های جغرافیایی این دوره هنوز به طور کامل مشخص نشده

است، در این فصل نظرات گوناگون پیرامون این مساله معرفی و آخرین یافته‌های تحلیلی معرفی گردیده است. هدف اصلی از ارائه این بحث به دست دادن حداقل اطلاع از چگونگی شکل‌گیری «تجارت دریایی در خلیج فارس» و یا به عبارت دیگر آغاز تاریخ این منطقه بوده است.

در پی آن موضوع «دریانوردی ایرانیان در بنادر خلیج فارس و در دوره هخامنشیان» همچنین مساله تجارت دریایی در دوره‌ای که ایران از لحاظ وسعت سرزمینی، وسیع‌ترین محدوده تاریخی خود را داشته، مورد بررسی قرار گرفته است. تمایز این دوره از دیگر دوره‌ها به دلیل این است که محدوده دریایی ایران تا بنادر شرقی و جنوب شرقی مدیترانه و بنادر دریای سیاه امتداد داشته و در واقع بخش مهمی از بنادر شناخته شده آن روزگار در قلمروی هخامنشیان قرار داشته‌اند. موضوع ارتباطات دریایی ایران در این دوره در بخشی با عنوان «خلیج فارس شاهراه ارتباطی هخامنشیان» بررسی و تقسیمات اداری ایالات و مهمترین بنادر خلیج فارس در محدوده تاریخی آن معرفی و برخی از آنها برای نخستین بار جانمایی شده است. در پایان این فصل موضوع «ناوگان دریایی ایران» و همچنین برخی فنون بکار گرفته شده در امور دریایی این دوره بررسی و مورد ارزیابی قرار گرفته است.

دریانوردی ایرانیان در دوره اشکانیان با کشف بادهای موسمی و تحول در فنون دریانوردی وارد مرحله تازه‌ای گردید و بر اساس مدارک و شواهد تاریخی و باستان‌شناسی دریانوردی راه دور از رونق و رشد بسیاری برخوردار گردید و ایرانیان مسیرهای طولانی دریایی بین خلیج فارس تا بنادر شرقی و جنوبی چین را در این دوره طی کرده و با بهره‌گیری از بادهای موسمی، مسیرهای کوتاه تری برای رسیدن به دورترین بنادر شرق جهان طی می‌کردند. در قسمت «بنادر و جزایر خلیج فارس در

دوره اشکانیان» ضمن بررسی و معرفی ایالت‌ها و بنادر و جزایر خلیج فارس، موضوع «کشف بادهای موسمی و تاثیر آن بر شکل‌گیری و رونق تجارت دریایی راه دور» و محدوده دریایی و وضع سیاسی ایالات خزری نیز مورد تحقیق قرار گرفته است.

از آنجایی که تجارت دریایی در دوره ساسانیان با توجه به تحولات منطقه‌ای، دوران پر فراز و نشیبی را پشت سر گذاشته است، در این قسمت با عنوان «دریانوردی ایرانیان و بنادر خلیج فارس در دوره ساسانیان»، تحولات عمده مرتبط با دریانوردی در دو دوره (از اردشیر تا شاپور دوم: ۲۲۰ تا ۳۷۹ میلادی) و (از شاپور دوم تا پایان دوره ساسانی)، تقسیم‌بندی و بررسی شده است. مساله شهرسازی در دالان زاگرس جنوبی و تقویت دالانهای طبیعی و همچنین مهاجرت موج دوم جنوب به شمال در خلیج فارس و تقسیمات ایالتی سواحل بر اساس مطالعات باستان‌شناسی نیز در بخش‌های جداگانه تحقیق شده است. هدف از ارائه این مباحث آشنایی با کیفیت شکل‌گیری دالانهای جاده‌ای و مسیرهای دریا به خشکی و بالعکس در این دوره و سیاست توسعه این دالانها بوده است. همچنین کوشش شده تا بنادر مهم خلیج فارس در اواخر عصر ساسانی تا قرون نخستین اسلام، در یک بخش معرفی و برخی از آنها جانمایی شود و موضوع جابجایی کانون‌های تجاری در قرون نخستین اسلامی بر اساس الگوی برگرفته از «مسالک و ممالک» و منطبق با نظریه ذکر شده در مقدمه، و سیاست ایران در باره کرانه‌های دریای خزر و مساله یورشهای امپراطوری روم به سرزمینهای ایرانی قفقاز و رویارویی با تهاجمات صحراگردان به کرانه‌های شرقی دریا از دیگر مسائلی است که به آن پرداخته شده است. قرون نخستین اسلامی از لحاظ گسترش تجارت دریای از دوران درخشان تاریخی محسوب می‌گردد،



یکپارچگی جهان اسلام در محدوده جغرافیایی وسیعی از دریا‌های شناخته شده آن ایام از دریای مدیترانه تا سواحل سند و کرانه‌های شرقی آفریقا، موجب شد تا دوران درخشانی در دریانوردی راه دور به وجود آید و نقش بازرگانان خلیج فارس و از جمله بندر سیراف در این جریان بسیار اساسی و مهم بوده است. در قسمتی با عنوان «توسعه دریانوردی خلیج فارس و دریای خزر در قرون نخستین اسلامی» این موضوع با تکیه بر منابع مختلف تاریخی و باستان‌شناسی و جغرافیایی و با تاکید بر تجارت دریایی مسلمانان با بنادر چین همچنین تغییرات سیاسی و تحولات ناشی از آغاز دوره اسلامی در ایران در پیوند با ایالات ساسانی و طرح سیمای دریای خزر در نقشه‌های قرون نخستین اسلامی مورد بررسی و مطالعه قرار می‌گیرد.

«تاریخ نوشته‌های جغرافیایی» قرون نخستین اسلامی از منابع و مراجع مهم مطالعات تاریخی و جغرافیایی محسوب می‌شوند، این دسته از متون با عناوین عمومی «مسالك و ممالك» و «صورة الارض» و «صفة البلاد» و یا عناوین منفرد دیگر، حاوی اطلاعات گرانمایی از موقعیت‌های شهرها و مناسبات اجتماعی و تحولات معیشتی آنها است و از همه مهم تر اینکه در این متون، نقشه‌های تاریخی بسیار مفیدی آمده که در واقع ثبت کننده موقعیت‌های ارتباطی و طبیعی دوره‌های تاریخی جهان اسلام به شمار می‌روند. از سوی دیگر الگوی بکار گرفته شده در این منابع مبتنی بر نظریه‌ای است که در دوران شکوفایی علمی اسلامی شکل گرفته و به تدریج تکامل یافته و هم اکنون به صورت یک «مکتب» شناخته می‌شود. با توجه به اهمیت نقشه‌های تاریخی اسلامی، «بنادر و ایالات ساحلی خلیج فارس» بر اساس نقشه‌های اسلامی موجود بررسی و معرفی و تلاش گردیده تا ویژگی‌های مهم شهری و معیشتی بنادر و

جزایر خلیج فارس در محدوده تاریخی مورد پذیرش قرون نخستین اسلامی مورد مطالعه قرار گیرد. هدف اصلی از این قسمت به دست دادن حداقل اطلاع از روش و شیوه و مفاهیم نظری «مکاتب نقشه نگاری اسلامی» در قرون نخستین اسلامی در موضوع بنادر و دریانوردی ایران است.

در بخش دیگری با عنوان «فتون دریانوردی و کشتی سازی» با تکیه بر متون و اسناد و مدارک تاریخی موضوع کیفیت پیشرفت دانش دریایی در خلیج فارس و دریای عمان مورد بررسی قرار می‌گیرد. راهنماهای دریایی که در واقع «دفترچه‌های راهنمای مدیریت دریایی» برای ناخدایان محسوب می‌شده‌اند، مهمترین میراث بر جای مانده از «دانش دریایی ایرانی- اسلامی» بوده و اگرچه عمده این نوع متون تا کنون از بین رفته و فقط برخی راهنماهای دریایی قرن نهم و دهم هجری بر جای مانده، اما پرداختن به آنها با هدف معرفی و دادن اهمیت آنها در مطالعات دریایی صورت پذیرفته است. یکی دیگر از موضوعاتی که مورد توجه قرار گرفته، معرفی انواع کشتیهای بومی خلیج فارس و بررسی اجمالی طرح، اندازه و کاربرد آنها بر اساس متون مختلف اسلامی و دریایی در دو دوره پیش از ورود استعمار گران و پس از آن است. طرح‌ها و نقوش و تصاویر بدست آمده از مراکز آرشیوی و نسخه‌های خطی به عنوان مکمل متن مورد استفاده قرار گرفته است. سپس به موضوع «بنادر و دریانوردی ایرانیان از قرن چهارم تا هفتم هجری» و تحولات عمده جهان اسلام و به ویژه فلات داخلی ایران و تأثیر روی کار آمدن نظام سیاسی سلطنتی بر کرانه‌های خزری و تغییر مسیرهای تجاری به دلیل تجزیه خلافت اسلامی به دو بخش عباسیان و فاطمیان و تأثیرات این تحول بر جابجایی بنادر پرداخته شده است. مهمترین تحول



این دوره، تقویت دالانهای زاگرس جنوبی و مکران با اعمال سیاست‌های ویژه آل بویه بوده است، نتیجه تداوم این روند با توجه به وابستگی رونق بنادر به جاده‌ها و مسیرهای پس کرانه ای، شکل‌گیری دالانهای جدید تبادل کالاهای دریایی بوده است، بنابراین به شناسایی مهمترین مسیرهای دسترسی به بنادر در دالانهای زاگرس جنوبی و مکران پرداخته شده است.

در این مبحث با عنوان «بنادر خلیج فارس و دریای خزر از قرن هفتم تا قرن دهم هجری» به معرفی مهمترین بنادر و ایستگاههای دریایی طی این دوره و نتایج ناشی از یورش مغولی و دگرگونی‌های سلسله‌ای پس از آن و ظهور آرایش سیاسی جدید در ایران در سده نهم هجری در زمینه پیوند دریای خزر به دریای سیاه از طریق تجارت ونیزیان پرداخته شده است. این قطع از تاریخ دریانوردی ایران در واقع آخرین برد از تحولات دریایی پیش از عصر استعمار یا عصر کارونهای دریایی به شمار می‌رود و از این رو حایز اهمیت است. از سوی دیگر این دوره را باید آخرین دوره رشد و رونق کشتی‌رانی و دانش دریایی بومی دانست و کامل‌ترین متون دریایی یا «راهنامه‌های دریایی» موجود نیز برجای مانده از همین ایام است. با توجه به اهمیتی که متون دریایی اسلامی از لحاظ چشم‌انداز بررسی موقعیتهای دریایی و فنون کشتی‌رانی ایرانی-اسلامی دارند، بخشی از آن در این کتاب ترجمه شده تا خوانندگان با نحوه ارائه و کاربرد دریایی این متون آشنا شوند و مهمترین بنادر و ایستگاههای دریایی منطقه بر اساس «ارجوزه ابن ماجد» مشهورترین دریانورد قرن نهم و دهم هجری معرفی و شناسایی شده‌اند.

تحولات تاریخ دریانوردی در قرن شانزدهم میلادی با شکل‌گیری عصر جدیدی که از آن در این کتاب با عنوان «عصر کارونهای دریایی» یاد شده وارد مرحله

جدیدی شد. فنون و علوم دریایی از این دوره به بعد از رشد چشمگیری برخوردار گردید و کشتیهایی با فناوری نوین ساخته شده و به این ترتیب اروپاییان توانستند به تدریج موقعیت برتری را در مسیرهای دریایی بدست آورند و میدان جغرافیایی تجارت دریایی خود را به سمت مسیرهای شرق و غرب عالم گسترش دهند، با شروع عصر اکتشافات و بالارفتن آگاهی دریانوردان از جغرافیای جهان، نقشه‌های دریایی به صورت گسترده تولید و در مراودات دریایی از آن استفاده گردید. نقشه‌های دریایی نشان دهنده موقعیتهای بندری و ساحلی و هدف اصلی از تولید آن «جانمایی و جایابی» بنادر و لنگرگاهها است. این نقشه‌ها که از اوایل قرن شانزدهم میلادی بدنبال توسعه قدرت دریایی اروپاییان طراحی و ترسیم شده، از مهمترین منابع مطالعاتی درباره دو موضوع مهم «جانمایی و جایابی» بنادر به شمار می‌رود. با بهره‌گیری از نقشه‌های دریایی موجود اروپایی که بخش عمده‌ای از آنها از آرشیوهای بریتانیا و روسیه و فرانسه و پرتغال به دست آمده، مسأله «پراکندگی جغرافیایی سکونتگاههای خلیج فارس در بنادر و جزایر آن» از قرن شانزدهم تا بیستم میلادی مطالعه و بررسی می‌گردد. بازسازی و رفعتهای سکونتگاهی در این بخش با تکیه بر نقشه‌های دریایی و بر اساس روند کروئولوژیک یک صد ساله انجام پذیرفته است. اطلاعات موجود در این نقشه‌ها با ارائه جداول و در یک تقسیم بندی مشابه در طول چهار قرن دسته بندی و چگونگی تغییر دالانهای تجاری دریایی و زمینی مورد ارزیابی قرار گرفته است. در پایان، موضوع «تأسیس نهادهای تخصصی دریایی در اواخر قرن نوزدهم میلادی» و نتایج آن در رشد و رونق تجارت دریایی ایران مورد بررسی قرار گرفته است.

در همین دوره ایران وارد دوران جدیدی از تاریخ سیاسی گردید. مهمترین ویژگی این دوره برآمدن



منطقه از یکسو و قدرتهای جهانی از سوی دیگر، توجه خاصی به تحولات خلیج فارس نشان داده‌اند.

از این میان اما مهمترین تحولات داخلی ایران که در تحقیقات داخلی توجه کافی به آن نشده است، عبارت‌اند از: «تشدید پدیده مهاجرت شمال به جنوب»، «جابجایی جمعیت به سمت مناطق و مراکز نفت خیز»، «شکل گرفتن دالانهای ریلی و جاده‌ای به سمت بنادر»، «تخلیه جمعیتی بنادر و جزایر در نیمه نخست قرن چهاردهم خورشیدی»، «رشد شهرهای بندری جدید»، «افول و رکود بنادر و جزایر سواحل مروارید و مکران». در واقع اساسی ترین تحول در این دوره به هم خوردن توازن جمعیتی بنادر و جزایر و به وجود آمدن پدیده مهاجرت به شهرهای صنعتی بود و از این رو دولتمردان برای رفع و جلوگیری از تبعات چنین روندی ناگزیر به ایجاد نهادهای جدید بندری و دریایی شدند که روند شکل‌گیری و تاثیر این نهادها بر موقعیت بنادر و جزایر ایران، موضوعی است که به آن پرداخته خواهد شد.

در این سده ایران درگیر یکی از بزرگترین تحولات داخلی، انتقال حکومت از قاجاریه به پهلوی و در پی آن، ورود ناخواسته به پیامدهای ناشی از جنگ اروپاییان با روسیه که به جنگ جهانی شهرت یافته است. کرانه‌ها و بنادر خلیج فارس و دریای خزر تحت تأثیر جدی این تحولات قرار گرفتند. از سویی دولت ایران در ادامه تجدید نهادهای نوین که از اواخر دوره قاجاریه آغاز شده بود برنامه‌نوسازی و تأسیس نیروی دریایی شمال و جنوب و توسعه تجارت دریایی را درپیش گرفت. از آنجا که به دنبال عهد نامه مودت ایران و شوروی، تحمیلات روسی که مانع عمده عدم حضور ایران در دریای خزر بود برطرف شده بود، دولت ایران بی‌درنگ در صدد بازسازی بنادر شمالی و تأسیس بندر ترکمن برآمد. این بندر درمیانه دو کانون

صفویان و شکل‌گیری الگوی جدید نظام روابط بین الملل و آغاز دوره تازه روابط ایران با قدرتهای دریایی و خشکی اروپایی بود. موضوعاتی همچون سیاست دریایی صفویان، برنامه‌های ایران برای گسترش عرصه تجارت بین‌المللی و آغاز اجرای طرح کریدور جنوب به شمال برای اتصال دریاهای جنوبی ایران به خزر و از طریق ولگا به دریای بالتیک و دریای سیاه و کوشش برای دسترسی به کرانه‌های این دریا از طریق قفقاز با اجرای طرحهای بندر سازی همچون بندر فرح آباد، کوششهای ایران در دوره افشاریان برای ایجاد ناوگان خزری و ایجاد کارگاههای کشتی سازی در شمال، تغییرات وضع دریانوردی ایران در دریای خزر، در پی یورشهای روسیه و اشغال قفقاز و تحمیل معاهده ترکم‌چای و محرومیت ایران از دسترسی آزاد به دریا در بخش عظام آن و نخستین کوششها برای سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در ایجاد بندر مبارکه ناصری (محمودآباد) در شمال و رونق بندر انزلی بررسی می‌شوند.

همانگونه که پیش از این گفته شد در قرن چهاردهم، کشف نفت در استانهای مجاور و جزایر خلیج فارس در دوسوی صفحات جنوبی و شمالی آن و افزایش روز افزون اهمیت نفت و فرآورده‌های آن در اقتصاد جهانی، موجب ایجاد تحولات عمده داخلی و منطقه‌ای و جهانی گردید و تأثیر شگرفی بر حیات اقتصادی و سیاسی خلیج فارس بر جای گذاشت. تغییرات به وجود آمده اما منحصر به وجوه سیاسی و اقتصادی کشورهای منطقه نشد و رشد شهرنشینی در صفحات جنوبی خلیج فارس، شکل‌گیری مناطق مهاجر پذیر نفتی در بنادر و جزایر ایران، معیشت و اقتصاد و حیات اجتماعی ساکنان بنادر و جزایر را در دو سوی ساحل به طور کامل دگرگون ساخت و دوره‌ای جدید و متمایز از پیش را برای آن رقم زده و به این ترتیب حکومتها و دولتمردان



بندری قدیمی تر یعنی بندر گمیشان و بندر گز فعال شد و از طریق راه آهن سراسری ایران برای نخستین بار دریای شمال را به جنوب پیوند داد و در اوج جنگ جهانی مورد استفاده متفقین قرار گرفت. در پایان به همین موضوع اشاره شده است.

سپس به طرح تأسیس بندر امیرآباد در شرق دریای خزر پرداخته شده است. با این که در دهه‌های اخیر دریای مازندران و بنادر آن مانند بنادر جنوب ایران در معرض تغییرات و تحولات و نیز خسارات ناشی از جنگ تحمیلی نبود با این همه و به خصوص در دوره تحریم‌های اقتصادی - توسعه به بنادر دریای خزر به منظور تأمین بخشی از نیازهای کشور و نیز فعالیت‌های مرتبط با نفت و بازرگانی آن سبب شدند تا یک کانون بندری جدید در کرانه این دریا طراحی و فعل و عمل شود. این امر به خصوص با توجه به وضع خاص بندر انزلی و بندر لنگرودان توسعه آن اهمیت ویژه‌ای داشت. به نظر می‌رسد عنایت به نیمه فعال شدن بنادر شرق دریا از گمیشان تا بندر گز، فعالیت بندر امیرآباد می‌تواند نشانه‌ای از اهتمام به حضور پررنگ تر دریایی ایران در دریای خزر باشد. هدف از ارائه این بحث به دست دادن حداقل اطلاع از پیشرفتهای عمرانی و اقتصادی بنادر و دریانوردی ایران در دوره پس از جنگ تحمیلی، و نشان دادن دورنمای توسعه آینده این نواحی است.

آخرین بحث پژوهش حاضر تحولات تاریخ بنادر و دریانوردی ایران در دوره انقلاب اسلامی است. در این دوره نه تنها از سرعت تحولات داخلی و منطقه‌ای و جهانی کاسته نشد، بلکه تثبیت نظام جمهوری اسلامی ایران در یکی از حساس‌ترین مناطق جهان و جهت گیریهای مستقل سیاسی آن، موجب واکنش قدرتهای منطقه‌ای و جهانی گردید و این کشور در حالی که نخستین سالهای پیروزی انقلاب خود را تجربه می‌کرد،

مورد حمله همسایه غربی خود قرار گرفت و دوران دفاع مقدس هشت ساله در جنوب و غرب ایران آغاز گردید، هدف اصلی دشمن در روزهای نخست جنگ از کار انداختن چرخ اقتصادی بنادر مهم جنوب خوزستان و از بین بردن توان صادرات نفت ایران بود. از این رو این جنگ را می‌توان یک «نبرد دریایی» دانست که تمرکز اصلی بخش مهمی از جبهه‌های آن در بنادر خلیج فارس و جزایر راس شمالی آن قرار داشت. در بخش نخست، تحولات بنادر و جزایر خلیج فارس در دوره دفاع مقدس به اختصار مورد بررسی قرار گرفته و مهم‌ترین رخدادهاى این دوره در حوزه بنادر و دریانوردی ایران نشان داده خواهد شد. در بخش دوم اما به اختصار، مهمترین اقدامات عمرانی و بازسازی بنادر و جزایر ایران معرفی و بر اساس مفاد دو طرح جامع به اجرا در آمده پس از دوران دفاع مقدس، تحولات شکل گرفته در بنادر و دریانوردی ایران و تأثیرات منطقه‌ای و داخلی آن نشان داده خواهد شد و کیفیت رشد و رونق این بخش از اقتصاد ایران و توجه روزافزون مسئولان به توسعه بنادر و کران و اثرات آن در حیات اجتماعی ساحل نشینان مورد بررسی و ارزیابی قرار خواهد گرفت. اجرای برنامه توسعه دریایی تدوین اطلس تاریخی بنادر و دریانوردی ایران طی یک دوره زمان بندی نزدیک به دو سال و مبتنی بر تجربه‌ای طولانی در باره تاریخ ایران و دریاهای ایرانی انجام یافته است. برای این منظور چندین گروه پژوهشی و ویرایشی و طراحی و بازطراحی نقشه‌های تاریخی هم زمان فعالیت داشته‌اند. نخستین و مهم ترین مرحله اجرای کار، شناسایی و گردآوری اسناد، نقشه‌های تاریخی، مدارک و شواهد باستان شناسی، و متون و منابع تاریخی بود. شمار چشم گیری از اسناد و مدارک تاریخی و نقشه‌های مرتبط در آرشیوهای ایرانی و خارجی در پژوهش حاضر



(۱۳) آرشیو ملی پرتغال؛

(۱۴) آرشیو ملی روسیه؛

(۱۵) آرشیو موزه نظامی روسیه؛

(۱۶) آرشیو سنت پترزبورگ در روسیه؛

مورد استفاده قرار گرفته‌اند. بخش عمده‌ای از اسناد گردآوری شده برای نخستین بار در این اطلس شناسایی و مورد استفاده پژوهشی واقع شده‌اند. نقشه‌های تاریخی این اطلس از مجموعه‌های کمیاب و نایاب آرشیوی انتخاب شده و بیش از ۴۰۰ نقشه و طرح مربوط به کشتی‌ها و صنعت کشتی سازی ویژه برای این اطلس تولید شده‌اند. افزون بر آن برای تکمیل تحقیقات آرشیوی و کتابخانه ای، مجریان طرح چندین برنامه تحقیق میدانی را به انجام رسانده‌اند. طی برنامه تحقیقات میدانی کرانه‌ای خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر با کمک سازمان بنادر و دریانوردی و مشاوران و راهنمایان محلی مورد بررسی قرار گرفت. نتایج این تحقیقات میدانی در چارچوب اطلس حاضر گنجانده شده است.

تدوین این اطلس با همکاری اولیای محترم دانشگاه تهران در رشته ادبیات و علوم انسانی این دانشگاه و شمار قابل توجهی از استادان، پژوهشگران جوان و محققان محلی از دانشگاه‌های داخل و خارج از کشور میسر شده است. از همه آنان سپاسگزاریم.

محمد باقر وثوقی و منصور صفت گل

(دانشگاه تهران)

به کار گرفته شده‌اند. می‌توان گفت که بیش از ۶۰۰ سند آرشیوی و صدها نقشه تاریخی و قطعات عکس مربوط به خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر از آرشیوهای:

(الف: در ایران)

(۱) سازمان اسناد و کتابخانه ملی ایران؛

(۲) مرکز اسناد مجلس شورای اسلامی؛

(۳) کتابخانه مرکزی و مرکز اسناد دانشگاه تهران؛

(۴) مرکز اسناد وزارت امور خارجه ایران؛

(۵) مرکز اسناد سازمان بنادر و دریانوردی ایران؛

(۶) مرکز اسناد وزارت نفت؛

(۷) سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح؛

(۸) آرشیو خانوادگی امین الضرب؛

(۹) مراکز آرشیوی استان‌های خوزستان، فارس، بوشهر، هرمزگان، سیستان و بلوچستان و گیلان و مازندران و گلستان؛

(ب: در خارج از ایران)

(۱۰) آرشیو ملی بریتانیا (P. R. O) و کتابخانه بریتانیا؛

(۱۱) آرشیو و کتابخانه ملی فرانسه (پاریس)؛

(۱۲) آرشیو ملی اسپانیا؛

فهرست مطالب

فصل ۱: خلیج فارس از سپیده دم تاریخ تا دوره هخامنشیان

- ۱-۱- پیشینه کاوش های باستان شناسی در خلیج فارس (طرح یک مسئله اساسی)
- ۲-۱- شکل گیری تجارت دریایی در خلیج فارس
- ۱-۲-۱- دوره اول: مناسبات منطقه ای در دوره پیش از تاریخ
- ۱-۱-۲-۱- امپراتوری سارگون اکدی (۲۳۳۴-۲۲۷۹ ق.م.) و آغاز شکل گیری تاریخ خلیج فارس
- ۲-۱-۲-۱- «آرت» و «مَرخشی»: قدیم ترین شرکای تجاری بین النهرین در خلیج فارس
- ۳-۱-۲-۱- ملوخی: دورترین شریک تجارت دریایی بین النهرین
- ۴-۱-۲-۱- مگن، مکران و مزون
- ۵-۱-۲-۱- «دیلمون»: سرزمین زندگی
- ۲-۲-۱- دوره دوم: خلیج فارس در هزاره دوم ق.م.
- ۱-۲-۲-۱- لنگرگاه های «لیان» و «فیلکه»
- ۲-۲-۲-۱- «لیان»: از شهری یلام تا کانون مراودات دریایی (به قلم استاد دکتر عبدالمجید افی)
- ۳-۲-۲-۱- فیلکه
- ۳-۲-۱- دوره سوم: خلیج فارس از دوره ساسانی تا هخامنشیان (سایه روشن های تاریخی)

فصل ۲: دریانوردی ایرانیان و بنادر خلیج فارس در دوره هخامنشیان

- ۱-۲- مقدمه
- ۲-۲- خلیج فارس: شاهراه ارتباطی هخامنشیان
- ۳-۲- ساتراپ نشین های خلیج فارس در دوره هخامنشیان
- ۴-۲- شهرها و آبادی های کرانه ای خلیج فارس در دوره هخامنشیان
- ۱-۴-۲- همسفر با «نارخوس» در بنادر و جزایر خلیج فارس
- ۲-۴-۲- بنادر و جزایر خلیج فارس در دوره هخامنشیان
- ۱-۲-۴-۲- بندر هرموز
- ۲-۲-۴-۲- «آرکتا» یا «بُرخت»: قدیم ترین بندرگاه جزیره قشم
- ۳-۲-۴-۲- «اپوستانا» یا «بوستانو»: بندری هخامنشی
- ۴-۲-۴-۲- کاخ های ناحیه تنوکی در کرانه های خلیج فارس
- ۵-۲- میراث هخامنشیان در بنادر صفحات جنوبی خلیج فارس، از عمان تا کویت
- ۱-۵-۲- مَنک و مَچی یا: عمان و مکران دوره هخامنشیان
- ۲-۵-۲- هخامنشیان و ناحیه عربستان شرقی
- ۳-۵-۲- بحرین در قلمروی شاهنشاهی هخامنشی
- ۶-۲- ناوگان دریایی ایران در دوره هخامنشیان
- ۷-۲- قدیم ترین فانوس دریایی در خلیج فارس

فصل ۳: بنادر و جزایر خلیج فارس در دوره اشکانیان

- ۱-۳- ایالت ها و بنادر شمالی خلیج فارس در دوره اشکانی
- ۱-۱-۳- ایالت بابل
- ۲-۱-۳- خاراکس یا خاراسن (میسان)
- ۳-۱-۳- ایالت پارس، سلسه محلی پارس در دوره اشکانی

- ۴-۱-۳- ایالت کرمان
- ۵-۱-۳- ایالت گدروزیا
- ۲-۳- ایالات و بنادر صفحات جنوبی خلیج فارس در دوره اشکانیان (اشکانیان و محور جنوبی تجارت خلیج فارس)
- ۱-۲-۳- اَبَلَه
- ۲-۲-۳- فیلکه
- ۳-۲-۳- گرَهه
- ۴-۲-۳- تیروس یا تیلوس (جزیره بحرین)
- ۵-۲-۳- «اد دور»، «خط» و «ملیحه» سکونتگاه های اشکانی در امارات متحده عربی
- ۶-۲-۳- بنادر عمان در دوره اشکانیان
- ۳-۳- بنادر صفحات شمالی خلیج فارس در دوره اشکانیان
- ۱-۳-۳- انطاکیه پارس یا بندر ریشهر
- ۲-۳-۳- «کران»: شهری اشکانی - ساسانی در پس کرانه خلیج فارس
- ۳-۳-۳- کُجاران: قلعه شهر دوره اشکانی
- ۴-۳-۳- «بُرخت» نام واژه جزیره قشم در دوره هخامنشی و اشکانی
- ۵-۳-۳- بندر هرموز در دوره اشکانی و شکل گیری محور هرموز - صحار
- ۴-۳- دریانوردی راه دور ایرانیان به سمت شرق در دوره اشکانیان
- ۵-۳- کشف بادهای موسمی تحولی بزرگ در دریانوردی راه دور ایرانیان
- ۴-۳- دریانوردی ایرانیان و بنادر خلیج فارس در دوره ساسانیان
- ۱-۳-۴- ایالت میشان
- ۲-۳-۴- ایالت خوزستان در دوره ساسانی
- ۳-۳-۴- ایالت فارس در دوره ساسانی
- ۴-۳-۴- ایالت کرمان در دوره ساسانی
- ۵-۳-۴- ایالت مکران در دوره ساسانی
- ۶-۳-۴- استان مزون یا عمان در دوره ساسانی
- ۷-۳-۴- بحرین در دوره ساسانی
- ۴-۴- بنادر خلیج فارس در دوره ساسانی و قرون نخستین اسلامی
- ۱-۴-۴- بندر اَبَلَه
- ۲-۴-۴- مهرویان
- ۳-۴-۴- سینیز



۳۶۲	۱۹۴	۴-۴-۴- گناوه
۳۶۳	۱۹۶	۵-۴-۴- جزیره خارگ
۳۶۵	۱۹۸	۶-۴-۴- ریشهر (ریواردشیر)
۳۶۷	۲۰۱	۱-۶-۴- مهاجرت از بندر ریشهر به ناحیه «توه» یا «توج» و رستاق ریشهر ارجان
۳۶۷	۲۰۷	۷-۴-۴- بندر نجیرم
۳۶۸	۲۱۰	۸-۴-۴- سیراف یا شیلوا، بندری ساسانی
۳۷۳	۲۱۵	۹-۴-۴- نابند
۳۷۶	۲۱۶	۱۰-۴-۴- «ابرکاوان»، «لافت»، «قشم» در دوره ساسانی و قرون نخستین اسلامی
۳۷۶	۲۲۰	۱۱-۴-۴- هرموز
۳۷۸	۲۲۲	۱۲-۴-۴- بندر سورو یا شهرسو
۳۷۹	۲۲۴	۱-۱۲-۴- مسئله خوارج و تأثیر آن بر افول بنادر کرمان و مکران در قرون نخستین اسلامی
۳۸۰	۲۲۶	۵-۴- مناسبات دریایی ایران و هندوستان و چین در دوره ساسانیان
۳۸۱	۲۳۰	۱-۵-۴- دوره اول: تجارت دریایی راه دور ایران در دوره دوم حکومت ساسانیان
۳۸۱	۲۳۱	۲-۵-۴- شواهد باستان‌شناسی تجارت دریایی راه دور ایران و چین
۳۸۳	۲۳۱	فصل ۵: دریای خزر پیش از اسلام
۳۸۵	۲۴۱	۱-۵-۵- دریای کاسپین (دریای خزر) در دوره پیش از تاریخ
۳۸۶	۲۵۰	۱-۱-۵- وجه تسمیه
۳۹۶	۲۵۰	۲-۵-۵- محدوده جغرافیایی دریای کاسپین
۳۹۸	۲۵۰	۱-۵- وصف کاسپین در متون یونانی و رومی
۳۹۹	۲۵۰	۱-۱-۵- فاصله شهرها و پس‌کرانه‌ها تا دریای کاسپین
۴۰۱	۲۶۵	۲-۱-۵- جزایر دریای کاسپین
۴۰۴	۲۶۵	۳-۱-۵- اقوام کرانه‌های دریای کاسپین
۴۰۹	۲۶۵	۱-۳-۱-۵- سکاه‌ها
۴۱۳	۲۶۶	۲-۳-۱-۵- داهه‌ها
۴۱۸	۲۶۸	۳-۳-۱-۵- پارت‌ها
۴۲۲	۲۶۹	۴-۳-۱-۵- هیرکانی - تپری
۴۲۴	۲۶۹	۵-۳-۱-۵- آماردها، کاسپی‌ها، دوربیک‌ها
۴۲۹	۲۷۱	۴-۱-۵- ایالات حوزه دریای کاسپین (دریای خزر)
۴۳۶	۲۷۱	۵-۱-۵- هیرکانیا
۴۴۰	۲۷۲	۲-۵- دریای کاسپین در سلسله‌های تاریخی پیش از اسلام
۴۴۵	۲۷۲	۱-۲-۵- مادی
۴۵۳	۲۷۳	۲-۲-۵- هخامنشی
۴۵۳	۲۹۴	۱-۲-۲-۵- یونانی‌باکتریایی
۴۵۵	۲۹۹	۲-۲-۲-۵- اشکانی
۴۶۳	۳۰۵	۳-۲-۲-۵- ساسانی
		فصل ۶: خلیج فارس و دریای عمان در سده‌های نخستین اسلامی و تحول فنون دریانوردی
	۳۳۳	۱-۶- نقشه ایالات ساحلی فارس در متون جغرافیایی قرون نخستین اسلامی
	۳۴۱	۲-۶- فنون دریایی و کشتی‌سازی در دوره اسلامی تا ورود پرتغالی‌ها به خلیج فارس
	۳۴۷	۳-۶- راهنماهای دریایی
	۳۴۸	۴-۶- فنون کشتی‌سازی در خلیج فارس
	۳۵۰	۵-۶- انواع کشتی‌های خلیج فارس
	۳۵۵	۱-۲-۵-۶- «بارچه» یا «برشه»
	۳۶۰	۲-۲-۵-۶- بوزی (بوصی)
	۳۶۱	

۱-۳-۸	دریای خزر در نقشه‌های باستانی: مکتب بطلمیوسی-ایرانی
۲-۳-۸	دریای خزر در نقشه‌های ایران دوره اسلامی: مکتب اسلامی-ایرانی
۳-۳-۸	وصف بنادر و شهرهای کرانه دریای خزر در نقشه‌های سده سوم و چهارم هجری
۴-۳-۸	وصف بنادر و شهرهای کرانه دریای خزر در نقشه‌های سده پنجم و هفتم هجری
۱-۴-۳-۸	شکوه بندر آبسکون
۵-۳-۸	آرایش نوین سیاسی و نظم مغولی- تیموری
فصل ۹: بنادر و دریانوردی خزری در عهد صفویان تا معاصر	
۱-۹	چشم انداز سیاسی
۲-۹	خزر در نقشه‌های صفوی
۳-۹	نقشه‌های دریای خزر در قرون جدید: مکتب اروپایی (سده‌های چهاردهم تا نوزدهم)
۱-۳-۹	سیمای دریای خزر در نقشه‌های بطلمیوسی (۱۴۷۰ تا ۱۶۶۰ میلادی)
۲-۳-۹	سیمای دریای خزر در سده شانزدهم
۳-۳-۹	سیمای دریای خزر در نقشه‌های سده هفدهم (نقشه آدام اولتاریوس)
۴-۳-۹	سیمای دریای خزر در نقشه‌های سده هجدهم
۵-۳-۹	تکاپوهای روسی در نقشه‌نگار
۶-۳-۹	وصف کروئولوژیک نقشه‌های اروپایی دریای خزر
۷-۳-۹	نقشه‌های عثمانی از دریای خزر
۸-۳-۹	صفویان و عثمانیان در کرانه‌های دریای خزر
۴-۹	سیاست خزری ایران در عصر صفوی
۵-۹	کانون‌های بندری دریای خزر
۱-۵-۹	الگوی تاریخی بندری دریای خزر: بنادر و پیش‌بندرها
۲-۵-۹	کرانه‌های غربی تا شرق
۱-۲-۵-۹	آستاراخان (حاجی طرخان)
۲-۲-۵-۹	باکو (باکویه، بادکوبه) (Baku)
۳-۲-۵-۹	مخاج قلعه (سمندر، تارخویا، تارخو یا ترکو، پتروفسک)
۴-۲-۵-۹	در بند
۵-۲-۵-۹	بندر در بند
۶-۲-۵-۹	سالیان (Salian)
۷-۲-۵-۹	محمودآباد
۸-۲-۵-۹	لنکران (Lankaran, Lenkoran)
۹-۲-۵-۹	نیازآباد (Niasabat, Nizovoe)
۱۰-۲-۵-۹	آستارا
۳-۵-۹	کرانه‌های جنوبی
۱-۳-۵-۹	مشهدسر/ بابلسر پیش‌بندر بابل
۲-۳-۵-۹	آمل: پس‌بندر
۴-۵-۹	جابه‌جایی بنادر خزری در دوره صفویه
۱-۴-۵-۹	شکوه بندر فرح‌آباد: برآمدن یک بندر صفوی
۵-۵-۹	از دریا به دریا: سیاست دریایی نوین ایران برای اتصال دریای خزر به خلیج فارس
۱-۵-۵-۹	شاهراه عباسی و تجارت دریایی: راه شاهی
۲-۵-۵-۹	راه‌های مازندران در دوره شاه عباس
۶-۹	از شکوفایی دریانوردی افشاری تا برآمدن

۶۲۸	قاجاریان (نادر شاه و دریای خزر)
۱-۶-۹	نخستین تکاپوها برای ایجاد ناوگان دریایی: نادرشاه و جان‌التون
۷-۹	تحولات بنادر دریای خزر در دوره قاجاریه
۸-۹	ظهور بندری قاجاری: بندر مبارکه ناصری (محمودآباد) پیش‌بندر جدید آمل
۹-۹	افول فعالیت بندری محمودآباد و اندیشه راه آهن بارفروش به مشهدسر
۱-۹-۹	آمین بندر
۲-۹-۹	شرکت کشتیرانی روسی قفقاز- مرکوری
۱-۱۰-۹	برآمدن بندر انزلی
۱-۱۰-۹	شرکت‌های راه‌سازی روسیه و عملکرد آنها
۱-۱۰-۹	کراسنودسک
۲-۱۰-۹	بندر گمیشان
۳-۱۰-۹	بندرگز
۴-۱۰-۹	بندر گرکان رود
۱۱-۹	دریای خزر در نقشه‌های معاصر ایرانی
۱۲-۹	تحولات سواحل دریای خزر از مشروطه تا شهریور ۱۳۲۰
۱-۱۲-۹	توسعه بنادر ایران در کرانه دریای مازندران
۱۳-۹	بنادر جدید: بندر ترکمن
۱-۱۳-۹	ایستگاه راه آهن بندر ترکمن
۲-۱۳-۹	بندر نوشهر
۱۴-۹	نظام حقوقی دریای خزر
۱۵-۹	نیروی دریایی شمال: نخستین کوشش‌ها
۱۶-۹	صادرات و واردات از طریق بنادر خزری
۱۷-۹	کریدور شمال- جنوب: بندر امیرآباد
۱۸-۹	«شرکت کشتیرانی دریای خزر»
فصل ۱۰: بنادر و جزایر خلیج فارس در نقشه‌های تاریخی پس از صفویه	
۱-۱۰-۹	مقدمه و طرح نحوه ارائه
۲-۱۰-۹	سران‌روان‌های دریایی
۳-۱۰-۹	بنادر و جزایر خلیج فارس و دریای عمان بر اساس نقشه‌های قرن شانزدهم هجری/ شانزدهم میلادی
۱-۳-۱۰-۹	نقشه‌های قرن شانزدهم میلادی
۲-۳-۱۰-۹	پراکندگی جغرافیایی سکونتگاه‌های خلیج فارس در نقشه‌های قرن شانزدهم میلادی
۱-۲-۳-۱۰-۹	از بصره تا هرموز
۲-۲-۳-۱۰-۹	از هرموز تا بندر گوادر
۳-۲-۳-۱۰-۹	جزایر خلیج فارس
۴-۲-۳-۱۰-۹	بنادر عمان و صفحات جنوبی خلیج فارس
۳-۳-۱۰-۹	جزیره هرموز در نقاشی‌های تاریخی اروپایی
۴-۱۰-۹	بنادر و جزایر خلیج فارس و دریای عمان بر اساس نقشه‌های قرن یازدهم هجری/ هفدهم میلادی
۱-۴-۱۰-۹	مقدمه
۲-۴-۱۰-۹	نقشه‌های سده ۱۱ هجری/ ۱۷ م
۳-۴-۱۰-۹	پراکندگی جغرافیایی سکونتگاه‌های خلیج فارس در نقشه‌های سده هفدهم میلادی
۱-۴-۱۰-۹	از بصره تا هرموز
۲-۴-۱۰-۹	از هرموز تا بندر گوادر
۳-۴-۱۰-۹	جزایر خلیج فارس
۴-۴-۱۰-۹	بنادر عمان و صفحات جنوبی خلیج فارس



۹۳۴	۷۹۲	۴-۴-۱۰	از گمبرون تا تأسیس بندرعباسی
۹۳۴	۷۹۹	۵-۴-۱۰	بندر کنگ
۹۳۵	۸۰۳	۶-۴-۱۰	بحرین
۹۳۵	۸۰۷	۵-۱۰	بنادر و جزایر خلیج فارس و دریای عمان بر اساس نقشه‌های قرن دوازدهم هجری/هیجدهم میلادی
۹۳۶	۸۰۷	۱-۵-۱۰	مقدمه:
۹۴۰	۸۱۰	۲-۵-۱۰	نادرشاه و مسئله تجدید حیات ناوگان دریایی ایران
۹۴۱	۸۱۰	۳-۵-۱۰	معرفی نقشه‌های اروپایی قرن دوازدهم هجری/هیجدهم میلادی
۹۴۱	۸۱۸	۴-۵-۱۰	پراکندگی جغرافیایی سکونتگاه‌های خلیج فارس در نقشه‌های قرن دوازدهم هجری/هیجدهم میلادی
۹۴۲	۸۲۱	۱-۴-۵-۱۰	از بصره تا بندرعباسی
۹۴۲	۸۲۲	۲-۴-۵-۱۰	از بندرعباسی تا گوادر
۹۴۳	۸۲۶	۳-۴-۵-۱۰	جزایر خلیج فارس
۹۴۳	۸۲۶	۴-۴-۵-۱۰	بنادر عمان و صفحات جنوبی خلیج فارس
۹۴۳	۸۲۸	۵-۴-۵-۱۰	بندر لنگه از تأسیس تا توسعه
۹۵۳	۸۴۰	۶-۴-۵-۱۰	بندر بوشهر (دوران رونق و شکوفایی)
۹۶۳	۸۴۳	۷-۴-۵-۱۰	بوشهر از دوره صفویه تا زمانه
۹۶۴	۸۴۶	۸-۴-۵-۱۰	رونق و شکوفایی تجارت در بندر بوشهر در سده دوازدهم هجری/هجدهم میلادی
۹۶۵	۸۵۳	۹-۴-۵-۱۰	بندر ریگ
۹۶۹	۸۵۸	۱۰-۴-۵-۱۰	جزیره خارک
۹۷۱	۸۶۲	۶-۱۰	بنادر و جزایر خلیج فارس و دریای عمان بر اساس نقشه‌های قرن سیزدهم هجری/نوزدهم میلادی
۹۷۲	۸۶۱	۱-۶-۱۰	مقدمه
۹۷۳	۸۶۶	۲-۶-۱۰	معرفی نقشه‌های اروپایی قرن سیزدهم هجری/نوزدهم میلادی
۹۷۵	۸۶۷	۳-۶-۱۰	پراکندگی جغرافیایی سکونتگاه‌های خلیج فارس در نقشه‌های قرن سیزدهم هجری/نوزدهم میلادی
۹۷۹	۸۶۷	۱-۳-۶-۱۰	از بصره تا بندرعباسی
۹۸۰	۸۷۰	۲-۳-۶-۱۰	(خرمشهر) محمره از تأسیس تا آبادانی
۹۸۶	۸۷۷	۳-۳-۶-۱۰	گیان یا قبان
۹۸۹	۸۷۷	۴-۳-۶-۱۰	دورق
۹۹۳	۸۸۳	۵-۳-۶-۱۰	ماچول یا معشور
۹۹۵	۸۸۶	۶-۳-۶-۱۰	هندیجان
۱۰۰۳	۸۸۸	۷-۳-۶-۱۰	دیلیم
۱۰۰۵	۸۹۱	۸-۳-۶-۱۰	گناوه
۱۰۱۷	۸۹۳	۹-۳-۶-۱۰	بوشهر: (کانون اصلی تجارت دریایی در قرن سیزدهم هجری/نوزدهم میلادی)
۱۰۲۴	۹۰۵	۱۰-۳-۶-۱۰	بحرین
۱۰۲۵	۹۰۷	۱۱-۳-۶-۱۰	بنادر بین بوشهر تا کنگان
۱۰۳۳	۹۱۵	۱۲-۳-۶-۱۰	بندر کنگان
۱۰۴۲	۹۱۸	۱۳-۳-۶-۱۰	بندر تنبک
۱۰۴۲	۹۱۸	۱۴-۳-۶-۱۰	بندر سیراف (شیلو)
۱۰۴۶	۹۲۱	۱۵-۳-۶-۱۰	بندر طاهری
۱۰۴۷	۹۲۲	۱۶-۳-۶-۱۰	عسلویه
۱۰۵۲	۹۲۴	۱۷-۳-۶-۱۰	نابند
۱۰۵۳	۹۲۵	۱۸-۳-۶-۱۰	بنادر شییکوه (ساحل مروارید)
	۹۲۸	۱۹-۳-۶-۱۰	بندر شیوو
	۹۳۰	۲۰-۳-۶-۱۰	نخیلو
	۹۳۳	۲۱-۳-۶-۱۰	جزیره لاوان یا لار یا شیخ شعیب
	۹۳۳	۲۲-۳-۶-۱۰	بندر چیرو



۱۱۴۴	اقتصاد داخلی و مناطق جنگی	۱۱-۴-۳- افول بندر بوشهر و بندرعباسی به عنوان دروازه‌های ورود و خروج کالا در بنادر ایرانی
۱۱۵۰	۱۲-۵-۱- بندرعباس جایگزین بندر خرمشهر در سالهای جنگ و تغییر مسیر ورود و خروج کالا در خلیج فارس	۱۱-۴-۳-۱- احصائیه تجارتی ایران، اداره کل گمرکات
۱۱۵۷	۱۲-۵-۲- توسعه بندر چابهار و بندر کوچک ایران در دوران دفاع مقدس	۱۱-۴-۴- مهاجرت و تخلیه جمعیت بنادر در دهه سوم قرن چهاردهم
۱۱۶۱	۱۲-۶-۱- بازسازی و نوسازی بندر و جزایر در پایان دهه شصت شمسی	۱۱-۴-۴-۱- تأسیس سازمان بندر و کشتیرانی؛ تحولی عمده در یکپارچه کردن تصمیمات مرتبط با بندر و دریانوردی
۱۱۶۵	۱۲-۶-۲- نوسازی و عمران تأسیسات بندر پس از جنگ تحمیلی	۱۱-۴-۴-۲- تشکیل فرمانداری کل بندر خلیج فارس و عمان
۱۱۶۷	۱۲-۷-۱- توسعه تأسیسات دریایی و بندری و زیربنایی در دهه هفتاد در آینه آمار	۱۱-۵- مدیریت یکپارچه بندر و مسائل آن
۱۱۶۸	۱۲-۷-۲- نخستین طرح مطالعاتی جامع بندر و دریانوردی ایران پس از انقلاب اسلامی	۱۱-۶- تحولات عمده منطقه‌ای و جهانی و تأثیر آن بر فضای جغرافیای سیاسی بندر خلیج فارس و دریای عمان (بررسی مختصر تحولات بندر و جزایر در سال‌های ۱۳۴۹ تا ۱۳۵۷ ش.)
۱۱۷۱	۱۲-۷-۲- توسعه شبکه راه‌ها و ظرفیت حمل‌ونقل ریلی در دهه هفتاد بر اساس آمار	۱۱-۶-۱- جابه‌جایی قدرت‌های جهانی پس از جنگ بین‌الملل دوم
۱۱۷۵	۱۲-۸-۱- توسعه تأسیسات دریایی و بندری و زیربنایی در دهه هشتاد شمسی	۱۱-۶-۲- خروج نیروهای نظامی انگلستان از خلیج فارس و تغییر جغرافیای سیاسی منطقه
۱۱۸۵	۱۲-۸-۲- سومین طرح جامع بازرگانی بندر و دریانوردی ایران در سال ۱۳۸۲؛ دستاوردها و چشم‌انداز آینده	۱۱-۶-۳- مسئله نفت و تحولات آن؛ مباد داخلی ایران
۱۱۸۶	۱۲-۸-۲- توسعه تأسیسات دریایی و بندری در دهه هشتاد در آینه آمار	۱۱-۶-۴- بندر ماهشهر و جزایر، خانات ایستگاههای اصلی فرآورده‌های نفتی و صادرات نفت خام
۱۱۹۰	۱۲-۸-۳- بندر شهید رجایی بندرعباس	۱۱-۶-۵- تغییر جهت جغرافیای عمران بندر به سمت بندر عباس و چابهار
۱۱۹۲	۱۲-۸-۳- بندر امام خمینی (ره)	۱۱-۶-۶- تخلیه روستاهای بندری در سواحل بندر فارس و شکل‌گیری پدیده حاشیه‌نشینی (دهه پنجاه شمسی)
۱۱۹۵	۱۲-۸-۳- بندر بوشهر	۱۲- فصل ۱۲: توسعه بندر و جزایر خلیج فارس در دوره انقلاب اسلامی
۱۱۹۷	۱۲-۸-۳- بندر آبادان	۱۲-۱- مقدمه و طرح مسئله
۱۱۹۸	۱۲-۸-۳- بندر شهید باهنر	۱۲-۲- سازمان بندر و کشتیرانی، «خط دوم دفاعی دریایی» در آغاز دوران دفاع مقدس
۱۲۰۱	۱۲-۸-۳- بندر کنگه	۱۲-۳- خروج بندر خرمشهر و آبادان از چرخه تبادلات تجاری خلیج فارس در روزهای نخست جنگ
۱۲۰۲	۱۲-۸-۳- توسعه تأسیسات دریایی و بندری در دهه هشتاد در آینه آمار	۱۲-۴- تلاش دشمن برای خارج کردن خارگ و بندر امام (ره) از چرخه اقتصاد نفتی و دریایی
۱۲۰۶	۱۲-۹- نتیجه	۱۲-۵- بندر امام خمینی (ره)، مهم‌ترین بندر پشتیبان

ایران
بنادر و دریانوردی
تاریخ