

نام دریای پارس و دریای مازندران و بندرها و جزیره های ایرانی



پژوهش و نگارش

ایرج افشار سیستانی



■ دفتر مرکزی: تهران، خیابان کریم خان زند، نبش شهید عضدی، انتهای کوچه آبیار، صندوق پستی: ۴۱۵۵ - ۱۵۸۷۵
تلفن: ۸۸۹۳۳۸۸ - ۸۹۸۸۴۰ - ۸۹۹۲۸۸ تلکس: ۲۱۳۸۱۹. نمابر: ۸۹۲۴۰۹

ایرج افشار

نام دریای پارس و دریای مازندران و بندرها و جزیره های ایرانی



٧١٣٢٠

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

9-771

نام دریای پارس و دریای مازندران

و

بندرها و جزیره‌های ایرانی

پژوهش و نگارش

ایرج افشار سیستانی

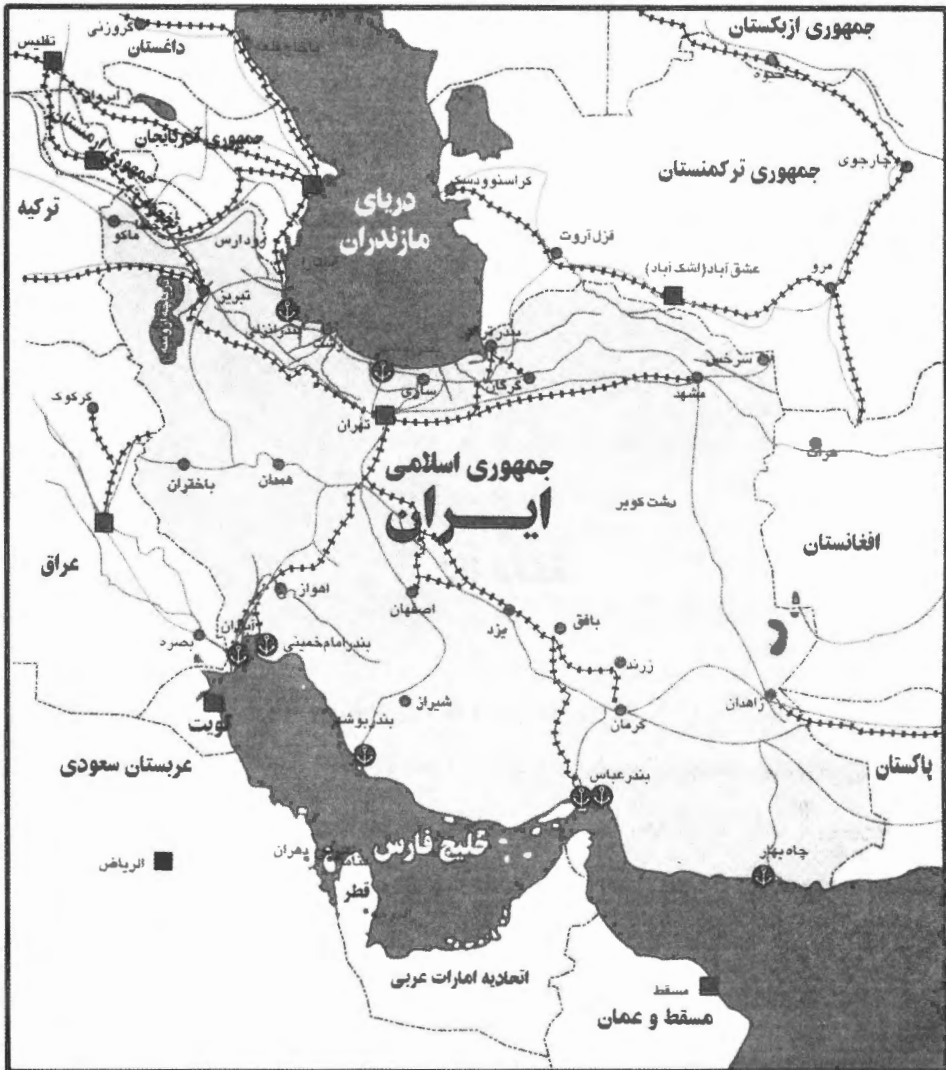


کتابخانه ملی و اسناد ایران

نام کتاب نام دریای پارس و دریای مازندران و بندرها و جزیره‌های ایرانی
پژوهش و نگارش ایرج افشار سیستانی
ناشر کشتیرانی و الفجر هشت
چاپ اول ۱۳۷۶ ه.ش.
تیراژ ۳۰۰۰ نسخه
قیمت: ۱۰۰۰۰ ریال
نشانی ناشر تهران - خیابان کریم‌خان زند، نبش شهید عضدی، انتهای کوچه آبیار
صندوق پستی: ۱۵۸۷۵/۴۱۵۵ - تلفن: ۸۹۹۲۸۸ - ۸۹۸۸۴۰ - ۸۸۹۲۹۳۳
روابط عمومی و آموزش ۸۸۹۱۵۰۰
کلیه حقوق برای ناشر محفوظ است

تقدیم به: مردم رشید بندرها و جزیره‌های

ایرانی دریای پارس و دریای مازندران



مقدمه ناشر

در تاریخ بازرگانی و ترابری خلیج فارس و دریای عمان (مکران) ، کشتیرانی والفجر ۸ به عنوان نخستین کشتیرانی مسافری و باری شمرده می شود .
تا پیش از سال ۱۳۶۵ (هـ . ش) ایران اسلامی در امر بازرگانی و ترابری دریایی در مناطق خلیج فارس و دریای عمان (مکران) نه تنها از یک تشکیلات منظم با کشتی های استاندارد و ایمن برخوردار نبود ، بلکه ارتباط دریایی مطلوب هم میان بنادر و جزایر کشورمان وجود نداشت. در این سال کشتیرانی والفجر ۸ (وابسته به وزارت بازرگانی) تأسیس شد و با رفع کاستی های یاد شده ، موجب حضور گسترده و قدرتمند جمهوری اسلامی ایران در منطقه گردید . و بدین سان طلسم کهنه ای که پیوند درون و برون مرزی ما در آب های جنوب کشور را مانع شده بود ، شکست .

این کشتیرانی کار خود را با کشتی ایران هرمز یک ، که توان جابجایی ۴۵۰ مسافر و ۴۰۰ تن کالا را دارد بین بنادرعباس (ایران) و شارجه (امارات متحده عربی) شروع کرد . ولی با گذشت زمان بر شناورهای این کشتیرانی افزوده شد به طوری که دارای کشتی های بسیار و گوناگون مسافری و باری گردید . هم چنین به خدمت درآوردن کشتی های مسافربری مدرن و تندرو به نام های نگین (در ۱۳۷۲) ، زمرد و برلیان (در ۱۳۷۵) و پیوستن شناورهای مشابه دیگر در آینده نزدیک ، از جمله کارهای بایسته ای است که در راستای اهداف جمهوری اسلامی ایران و این کشتیرانی انجام شده است .

ناوگان توانمند کشتیرانی والفجر ۸ که بزرگترین در منطقه مذکور است ، بین جزایر و بنادر داخلی و نیز بنادر کشورهای کویت ، قطر ، بحرین ، عربستان سعودی ، امارات متحده عربی و عمان پر تلاش می باشد ، به طوری که این کشتیرانی به عنوان یکی از ارکان صنعت گردشگری و ترابری دریایی در منطقه قلمداد می شود و برای گردشگران دو سوی آب های خلیج فارس و دریای عمان (مکران) ، نامی آشناست .

این کشتیرانی نشر و گسترش فرهنگ دریایی را در رئوس برنامه های خود دارد تا از این طریق بر آگاهی مردم منطقه افزوده و از سفرهای دریایی که ایمن ترین و ارزان ترین نوع سفر است ، بیش از پیش استفاده شود . به همین منظور کتاب حاضر ، اثر نویسنده و پژوهشگر فرهیخته جناب آقای استاد ایرج افشار سیستانی را به همه ایرانیان به ویژه کرانه نشینان و همه آنانی که برای آبادانی کرانه های دریای پارس طلوع و غروب آفتاب آن را در چشمان یکدیگر نظاره می کنند ، تقدیم می داریم .

کشتیرانی والفجر ۸

فهرست

پیشگفتار	۱۷-۱۹
نشانه آواها	۲۰
بخش اول- نام خلیج فارس و نام بندرها و جزیره‌های ایرانی آن	۲۱-۱۶۴
فصل اول- نگاهی به خلیج فارس	۲۳-۳۰
۱- جایگاه جغرافیایی	۲۳
۲- رودها، آب و هوا و منابع طبیعی	۲۵
۳- جایگاه استراتژیک و ژئوپولیتیک خلیج فارس	۲۶
۴- جایگاه نظامی خلیج فارس	۲۸
فصل دوم- نام خلیج فارس	۳۱-۷۱
۱- نام خلیج فارس پیش از اسلام	۳۱-۳۶
۲- نام خلیج فارس پس از اسلام	۳۸-۴۸
۳- نام خلیج عربی	۴۹-۵۱
۴- نام خلیج فارس و بیگانگان	۵۱-۵۹
۵- نام خلیج فارس و اسناد حقوقی	۵۹-۶۴
۶- نام خلیج فارس و سازمان ملل	۶۴-۶۵
۷- نام خلیج فارس و وزارت امور خارجه	۶۵-۶۷
فصل سوم- نام بندرها و جزیره‌های ایرانی خلیج فارس	۷۲-۱۶۴
۱- نام بندرها و جزیره‌های خوزستان	۷۲
۱-۱- خرمشهر	۷۲-۷۵
۲-۱- آبادان	۷۶

- ۷۸ ۳-۱- ماهشهر
- ۷۹ ۴-۱- امام خمینی
- ۸۷-۸۱ ۵-۱- هندیجان
- ۸۷ ۶-۱- خسروآباد
- ۸۷ ۷-۱- قُصبه مُعمره
- ۸۸ ۸-۱- سلیمانان
- ۸۸ ۹-۱- باسیان
- ۸۸ ۱۰-۱- خورموسی
- ۸۸ ۱۱-۱- بونه یابُنه
- ۸۹ ۱۲-۱- دیره
- ۸۹ ۱۳-۱- قبرناخدا
- ۹۰ ۱۴-۱- مینو
- ۹۲ ۲- نام بندرها و جزیره‌های استان بوشهر
- ۹۲ ۲-۱- دیلم
- ۹۴-۹۳ ۲-۲- گناوه
- ۹۵-۹۴ ۲-۳- ریگ
- ۹۸-۹۵ ۲-۴- بوشهر
- ۹۸ ۲-۵- دَیر
- ۹۹ ۲-۶- کنگان
- ۱۰۲-۹۹ ۲-۷- طاهری (سیراف)
- ۱۰۳-۱۰۲ ۲-۸- عَسَلویه
- ۱۰۵-۱۰۳ ۲-۹- خارگ

- ۱۰۶-۱۰۵ ۱۰-۲- شیف
- ۱۰۷ ۳- نام بندرها و جزیره‌های هرمزگان
- ۱۰۷ ۳-۱- مقام
- ۱۰۷ ۳-۲- نخیلو
- ۱۰۸ ۳-۳- چیرو
- ۱۰۸ ۳-۴- کلات
- ۱۰۹ ۳-۵- چارک
- ۱۱۰-۱۰۹ ۳-۶- حسنیه
- ۱۱۰ ۳-۷- مغویه
- ۱۱۱ ۳-۸- شناس
- ۱۱۳-۱۱۱ ۳-۹- لنگه
- ۱۱۴-۱۱۳ ۳-۱۰- کُنگ
- ۱۱۵-۱۱۴ ۳-۱۱- دوان
- ۱۱۵ ۳-۱۲- تاوئه
- ۱۱۶-۱۱۵ ۳-۱۳- معلم
- ۱۱۶ ۳-۱۴- حمیران
- ۱۱۷-۱۱۶ ۳-۱۵- خمیر
- ۱۱۹-۱۱۷ ۳-۱۶- شهید رجایی
- ۱۲۲-۱۲۰ ۳-۱۷- عباس
- ۱۲۵-۱۲۲ ۳-۱۸- بوموسی
- ۱۲۷-۱۲۶ ۳-۱۹- تُنب بزرگ
- ۱۲۷ ۳-۲۰- سیری

- ۱۲۹-۱۲۷ ۲۱-۳- شتوار
- ۱۳۰-۱۲۹ ۲۲-۳- شیخ اندرابی
- ۱۳۲-۱۳۰ ۲۳-۳- فارور
- ۱۳۵-۱۳۲ ۲۴-۳- فارورگان
- ۱۳۸-۱۳۵ ۲۵-۳- قشم
- ۱۴۷-۱۳۸ ۲۶-۳- کیش
- ۱۴۸-۱۴۷ ۲۷-۳- لارک
- ۱۴۸ ۲۸-۳- لاوان
- ۱۵۲-۱۴۹ ۲۹-۳- هرمز
- ۱۵۵-۱۵۲ ۳۰-۳- هندرابی
- ۱۵۶-۱۵۵ ۳۱-۳- هنگام
- ۲۱۷-۱۶۵ بخش دوم- نام دریای عمان یا دریای مکران و بندرهای ایرانی آن
- ۱۷۲-۱۶۵ فصل اول- نگاهی به دریای عمان یا دریای مکران
- ۱۶۹-۱۶۷ ۱- جایگاه جغرافیایی
- ۱۷۰-۱۶۹ ۲- رودها، آب و هوا و منابع طبیعی
- ۱۹۸-۱۷۲ فصل دوم- نام دریای عمان یا دریای مکران
- ۱۷۴-۱۷۳ ۱- نام دریای عمان یا دریای مکران و پارس پیش از اسلام
- ۱۸۹-۱۷۴ ۲- نام دریای عمان یا دریای مکران و پارس پس از اسلام
- ۱۹۴-۱۸۹ ۳- نام دریای عمان و بیگانگان
- ۲۱۷-۱۹۹ فصل سوم- نام بندرهای ایرانی دریای عمان یا دریای مکران
- ۲۰۰-۱۹۹ ۱- کوهستک
- ۲۰۱-۲۰۰ ۲- زیارت

۲۰۱	۳-سیریک
۲۰۴-۲۰۱	۴-جاسک
۲۰۵-۲۰۴	۵-کلات
۲۰۵	۶-تنگ
۲۰۶	۷-گوردیم
۲۰۷	۸-پوزم
۲۰۸-۲۰۷	۹-کنارک
۲۰۹-۲۰۸	۱۰-تیس
۲۱۰-۲۰۹	۱۱-چابهار
۲۱۲-۲۱۰	۱۲-شهید بهشتی
۲۱۳-۲۱۲	۱۳-شهید کلانتری
۲۱۳	۱۴-بریس
۲۱۵	۱۵-پسابندر
۲۱۶-۲۱۵	۱۶-گواتر
۳۰۹-۲۱۹	بخش سوم-نام دریای مازندران و بندرهای ایرانی آن
۲۴۲-۲۲۱	فصل اول-نگاهی به دریای مازندران
۲۲۳-۲۲۱	۱-جایگاه جغرافیایی، پهنه و کرانه‌ها
۲۲۳	۲-پیشینه پیدایی دریای مازندران
۲۲۶-۲۲۵	۳-ویژگیهای دریای مازندران از نظر زمین شناسی
۲۲۹-۲۲۶	۴-آب و هوا
۲۲۹	۵-جریانهای دریایی
۲۳۰-۲۲۹	۶-نمکهای آب دریا

- ۲۳۰ ۷-درجه حرارت آب
- ۲۳۳-۲۳۲ ۸-پیش روی و پس روی آب
- ۲۳۳ ۹-حوضه آبریز دریای مازندران
- ۲۳۳ ۹-۱-رود ارس
- ۲۳۴ ۹-۲-سفیدرود
- ۲۳۴ ۹-۳-پل رود
- ۲۳۵-۲۳۴ ۹-۴-چالوس، هراز، بابل، تالار تجن
- ۲۳۵ ۹-۵-گرگان
- ۲۳۵ ۹-۶-اترک
- ۲۳۵ ۱۰-رستنیها و جانوران
- ۲۳۶-۲۳۵ ۱۰-۱-رستنیها
- ۲۳۹-۲۳۸ ۱۰-۲-جانوران
- ۲۳۹ ۱۱-پوشش گیاهی
- ۲۴۰ ۱۲-نفت و گاز
- ۲۷۶-۲۴۳ فصل دوم-نام دریای مازندران
- ۲۴۷-۲۴۴ ۱-هیرکانیا
- ۲۴۹-۲۴۷ ۲-کاسپین
- ۲۵۱-۲۴۹ ۳-ساکازنه
- ۲۵۲-۲۵۱ ۴-خزر
- ۲۵۴-۲۵۲ ۵-تبرستان
- ۲۵۵-۲۵۴ ۶-فراخ کرت
- ۲۵۷ ۷-آبسکون

۲۵۸-۲۵۷	.....	۸- خراسان
۲۵۸	.....	۹- اکفوده
۲۶۰-۲۵۹	.....	۱۰- گیلان
۲۶۰	.....	۱۱- دیلم
۲۶۱-۲۶۰	.....	۱۲- ساری
۲۶۴-۲۶۳	.....	۱۳- قزوین
۲۶۷-۲۶۵	.....	۱۴- باکو
۲۶۷	.....	۱۵- خوالینسک
۲۶۷	.....	۱۶- تنگیز
۲۷۱-۲۶۸	.....	۱۷- مازندران
۲۷۱	.....	۱۸- نامهای دیگر
۲۹۰-۲۷۷	.....	فصل سوم- نام بندرهای گیلان
۲۸۰-۲۷۷	.....	۱- آستارا
۲۸۵-۲۸۰	.....	۲- انزلی
۲۸۶-۲۸۵	.....	۳- غازیان
۲۸۸-۲۸۶	.....	۴- کياشهر
۲۸۹-۲۸۸	.....	۵- چمخاله
۳۰۹-۲۹۱	.....	فصل چهارم- نام بندرهای مازندران
۲۹۳-۲۹۱	.....	۱- نوشهر
۲۹۵-۲۹۳	.....	۲- فریدونکنار
۲۹۸-۲۹۵	.....	۳- بابلسر
۳۰۱-۲۹۸	.....	۴- فرح آباد

- ۳۰۱ ۵- نکا
- ۳۰۲ ۶- امیرآباد
- ۳۰۴-۳۰۳ ۷- گز
- ۳۰۷-۳۰۴ ۸- ترکمن
- ۳۳۶-۳۱۱ بخش چهارم- فهرستها
- ۳۳۶-۳۱۳ ۱- فهرست اعلام
- ۳۱۴-۳۱۳ ۱-۱- نام کسان
- ۳۲۰-۳۱۵ ۱-۲- نام جایها
- ۳۳۳-۳۲۱ ۲- فهرست منابع
- ۳۳۶-۳۳۴ ۳- فهرست آثار نگارنده

به نام خداوند جان و خرد
کزین برتر اندیشه برنگذرد

پیشگفتار

آبهای جنوب ایران از دریای سرخ تا کرانه‌های سند در پاکستان، در آثار تاریخی و جغرافیایی، دریای پارس نامیده شده است. بخشی از این آبها که از تنگه هرمز به سوی باختر تا پیوستن‌گاه اروند رود و بهمنشیر کشیده شده است، خلیج فارس نام دارد، و بخش دیگر که از تنگه هرمز به سوی خاور تا پیوستن‌گاه رود سند ادامه دارد، دریای عمان یا دریای مکران نامیده می‌شود.

خلیج فارس کهنترین دریایی است که انسان شناخته است. مهاکنان پیرامون آن، نخستین انسانهایی بوده‌اند که با هنر دریانوردی آشنا شده و به کشتیرانی پرداخته‌اند. دریانوردی و دست یافتن بر این راه آبی، سبب پیدایی و رشد فرهنگ، بازرگانی دریایی و پیدایی امپراتوریهایی چون عیلام، آکاد، سومر، کلد، بابل، آشور، ماد و پارس شد.

دریای مازندران، بزرگترین دریاچه جهان در آسیای باختری و شمال مرکزی ایران قرار گرفته و کرانه‌های جنوبی، جنوب خاوری و جنوب باختری آن، جزء واحدهای جغرافیایی گرگان و مازندران، گیلان و تالش است.

تاکنون نامهای بسیاری بر دریای مازندران نهاده شده است. این نامها بازگو کننده جایگاه بلند این دریاست، زیرا نه تنها دریای مازندران سرشار از منابع طبیعی نفت، گاز و ماهی بوده و بسیاری منابع مهم دیگر در آن وجود دارد، بلکه دارای آبهایی آرام و کرانه‌های زیباست و بندرهای آن، از جمله انزلی، درگذر زمان از مراکز مهم بازرگانی بوده‌اند. بعلاوه این دریا از روزگاران کهن با جمهوری اسلامی ایران بستگی سیاسی و تاریخی داشته و نقش بسیار مهمی در زندگی اقتصادی مردم کرانه‌های خود داشته و دارد.

از آنجا که پژوهش علمی درباره ریشه‌های نامگذاری دریاها، خلیجها، بندرها و جزیره‌ها سبب می‌شود تا بخشی از گذشته اجتماعی، اقتصادی، تاریخی و جغرافیایی سرزمینهای کرانه‌ای ایران آشکار گردد، از این رو برای دست یافتن به این ریشه‌یابی، بررسی و پژوهش در این زمینه ضروری تشخیص داده شد. کتاب حاضر تلاشی در ارائه این ریشه‌یابی است.

در این کتاب به شیوه علمی درباره ریشه‌های نامگذاری دریای پارس و بندرها و جزیره‌های آن و همچنین دریای مازندران و بندرهای آن، از سوی رومیها و یونانیها و سپس به کارگیری آن توسط تاریخ و جغرافیا نگاران عرب، اسلام و جهان از آغاز تا امروز سخن به میان آمده است.

آن چه از نظر خواننده گرامی خواهد گذشت، بهره سالها بررسی و پژوهشهای کتابخانه‌ای و میدانی من است. امید است فرا راه پژوهشگران عزیز و فرهیخته باشد و سرآغاز پژوهشهای ژرف‌نگر درباره ریشه‌های نامگذاری خلیج فارس، دریای عمان یا دریای مکران، دریای مازندران و بندرها و جزیره‌های ایران عزیز شود.

پیشگفتار / ۱۹

در اینجا لازم می‌دانم از آقای مهندس محمد مقدمی فرد مدیر عامل
محترم کشتیرانی والفجر هشت که امکانات چاپ و انتشار این کتاب را فراهم
نمودند، صمیمانه سپاسگزاری می‌نمایم.

از یاری‌های ارزنده آقای احمد رجبعلی زاده، مدیر محترم روابط عمومی و
آموزش آن شرکت نیز سپاسگزارم.

ایرج افشار سیستانی

تهران - شهریور ۱۳۷۵ ه.ش.

نشانه آواها

برای نگارش درست نامهای ویژه و واژگان محلی، از نشانه‌های فونتیک کمک گرفته‌ایم، که برابر فارسی هر یک، بشرح زیر است:

d	..... د	ā	..... آ، ع
r	..... ر	a	..... فتحه =
Z	..... ذ، ز، ض، ظ	e	..... کسره =
ž	..... ژ	ē	..... بین ای و ای کشیده
š	..... ش	i	..... ای
q	..... غ، ق	o	..... ضمه =
f	..... ف	u	..... او
k	..... ک	ū	..... او کشیده
g	..... گ	ō	..... او کشیده
l	..... ل	b	..... ب
m	..... م	p	..... پ
n	..... ن	t	..... ت، ط
v	..... و	s	..... ث، س، ص
y	..... ی	j	..... ج
ʾ	..... همزه وسط، ع وسط	č	..... چ
		h	..... ح، ه
		x	..... خ

بخش اول

نام خلیج فارس و نام بندرها

و جزیره‌های ایرانی آن

فصل اول

نگاهی به خلیج فارس

۱- جایگاه جغرافیایی

خلیج فارس دریای نیم‌بسته‌ای است که با ۲۲۶ هزار کیلومتر مربع پهنه، در جنوب باختری آسیا، بین ۲۳ الی ۳۰ درجه پهنای شمالی و ۴۸ الی ۵۶ درجه درازای خاوری افتاده است. فاصله پهنای آن، بین ۱۸۵ تا ۳۳۳ کیلومتر^۱ است و درازای کرانه‌اش از دهانه فاو تا بندرعباس ۱۳۷۵ کیلومتر است. ژرفای خلیج فارس به ندرت از ۷۳/۲ تا ۹۱/۵ متر^۲ افزایش می‌یابد و میانگین ژرفای آن، بین ۲۵ تا ۳۵ متر است، که در دهانه تنگه هرمز به بیش از ۱۰۰ متر می‌رسد، به همین دلیل تمامی خلیج فارس یک فلات قاره را تشکیل می‌دهد.

خلیج فارس ۶۲ درصد آبهای سطح کره زمین را شامل می‌شود. خط پایان ناودیس خلیج فارس نزدیک کرانه‌های ایران است، که پس از عبور از میان جزیره‌های تنب بزرگ و فارور، در ناحیه تنگه هرمز به سوی کرانه شبه جزیره المَسْتَدَم کشیده می‌شود. آب خلیج فارس از دیگر دریا‌های جهان شورتر است، چون آب رودهایی که به آن می‌ریزند نمک و املاح دارد و اندازه تبخیر آن نیز بیش از آب دریافتی از باران و رودهاست. اندازه نمک در خلیج فارس، بین ۳۸ تا ۷۰ در هزار و در نواحی کم‌ژرفا، بین ۶۰ - ۲۰۰ در هزار اندازه‌گیری شده است.^۳

۲- رودها، آب و هوا و منابع طبیعی

رودهایی که به خلیج فارس می‌ریزند بیشتر از نواحی خشک می‌گذرند و مواد آویزان زیادی به بستر خود در خلیج فارس می‌برند. اندازه پیشروی خاک در آب را می‌توان در هر سال ۵۰ متر تخمین زد. در این نواحی شیب زمین اندک است و از این جهت دستخوش موجهای شدیدی است.^۴

اروند رود، کارون، کرخه، دیاله، زاب، جراحی، مُند، دالکی و میناب بزرگترین و پرآب‌ترین رودهایی هستند که به خلیج فارس می‌ریزند.^۵

آب و هوای خلیج فارس گرم و مرطوب است. درجه حرارت در تابستان ۳۲ تا ۳۴ درجه سانتیگراد و در زمستان در شمال ۱۵ و در تنگه هرمز ۲۱ درجه سانتیگراد است، و در ژرفای ۲۰ تا ۴۰ متری، دمای آب ۲۱ درجه است.^۶ حداکثر مطلق گرما ۵۲/۶۷ درجه سانتیگراد است. میانگین گرمای سردترین ماههای خلیج فارس در دی ماه ۱۵ درجه است. حداقل مطلق که تاکنون در این منطقه به ثبت رسیده ۱/۵ درجه است، که در آبادان و خرمشهر دیده شده و جز موارد استثنایی، هیچ‌گاه آب یخ نمی‌بندد.^۷

باران سالیانه در بوشهر ۲۸۰، در جاسک ۱۲۰، در خرمشهر ۲۱۰، در بصره ۱۷۰، در کویت ۱۲۰ و در بحرین ۷۴ میلیمتر است.

رطوبت هوا در سال غیر از کرانه‌های خوزستان، بیش از ۲۲ درجه است.

در بوشهر در مردادماه درجه گرماسنج مرطوب تا ۲۷ درجه و در روی دریا تا ۳۷ درجه می‌رسد.^۸

بروز مه و زرم^۹ که از لحاظ کشتیرانی و عملیات نظامی اهمیت دارد، از ویژگیهای اقلیمی خلیج فارس است. ایجاد مه سنگین در تابستان، نزدیک کرانه و در اوایل صبح روی می‌دهد. ولی زرم که همراه با باد شمال و در خرداد، تیر و مرداد به دنبال خشکی زمین بروز می‌کند، میدان دید را تا ۳ کیلومتر و گاه تا ۸۰۰ متر کاهش می‌دهد و در ناحیه بحرین بیش از دیگر نقاط در معرض توفان شن و زرم قرار دارد.^{۱۰}

خلیج فارس از نظر منابع طبیعی از توانگرترین مراکز دریایی جهان است، که

دارای نفت و گاز، مروارید، مرجان، ماهی، میگو، و... است.^{۱۱}

۳- جایگاه استراتژیک و ژئوپولیتیک خلیج فارس

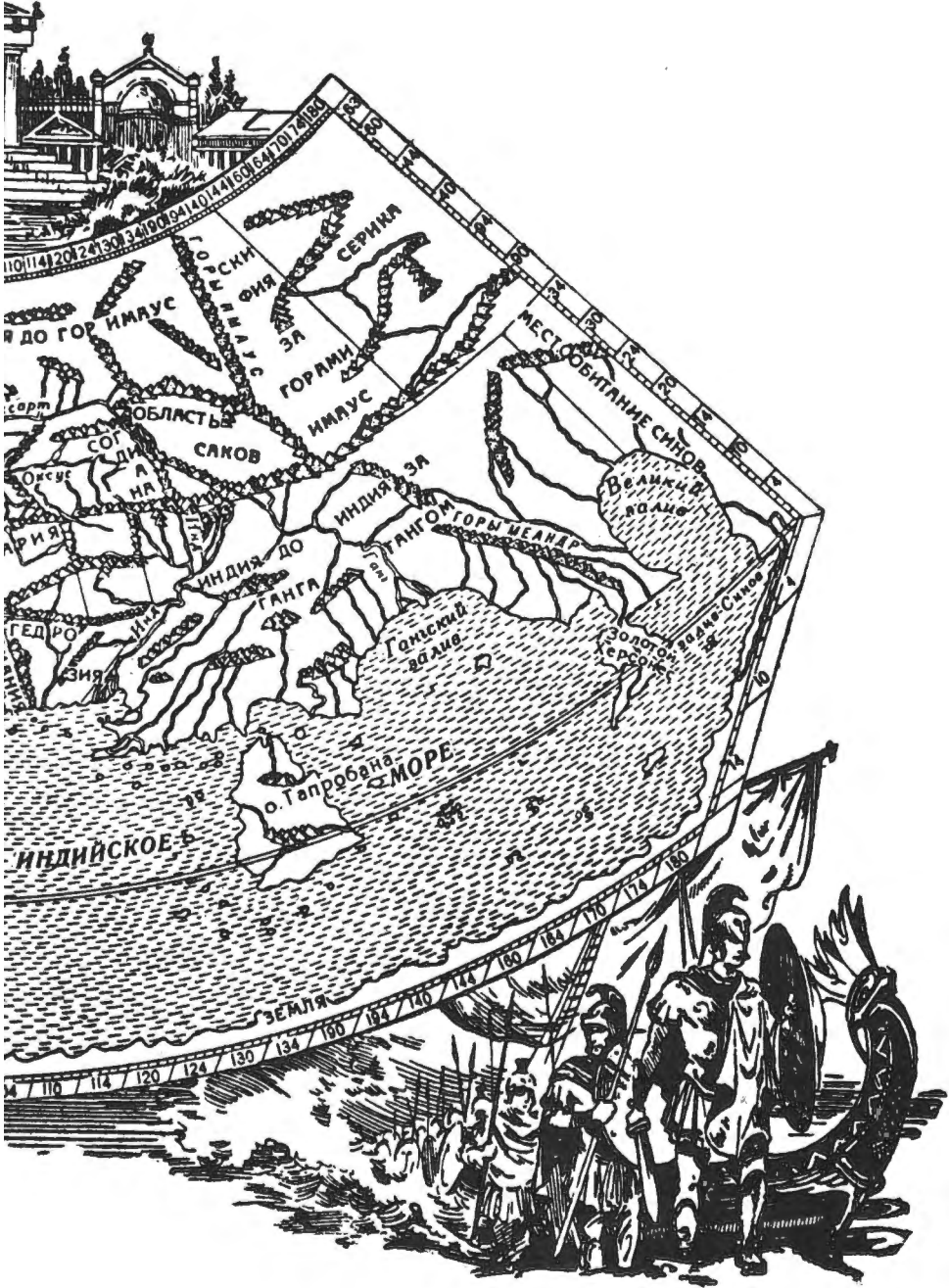
جایگاه استراتژیک خلیج فارس جنبه‌های گوناگونی دارد. در واقع حساسیت این منطقه برای باختر و خاور، به ویژه پس از پیروزی انقلاب اسلامی ایران، سبب کوششی برای حضور مستقیم کشورهای بزرگ شده است که برخورد کین‌آمیز را شدنی می‌سازد. این پدیده سیاسی، ناشی از سقوط ژاندارم منطقه و عدم وجود کشورهای جانشین بود. نزدیکی اتحاد جماهیر شوروی پیشین به مناطق نفتی و رخنه سیاسی و استراتژیک آن در دریای پارس و اقیانوس هند با خلأیی که ایجاد شد، خطراتی برای آمریکا و باختر در بر داشت. ناوگان شوروی پیشین، پس از بستن قرارداد دوستی و همکاری با عراق، در آوریل ۱۹۷۲ م / ۱۳۵۱ ه.ش، و ایجاد بندر أم القصر، در خلیج فارس راه یافت و سیل اسلحه و مهمات به عراق سرازیر گشت که در جنگ عراق علیه ایران مورد استفاده قرار گرفت.

بنابراین می‌توان گفت که عراق برای شوروی، یک نقطه عزیمت استراتژیک برای گسترش در خلیج فارس و اقیانوس هند بود. در برابر این پیشرفت و تمایل به اعمال رخنه، کارتر، رئیس جمهور وقت آمریکا، گفت:

«اگر قدرت خارجی برای کنترل منطقه خلیج فارس اقداماتی انجام دهد، به عنوان حمله به منافع حیاتی آمریکا تلقی می‌گردد و با تمام وسایل لازم عقب رانده خواهد شد.»

پس از او، ریگان هم این استراتژی را تأیید کرد و شوروی را از یک اقدام جنگی برحذر داشت، و برای تأمین این استراتژی، آمریکا نیروی واکنش سریع را شامل ۱۱۰ هزار نفر ایجاد کرد.^{۱۲}

خلیج فارس به دلایل گوناگون اقتصادی، اجتماعی، صنعتی و ارتباطی، برای جمهوری اسلامی ایران دارای اهمیت بوده و از جایگاه ژئوپولیتیک ویژه‌ای برخوردار





خليج فارس در نقشه جهان "بطلمیوس"

از کتاب معمای اقیانوس ها و دریاها به زبان روسی - چاپ مسکو - ۱۹۵۸ م

است و به همین جهت، جنبه‌های دیگر را نیز تحت تأثیر قرار داده است. از سال ۱۳۵۷ ه.ش، به بعد با انقلاب اسلامی در ایران، مرکز کانون قدرت ژئوپولیتیک جهان، دگرگونی‌هایی را در این مسایل به وجود آورد، زیرا تمامی مسایل مربوط به این مرکز جغرافیایی تغییر کرده بود. به طور مثال جمهوریهای مسلمان‌نشین شوروی پیشین تحت تأثیر انقلاب اسلامی ایران قرار گرفته بودند و آثار ژئوپولیتیک ایران در منطقه ظاهر می‌شد.

عراق علاوه بر این که با تحریک قدرتهای باختری و خاوری نتوانسته بود نواحی نفت خیز خوزستان را از ایران جدا سازد، صدام حسین خود در مردابهای دریاچه ماهی دست و پا می‌زد.

به هر حال، مرکز ثقل سیاست جغرافیایی دریای پارس، تحت تأثیر انقلاب اسلامی ایران قرار گرفته و به صورت کانون آتشفشانی درآمد که مناطق اسلامی را از کرانه‌های مدیترانه تا شاخ آفریقا و سرزمین مغرب تا قلب آفریقا و از کرانه‌های اقیانوس هند تا خاور دور را در بر گرفته و مسلمانان جهان را زیر تأثیر خود، قرار داده بود.^{۱۳}

۴- جایگاه نظامی خلیج فارس

خلیج فارس از نظر کشورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای به دلیل دارا بودن منابع فراوان نفت، بازار مصرف بیش از یکصد میلیونی، افتادن در سر راههای زمینی و قرار گرفتن در محل تماس ابرقدرتها، با توجه به جایگاه ژئوپولیتیک آن، از روزگاران کهن جایگاه نظامی ویژه‌ای را به دست آورده است.^{۱۴}



کشتی رئیس علی از ناوگان کشتیرانی والفجر ۸
در بندر شهید رجایی - بندرعباس

پی‌نوشت‌های فصل اول

- ۱ - ۱۰۰ الی ۱۸۰ گره دریایی.
- ۲ - ۴۰ الی ۵۰ فاتوم fathom
- ۳ - حافظ‌نیا، محمد‌رضا. خلیج فارس و نقش استراتژیک تنگه هرمز، ص ۱۶ - ۱۷
- ۴ - میرزا طاهری، رضا حسین. حفاظت محیط زیست در خلیج فارس، مجموعه مقالات سمینار بررسی مسایل خلیج فارس، ص ۶۸۲
- ۵ - افشار سیستانی، ایرج. جزیره هندرابی و دریای پارس، ص ۲۹
- ۶ - حافظ‌نیا، همان کتاب، ص ۱۷
- ۷ - گنجی، محمد‌حسن. آب و هوای خلیج فارس، سمینار خلیج فارس، جلد اول، ص ۲۳ - ۲۴
- ۸ - جلالی، محمد‌علی. صنعت ماهی در خلیج فارس، ص ۴
- ۹ - نِزَم: توده‌ای از ذرات ریز و غبار، یا دودمانند آن، که در فضای مجاور سطح زمین جمع شود و توانایی دید را به یک کیلومتر کاهش دهد.
- ۱۰ - حافظ‌نیا، همان کتاب، ص ۱۷
- ۱۱ - افشار سیستانی، همان کتاب، ص ۲۸
- ۱۲ - خلیلی، احمد. فرضیه برای مطالعه استراتژیک خلیج فارس، مجموعه مقالات سمینار بررسی مسائل خلیج فارس، ص ۲۵۵ و ۲۶۲
- ۱۳ - عقلمند، احمد. تحلیلی بر اوضاع ژئوپولیتیک و استراتژیک خلیج فارس، مجموعه مقالات سمینار بررسی مسائل خلیج فارس، ص ۳۹۵ - ۴۰۰
- ۱۴ - افشار سیستانی، ایرج. جزیره بوموسی و جزایر تُنب بزرگ و تُنب کوچک، ص ۲۴

فصل دوم

نام خلیج فارس

۱- نام خلیج فارس پیش از اسلام

از باستان تا امروز در همه آثار تاریخی، جغرافیایی و دایرةالمعارفهای بزرگ جهان، آبهای جنوب ایران از پیوستنگاه اروندرود تا تنگه هرمز به نام خلیج فارس شناخته شده است. تاریخ و جغرافی نگاران و باستان‌شناسان تاکنون از این دریا به نامهای: خلیج فارس یا خلیج العجم و دریای پارس یاد کرده‌اند.

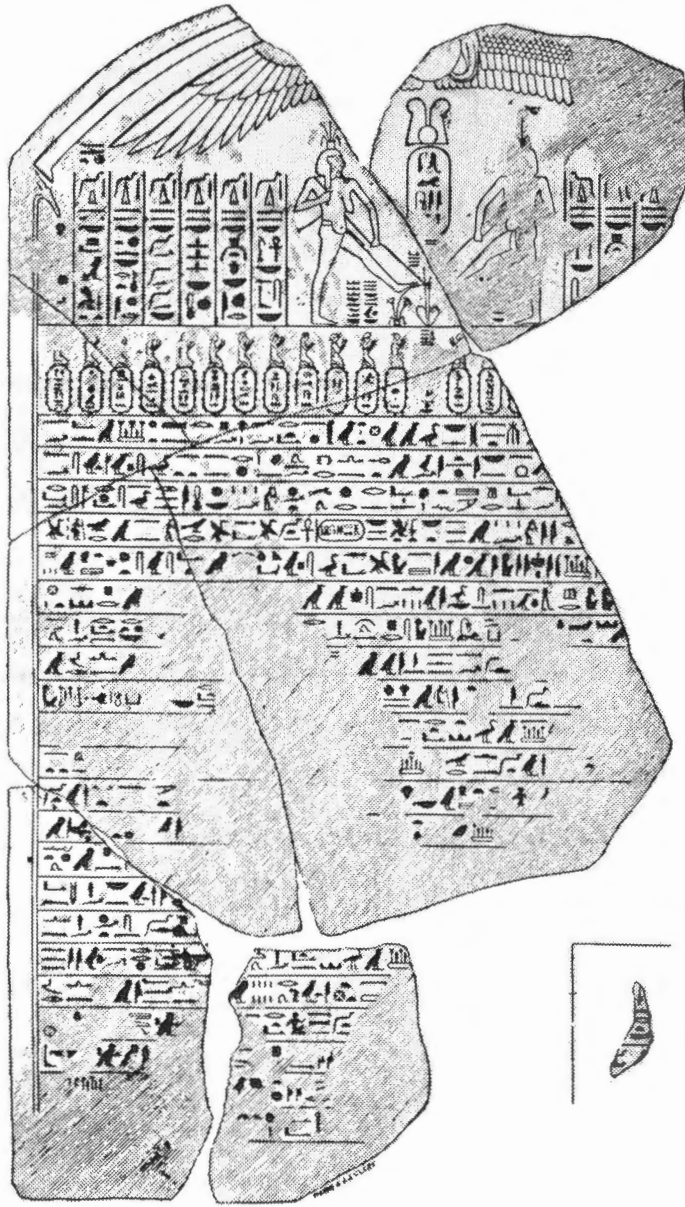
پیشین‌ترین نام این دریا به موجب یکی از کتیبه‌های آشوری «نارم‌تو»^۱ است، که آشوری‌ها پیش از دست یافتن ایرانیان بر فلات ایران، بدان داده‌اند.^۲

بر پایه نوشته نویسندگان یونانی، چون کتزیاس (۴۴۵ - ۳۸۰ ق.م)، گزنفون (۴۳۰ - ۳۵۲ ق.م)، استرابون (۶۳ ق.م - ۲۴ م)، یونانیان، نخستین مردمی بودند که به این دریا، نام «پرس» و به سرزمین ایران «پارسه»، «پرسای» و «پرس پولیس»، یعنی شهر یا کشور پارسیان داده‌اند.^۳

در سنگنبشته داریوش بزرگ هخامنشی تل المسخوته مصر، متعلق به سال ۵۱۸ تا ۵۱۵ ق.م، در عبارت «درایه تیه هچا پارسا آبی تی»^۴ یعنی دریایی که از پارس می‌رود یا سر می‌گیرد، نام دریای پارس آمده است.^۵

هرودوت، اقیانوسی را که در جنوب باختری آسیا افتاده و از دریای احمر تا دهانه هندوستان است، «اری‌تروس»^۶ یا «اریتره»^۷ یعنی دریای سرخ خوانده و این نامگذاری به مناسبت سرخی رنگ خاکِ کرانه‌های آن است.

از آن جا که هرودوت خلیج فارس را درست نمی‌شناخته، از آن نامی نبرده و به



سنگنبشته داریوش بزرگ هخامنشی در تل المسخوته مصر
متعلق به ۵۱۸ تا ۵۱۵ ق.م، که در آن، از دریای پارس نام برده است.

همان نام اریتره که شامل اقیانوس هند، دریای مکران (دریای عمان) و خلیج فارس است، بسنده کرده است.

تاریخ نگارانی چون «شوف» و «آگاتارشید» بر این باور بودند که دریای اریتره یا دریای پارس در روزگار امپراتوری ماد، از نام «ارتیتراس» یا «اریتره»، سردار پارسی که بر تمامی خلیج فارس و دریای مکران حکمرانی داشت، گرفته شده است، زیرا وی همه جزیره‌های فراموش شده و غیرقابل زندگی خلیج فارس را آباد کرد و با نفوسی بسیار مسکون ساخت، و به خاطر این کوشش‌هایش این دریا را از آن زمان به نام او «اریتره» خوانده‌اند.^۸

گزنفون، تاریخ‌نگار یونانی در آثار خود، از آبهای جنوب ایران به نام خلیج پارس یا خلیج پارسیان یاد کرده است.

نیارخوس، سردار مقدونی، که در سال ۳۲۶ ق.م، به دستور اسکندر مقدونی، دریای پارس را پیمود و تا دهانه رود سند پیش رفت، در سفرنامه خود، می‌نویسد:

«اسکندر خیال داشت کشتی‌های زیاد ترتیب داده و خود از دهنه سند تا دریای هند و پارس سیر نماید...»

در جای دیگر، نوشته است:

«پس از دوستان استاد^۹ راه به ریگ و از آن جا به دیلم و دهنه رودخانه اندیان آمدم، رودخانه اندیان سرحد خوزستان و فارس و پس از سند بزرگترین رودخانه است، هیچ یک از سواحلی که پیمودم مانند دریای پارس آباد و معمور نبود.»^{۱۰}

فلاویوس آریانوس^{۱۱}، تاریخ‌نگار یونانی که در سده ۲ ق.م، می‌زیسته^{۱۲}، در کتاب «آنابازیس» یا تاریخ سفرهای جنگی اسکندر، نام «پرسیکون کای تاس»^{۱۳} را که ترجمه درست خلیج فارس است، بر این دریا نهاده است.^{۱۴}

استرابون، جغرافی‌نگار یونانی در کتاب «از ایندی تا ایبری» یا از هند تا اسپانیا، دریای جنوب ایران را خلیج فارس نامیده و محل زندگی عربها را منطقه‌ای بین خلیج

عرب که همان بحر احمر است، و خلیج فارس نوشته است.

دانشمندان دیگری چون پلیبیوس، اراتستن، بئرس در آثار خود، هر جا که به مناسبتی از ایران نام می‌برند، خلیج فارس را به نام دریای پارس خوانده‌اند.

بنابراین، تاریخ‌نگاران و دانشمندان یونانی پیش از میلاد، در شرح سرگذشتها تا سده ۷ ق.م، یعنی اواخر حکومت عیلام و تشکیل حکومت ماد و روی کار آمدن هخامنشیان، خلیج فارس را به همین نام می‌خواندند.

پس از میلاد مسیح هم تاریخ و جغرافی‌نگاران یونانی، رومی، یهودی و مصری با توجه به نوشته‌های به جای مانده از نویسندگان پیش از میلاد، در آثار خود، از دریای جنوبی ایران به نام دریای پارس یا خلیج پارس نام برده‌اند.^{۱۵}

کلودیوس پتوله^{۱۶} یا بطلمیوس، جغرافی‌نگار، نقشه‌نگار و ریاضی‌دان سده ۲ م، این دریا را به نام «پرسیکوس سینوس»^{۱۷} نامیده که درست به معنی خلیج فارس است. این اصطلاح بعدها به «سینوس پرسیکوس» تغییر یافته و مصطلح شده است. به علاوه در آثار جغرافیایی لاتین، خلیج فارس را «ماره پرسیکوم»^{۱۸}، یعنی دریای پارس نیز نوشته‌اند.

کوبین توس کورسیوس روفوس^{۱۹}، تاریخ‌نگار رومی، خلیج فارس را «اکوارم پرسیکو»^{۲۰} نامیده که به معنی آبگیر پارس است.

ازب اوسویوس^{۲۱} (۲۶۳ - ۳۴۰ م) که به نام پدر عیسویت خوانده می‌شود، با توجه به کوروش نامه گزنون، به تاریخ دورانهای گذشته ایران، اشاره کرده و خلیج فارس را دریای پارس نامیده است.

آگاتانز^{۲۲} (۲۲۶ - ۳۳۰ م) در کتاب تاریخی که به زبان ارمنی نگاشته است، دریای جنوبی ایران را دریای پارس خوانده است.

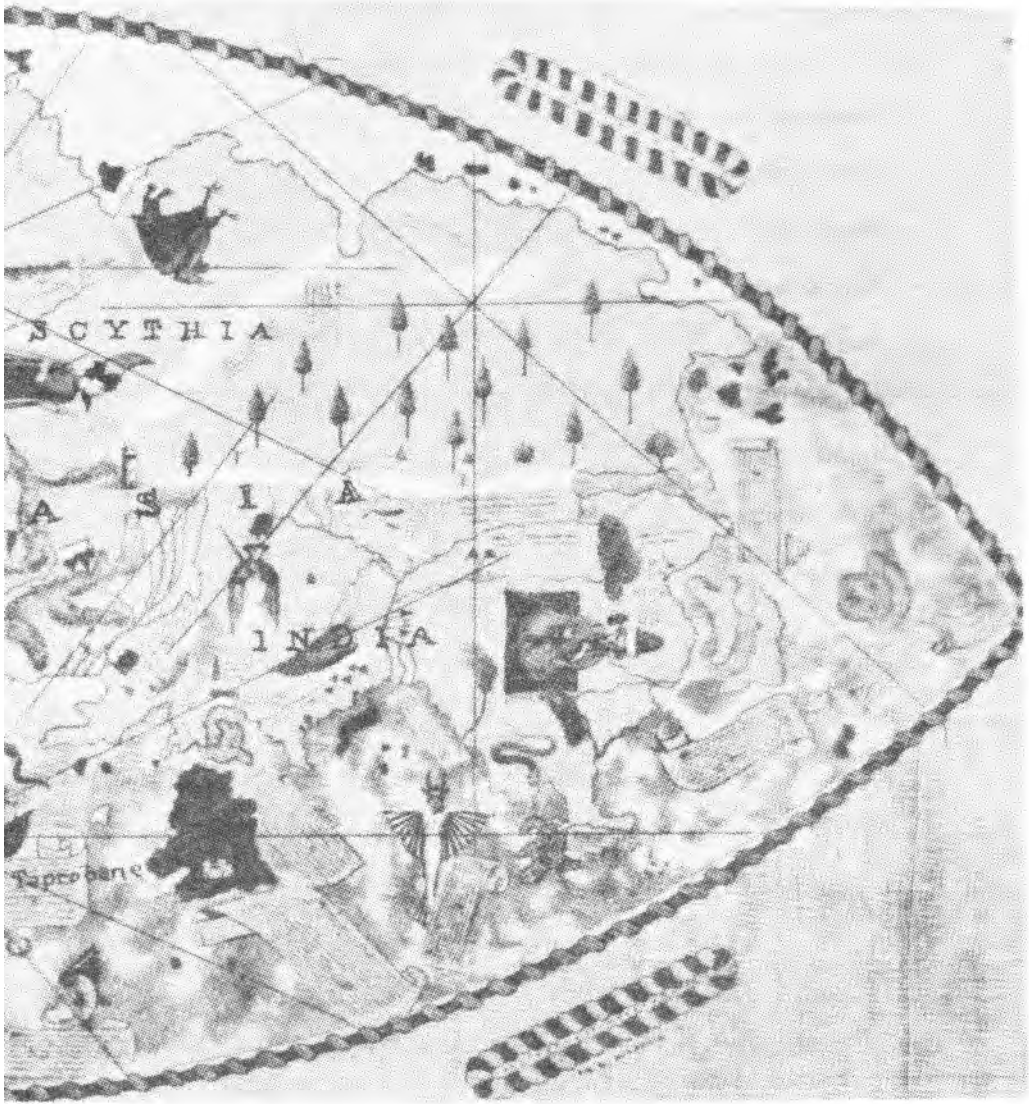
موسی خورن، جغرافی‌دان سده ۵ م، در کتاب خود، که مارکوارت به نام ایرانشهر چاپ کرده است، به دوران‌های اشکانی و ساسانی، اشاره کرده و خلیج فارس را دریای پارس و جزو قلمرو حکومت ایران خوانده است.^{۲۳}

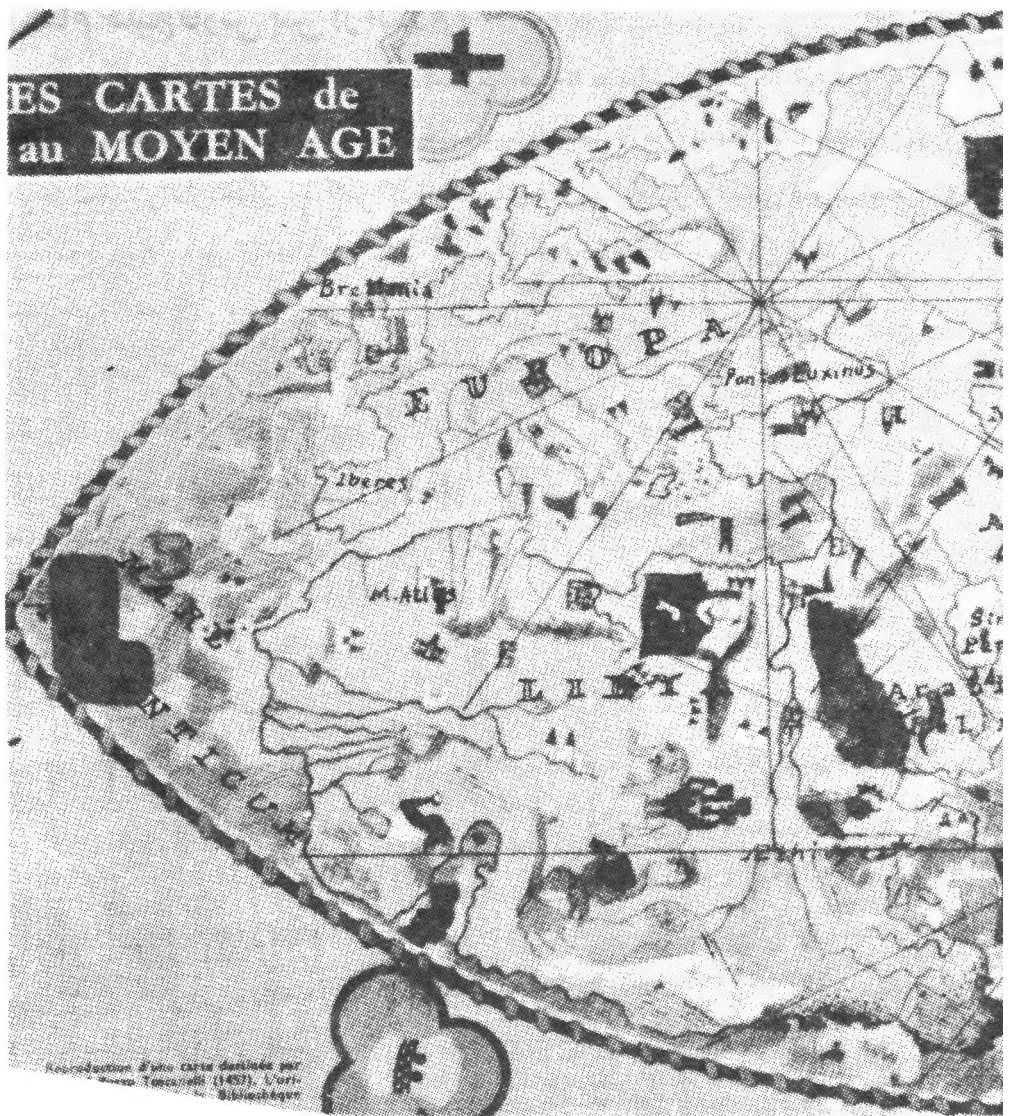
ترجمه واژه سینوس پرسیکوس اندک اندک از زبان لاتینی در همه زبانهای زنده

نام دریاها، بندرها و جزیره‌های ایران / ۳۵

جهان راه یافته و همه کشورها و تمام تاریخ‌نگاران بزرگ، خلیج فارس را بدین نام می‌شناسند^{۲۴}، بدین شرح:

Persischer Golf	آلمانی
Golfio Parsico	اسپانیایی
Persian Gulf	انگلیسی
Farsi Korfozi	ترکی
Persilkii Galic	روسی
Perucha Wan	ژاپنی
Al Khalij Alfarsi	عربی
Golfe Persique	فرانسه
Baher fars	هندی





خلیج فارس در نقشه جهان "توسکانلی" ترسیم "پاول - دل - پوزو" ۱۴۵۷ م

۲- نام خلیج فارس پس از اسلام

در آثار تاریخی و جغرافیایی دوره اسلامی هر جا به مناسبتی نامی از این دریا به میان آمده، خلیج الفارسی، بحر الفارسی، خلیج فارس و بحر فارس، نوشته شده است. نخستین تاریخ‌نگار اسلامی که از دریای فارس نام برده است، ابوالقاسم عییدالله بن عبدالله بن احمد بن خردادبه (درگذشته ۳۰۰ هـ ق)^{۲۵} است، که در کتاب المسالک و الممالک، نوشته است:

«دریای فارس که دریای بزرگی است به هنگام طلوع ماه (شبهای مهتابی)

جزر و مد نمی‌باشد، مگر دو بار در سال.»^{۲۶}

ابوبکر احمد بن محمد بن اسحاق بن ابراهیم همدانی (ابن فقیه) در کتاب مختصر البلدان (تألیف ۲۷۹ هـ ق) عنوان بحر فارس را بر خلیج فارس، نهاده است.^{۲۷} ابوعلی احمد بن عمر بن رُسته، در کتاب الاعلاق النفیسه (تقویم البلدان)، می‌نویسد:

«دریای هند، کناره آن که به نام دریای احمر است، ۲۰۰ مایل می‌باشد و

باز از این دریا، خلیج دیگری به طرف ناحیه فارس جدا می‌شود که به

خلیج فارس موسوم است.»^{۲۸}

سهراب، جغرافیادان ایرانی در عجایب الاقالیم السبعه الی نهایت

العماره، دریای فارس را دریای جنوبی یا اقیانوس هند معرفی کرده است.

ناخدا بزرگ شهریار رامهرمزی، در کتاب عجایب هند (تألیف ۳۴۲ هـ ق) از دریای

جنوب ایران به نام دریای فارس یاد کرده، می‌نویسد:

«دیگر از عجایب دریای فارس این است که گاهی در شب هنگامی که

امواج دریا مضطرب شده و به هم بر می‌خورند و از تصادم با هم متلاشی

می‌گردند همچون شعله‌های آتش به نظر می‌آیند به قسمی که مسافری

دریاگمان می‌کنند در دریای آتش سیر می‌نمایند.»^{۲۹}



نقشه دریای فارس و بندرها و جزایر ایرانی آن از کتاب 'الاقليم' استخری (۳۴۶ هـ.ق)

ابواسحاق ابراهیم بن محمد استخری، در کتاب مسالک و ممالک (تألیف ۳۴۰ هـ ق) از خلیج فارس به نام دریای پارس نام برده، می‌گوید:

«و در خوزستان دریا نیست، مگر اندک مایه از دریای پارس که از ماهی‌رویان (مهرویان) تا نزدیک سلیمانان برابر عبادان (آبادان) باشد.»^{۳۰} مسعودی نیز در آثار خود، چون مروج الذهب^{۳۱} و التنبیه و الاشراف^{۳۲}، از این دریا به نامهای خلیج فارس و دریای فارس یاد کرده است.

ابن مطهر مقدسی در تاریخ خود به نام البدء و التاریخ (تألیف حدود ۳۵۵ هـ ق) ضمن شرح حوضه آبریز رود دجله، می‌نویسد:

«... دجله از اُبله به آبادان بگذرد و در خلیج پارسی ریزد...»^{۳۳}

ابوریحان بیرونی خوارزمی، در کتاب تحدید نهایات الاماکن لتصحیح مسافات المساکن، می‌نویسد:

«مصر گرمسیر است و شیراز سردسیر، چه بیابانهای سودان در جنوب مصر است و دریای فارس در جنوب شیراز.»^{۳۴}

ابوالقاسم محمد بن حوقل بغدادی، در کتاب صورة الارض (تألیف ۳۶۷ هـ ق) ضمن شرح سرزمین فارس، نوشته است:

«اما دریاهاى آن، بزرگترین دریاها همان دریای فارس است که به نام آن (سرزمین) معروف است.»^{۳۵}

پس از ابن حوقل، حدود دریای فارس در برخی آثار جغرافیایی اندک اندک در جهت تطبیق با حدود امروزی خلیج فارس تغییر یافته و دریای هند که از شاخه‌های دریای پارس به شمار می‌رفت، به جای آن دریا شناخته می‌شود و البحر الهندی نام گرفته و دریای پارس تا اندازهٔ خلیج فارس کنونی محدود می‌شود.^{۳۶}

در کتاب حدود العالم من المشرق الی المغرب، که کهن‌ترین کتاب جغرافیا به فارسی می‌باشد و در سال ۳۷۲ هـ ق، تألیف شده است، نام این دریا، خلیج فارس، آمده است.^{۳۷} مقدسی در کتاب احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم (تألیف ۳۷۵ هـ ق) از این دریا به

نام خلیج فارس و بحر فارس یاد کرده است.^{۳۸}

شرف‌الزمان طاهر مروزی در طبایع الحیوان (تألیف حدود ۵۱۴ هـ ق) این دریا را الخلیج الفارسی، نگاشته است.

ابوعبدالله زکریا بن محمد بن محمود قزوینی در گذشته به سال ۶۸۲ هـ ق، در کتاب آثارالبلاد و اخبارالعباد، ضمن اشاره به سرزمین فارس، از دریای پارس نام برده است: «فارس سرزمینی است بسیار مشهور که از شرق به کرمان و از غرب به خوزستان و از شمال به کویر خراسان و از جنوب به دریا که دریای پارس نامیده می‌شود محدود است.»^{۳۹}

قزوینی، در کتاب عجایب المخلوقات و غرائب الموجودات، دریای پارس و دریای قُلْزُم را دو خلیج بزرگ نوشته که از دریای هند بیرون آیند:

«آن‌گه بحر هند آن‌گه خلیجی عظیم از او بیرون آید که یکی بحر فارس و یکی بحر قُلْزُم...»^{۴۰}

شمس‌الدین ابو عبدالله محمد بن ابی طالب الأنصاری الدمشقی الصوفی، در گذشته به سال ۷۲۷ هـ ق، در کتاب نخبة الدهر فی عجائب البر و البحر، نام این دریا را بارها بحر فارس یا بحر الفارسی یا خلیج فارس آورده است.^{۴۱}

حمدالله بن ابی بکر مستوفی قزوینی در گذشته ۷۴۰ هـ ق، در کتاب نزهة القلوب که آن را به پارسی نگاشته، این دریا را بحر فارس یاد کرده و می‌نویسد:

«جزایری که در بحر فارس است، از حساب ملک فارس شمرده‌اند و بزرگترین آن به کثرت مردم و نعمت جزایر قیس (کیش) و بحرین است.»^{۴۲}

مصطفی بن عبدالله کاتب چلبی قسطنطنی، سرشناس به حاجی خلیفه در گذشته به سال ۱۰۶۷ هـ ق، در کتاب جهان‌نما در جغرافیای عالم که به ترکی نگاشته شده است، می‌گوید:

«دریای پارس - به این دریا سینوس پرسیقوس می‌گویند، به معنی خلیج فارس به مناسبت این که در مشرق آن فارس واقع است بدان نسبت

داده می‌شود، و آن را ماره پرسیقوم (دریای پارس) نیز گویند.^{۴۳}
جهانگردان اروپایی که از سده ۱۶ م، به ایران آمده‌اند، از دریای جنوبی ایران به نام
خلیج فارس یاد کرده‌اند.

بارون تاورنیه، سرشناس به ژان پاپتیس، جهانگرد فرانسوی که در سده ۱۷ م، چندین
بار به ایران سفر کرده است، درباره دریاوردی در خلیج فارس، می‌نویسد:

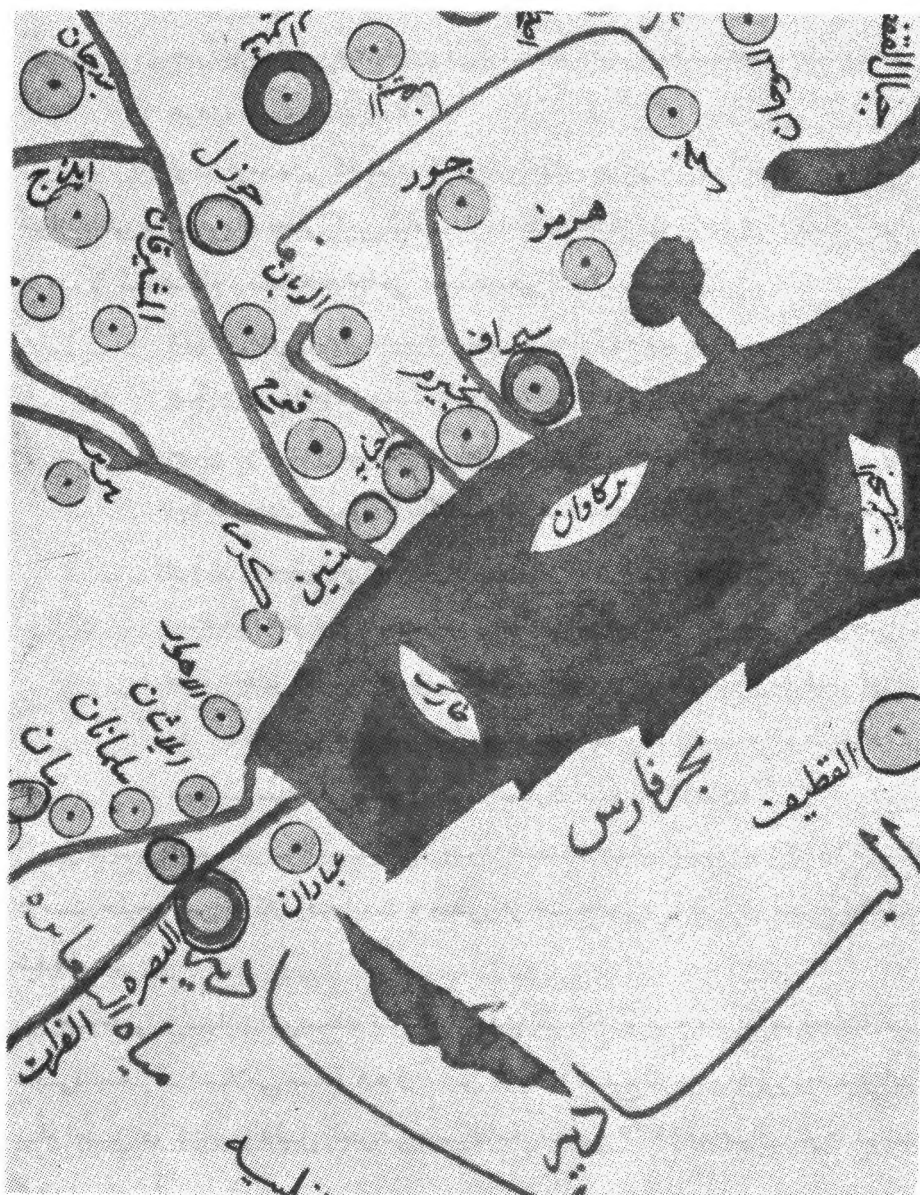
«دریاوردی در خلیج‌ها خطرناک‌تر از دریا‌های بزرگ است، به جهت این
که در موقع انقلاب و تلاطم، امواج کوتاه‌ترند و سریع‌تر رفت و آمد
می‌کنند، از این رو کشتی نمی‌تواند عرض آب را پیماید و در خلیج فارس
خطر از سایر خلیج‌ها هم بیشتر است، زیرا که در چندین نقطه عمق دریا
خیلی کم است و کشتی‌هایی که داخل این خلیج می‌شوند باید از هرموز یا
بندر لنگه ملاحان بومی استخدام کنند تا بصره و همچنین از بصره تا
هرمز...»^{۴۴}

تاریخ‌نگاران دوره قاجاریه، از جمله محمد ابراهیم کازرونی در تاریخ بنادر و جزایر
خلیج فارس، رضا قلی‌خان هدایت در روضة‌الصفای ناصری و لسان‌الملک سپهر در
ناسخ‌التواریخ در تدوین و شرح وقایع کشور، در هر جا که به مناسبتی اشاره‌ای به دریای
جنوب ایران شده، آن را خلیج فارس نامیده‌اند.

محمد ابراهیم کازرونی در تاریخ بنادر و جزایر خلیج فارس که در زمان محمدشاه
قاجار (۱۲۵۰ تا ۱۲۶۴ هـ ق) آن را تألیف کرده است، خلیج فارس را یکی از شاخه‌های
دریای پارس دانسته، می‌نویسد:

«رودخانه‌های کوچک که در هم ریخته می‌شود و انهار و شطوط بزرگ
گشته در اروندرود می‌ریزد و از آن جا در خلیج دریای فارس که خلیجی
است از بحر محیط می‌ریزد.»^{۴۵}

رضا قلی‌خان هدایت طبرستانی، در کتاب تاریخ روضة‌الصفای ناصری (تألیف
۱۲۷۴ هـ ق) از دریای جنوب ایران به نام بحر فارس یاد کرده است:



نقشه دریای فارس و بندرها و شهرهای کرانه آن
 از کتاب "أنس المهج و حدائق الفرج" الادرسی جغرافی دان اسلامی (قرن ۱۲ میلادی)

«بحر فارس را شانزده جزیره متعلق به فارس است: بحرین، دال، بلو، خارگ، استوار، هندراوی، لارک، تانجو، قیس ملککان، قشم، هنگام، فلور، هرمز، سیری، یمیار...»^{۴۶}

شاهان قاجار در فرمانهایی که صادر کرده‌اند، آبهای جنوبی ایران را به نام خلیج فارس خوانده‌اند، مانند فرمان مظفرالدین شاه درباره اعطای امتیاز بهره‌برداری از معادن جزایر هرمز، لارک، هنگام و بستانه به حاجی محمد معین‌التجار بوشهری:

«... امر مقرر می‌فرماییم که امتیاز و اجازه معادن جزایر هرموز، لارک، هنگام و بستانه، در مدت مقرر کماکان با معین‌التجار است و باید با کمال حسن مراقبت و صداقت در امور جزایر مزبوره اقدام نموده مالیات و وجه اجاره معادن مزبوره را به اضافه در هذالسنه تخاقوئیل و بعدها همه ساله از قرار تفصیل ذیل به کارگزاران دیوان اعلی کارسازی نماید. حکام حال و استقبال بنادر در خلیج فارس وجهاً من‌الوجوه مداخله غیر را در جزایر مزبور جایز ندانسته همواره کمال مراقبت را در تقویت او به عمل آورند. مقرر آن که مستوفیان عظام، شرح فرمان همایونی را ثبت و ضبط نموده در عهد شناسند، فی شهر رمضان المبارک سنه ۱۳۱۵ هـ ق»^{۴۷}

در دایرةالمعارف البستانی، جلد هفتم، چاپ بیروت (۱۸۸۳ م) نام درست خلیج فارس به کار رفته است و منظور از خلیج‌العربی، دریای سرخ نگاشته شده است.

جرجی زیدان، نویسنده تاریخ تمدن اسلام، و محمد فرید وجدی، در دایرةالمعارف اسلامی سده ۸ هـ ق، این دریا را خلیج فارس یاد کرده‌اند و این نام اصیل در کتاب الدلیل العراقی، سالنامه رسمی ۱۹۳۶ م، عراق بارها نوشته شده است.

طه الهاشمی، رئیس پیشین ستاد ارتش عراق، در کتاب خود، که به نام جغرافیای العراق منتشر ساخته، خلیج فارس را به نام واقعی آن نگاشته

نام دریاها، بندرها و جزیره‌های ایران / ۴۵

است. بنابراین، تردیدی وجود نخواهد داشت که از گذشته‌های دور و همچنین از زمان تاریخ‌نگاری و نامگذاری سرزمین‌ها و دریاها، دریای جنوب ایران، دریای پارس و خلیج فارس نامیده شده است.

تاریخ و جغرافی‌نگاران عرب دیگری در سدهٔ اخیر در تأیید پیشینهٔ تاریخی خلیج فارس مطالبی در آثار و نشریه‌های عربی به چاپ رسانده‌اند.

دکتر نوفل مصری کوشش‌هایی را که برای تغییر نام خلیج فارس صورت می‌گیرد مورد نکوهش قرار داده و آن را رد کرده است. وی در کتابی که در سال ۱۹۵۲ م / ۱۳۳۱ ه.ش، دربارهٔ امارتهای خلیج فارس نگاشته است، همه جا از خلیج فارس نام برده است.

قدری قلمچی، نویسندهٔ عرب، طی مقاله‌ای زیر عنوان «ملاقات صلح در مهد اسلام» که در ۱۹۶۸ م / ۱۳۴۷ ه.ش، در روزنامهٔ الراصد بیروت چاپ شده است، ایران را کشوری دوست و برادر نامیده که تاریخ آن به تاریخ عرب آمیخته است، و اختلاف دو طرف را در مورد عربیت خلیج فارس بی‌اساس دانسته است.

نذیر فتنه نیز طی مقاله‌ای در روزنامهٔ الاخاء، نظر قدری قلمچی را تأیید کرده است:

«شما را به خدا بگویند که نام خلیج از چه تاریخی در کنار لفظ عربی قرار گرفت. این بدعتی است از زبان سیاستمداری معروف و در راه یک هدف معین.»

علی حُمیدان نیز که از نویسندگان عرب است، در کتاب سلاطین سیاه، چاپ پاریس، بارها از خلیج فارس نام برده است.

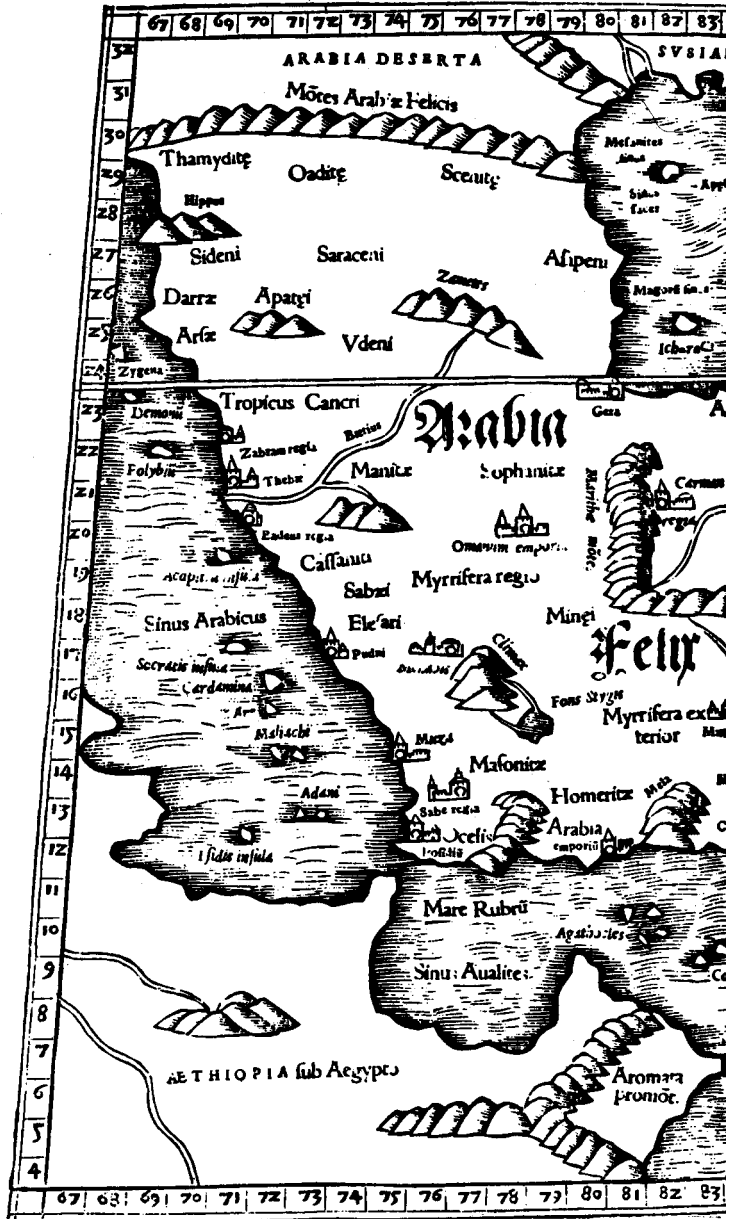
روزنامهٔ تایمز لندن در شمارهٔ ۱۶، دسامبر ۱۹۶۸ م / ۱۳۴۷ ه.ش، اظهار امیدواری کرده که دیگر نویسندگان و تاریخ‌نگاران عرب نیز از علی حُمیدان پیروی کرده و از

ASIAE VI



سینوس پرسیکوس (خلیج فارس) در تابولا شماره ۶
 نقل از کتاب تاریخ کارتوگرافی، تألیف آر - وی - توله

TAB V



شبه جزیره عربستان) از سباستیان مونستر
 ی از انتشارات تایمز وهودسن لندن ۱۹۶۹ م

کوشش بیهوده در تغییر نام خلیج فارس که سده‌ها در کلیه نقشه‌های جهان به همین نام آمده است، خودداری کنند.^{۴۸}

امروز معتبرترین آثار عربی، در وابستگی دریای جنوب ایران به سرزمین پارس، اصطلاح خلیج فارس را به کار می‌برند و بحر فارس را به فراموشی سپرده‌اند. از جمله معروف‌ترین دایرةالمعارف عرب، یعنی المنجد، چاپ ۱۹۶۶ م / ۱۳۴۵ هـ.ش، که سند معتبری برای استفاده در این مورد است، از اصطلاح خلیج فارس استفاده کرده است. در صفحه ۶۶، بخش الادب والعلوم آن، درباره بحرین آمده است:

«البحرین: مجموعة جزر بالقرب من شاطئ الغربي للخليج الفارسی
(۱۱۵۰۰۰) اکبرها جزيرة (المنامة)»

یعنی: بحرین مجموعه جزایری است واقع در نزدیکی کرانه‌های باختری خلیج فارس (۱۱۵۰۰۰) و بزرگترین آن، جزیره منامه نام دارد...^{۴۹}

در کتاب المسوعة العربية المیسرة، نوشته صبحی عبدالکریم، چاپ قاهره (۱۹۶۵ م) دریای جنوب ایران، الخلیج الفارسی (خلیج فارس) نوشته شده است.^{۵۰} شادروان حبیب یغمایی، صاحب امتیاز مجله یغما، در زیرمقاله نام خلیج فارس، نگارش استاد محمدعلی جمالزاده، ضمن شرح مدرسه پیشین مستنصریه بغداد و نقشه‌های پیشین جغرافیایی، می‌نویسد:

«مدرسه قدیم مستنصریه در بغداد، در کنار دجله است که عمارتی است آجری و استوار، از بیرون مدرسه به ساحل دجله، کتیبه‌ای از آجر به خط نسخ درشت به دیوار است... این مدرسه اکنون موزه کشور عراق است. در چند اتاق آن، نقشه‌های بسیار قدیم جغرافیایی به دیوار آویخته شده که از نظر تحقیقات و تطورات علمی بسیار ارجمند است. در همه این نقشه‌ها، خلیج فارس به خط نسخ یا کوفی واضح و آشکارا به نام اصلی، یعنی خلیج فارس نوشته شده. به متصدی موزه عرض کردم با این اسناد که در معرض مطالعه عموم می‌گذارید، دیگر نام خلیج فارس را تغییر دادن بر

خلاف انصاف و ادب علمی است. به پاسخ تبسمی کرد.^{۵۱}

فرهنگهایی که به زبانهای گوناگون تدوین یافته‌اند، خلیج فارس را به همین نام یاد کرده‌اند، مانند فرهنگ آلمانی Der Grosse Brockhaus که: Meer Bu Sen Persischer و فرهنگهای انگلیسی و آمریکایی Encyclopaedia Britannica و The Encyclopedia Americana که Persian Gulfe و فرهنگ فرانسه Larousse Du Xxesiacle و فرهنگ ترکی قاموس الاعلام تاریخ و جغرافیایی، لغتی که خلیج فارس را به همین نام می‌خوانند و نام پارس و فارس در نوشته‌تمام فرهنگهای بیگانه به کار رفته است.^{۵۲}

۳- نام خلیج عربی

خلیج العربی که به رومی آن را سینوس آرابیکوس^{۵۳}، یعنی خلیج عربیها می‌گفتند، در کتابهای تاریخی و جغرافیایی پیشین به بحر احمر که بین تنگه باب‌المنذب و ترعه سوئر قرار دارد، اطلاق می‌شده است، و به مناسبت شن‌های سرخ کرانه آن، به یونانی «اریتره» و به لاتین «ماره روبروم»^{۵۴}، یعنی دریای سرخ می‌خواندند، و بحر قُلْزُوم هم نامیده می‌شده است.

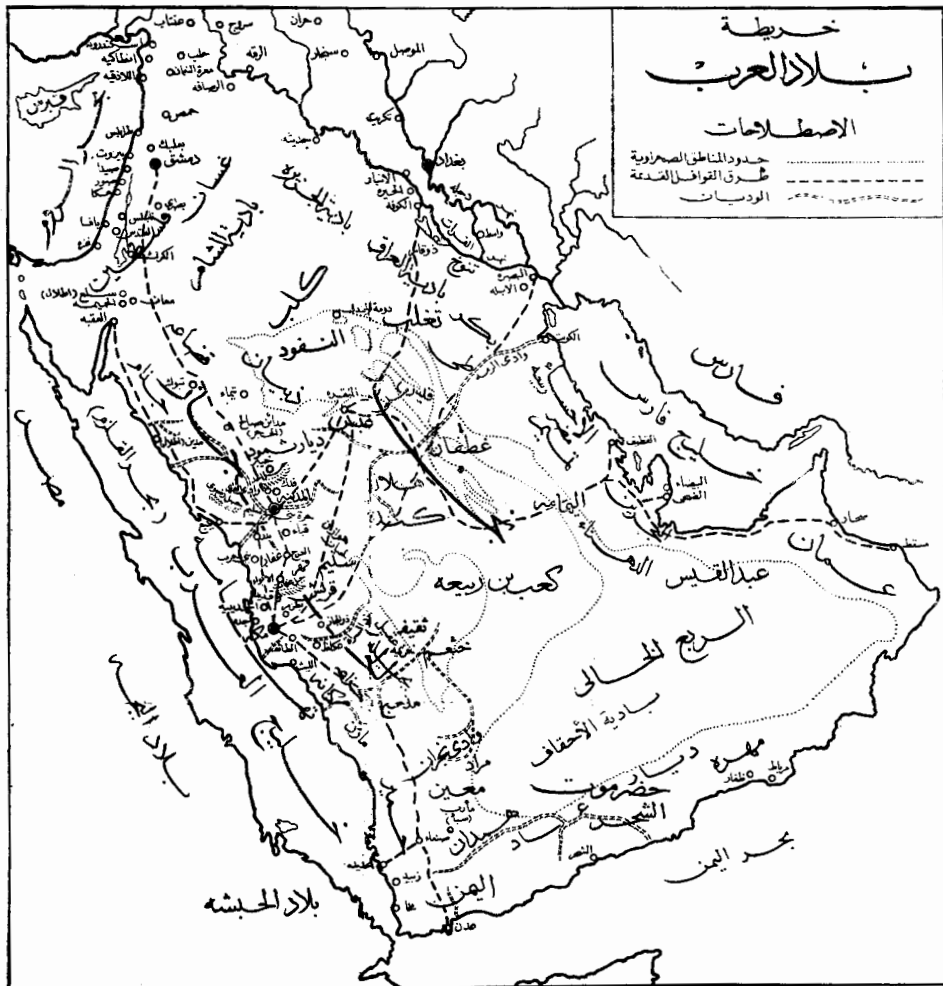
هکاتایوس ملطی، از دانشمندان پیشین یونان، سرشناس به پدر جغرافیا، در گذشته به سال ۴۷۵ ق.م، در نقشه‌ای که از دنیای روزگار خود تهیه نموده بحر احمر را خلیج عرب یاد کرده است.

هرودوت، تاریخ‌نگار یونانی، در گذشته به سال ۴۲۵ ق.م، در تاریخ خود، نام بحر احمر را بارها خلیج عرب نوشته است.

اراتوس تنوس یونانی، در گذشته به سال ۱۹۶ ق.م، در نقشه جغرافیایی عالم، بحر احمر را خلیج عرب خوانده است.

بطلمیوس، جغرافیادان دیگر یونانی که در میانه سده ۲م، می‌زیسته، نام بحر احمر را به لاتین «آرابیکوس سینوس»، یعنی خلیج عربی نوشته است.^{۵۵}

در کتاب حدودالعالم، از بحر احمر به نام خلیج العربی یاد شده است:



خليج فارس و خليج عرب (دریای سرخ) در نقشه سرزمین های عربی نقل از کتاب تمدن اسلام
 تألیف جرجی زیدان - ترجمه ترکی به قلم احمد جودت و زکی مغامر - استامبول ۱۲۳۸ هـ ق

«خلیجی دیگر هم بدین پیوسته برود به ناحیت شمال فرود آید تا حدود مصر و باریک گردد تا آن جا که پهنای او یک مایل گردد، آن را خلیج عربی خوانند و خلیج ایله^{۵۶} نیز خوانند و خلیج قُلْزُم نیز خوانند.»^{۵۷}

در فرهنگ بستانی، تألیف سده ۱۲ هـ ق، به این نکته اشاره شده است که منظور از خلیج العجمی، خلیج فارس و منظور از خلیج العربی، دریای سرخ یا بحر احمر است.^{۵۸} جرجی زیدان، تاریخ نگار سده ۲۰ م، نیز در کتاب تاریخ تمدن اسلام خود، دریای سرخ را خلیج العربی و خلیج فارس را به همان نام اصلی و طبیعی اش، یعنی خلیج فارس نام برده است:

«هرگاه نام خلیج فارس برده می شود، منظور آبهایی است که بلاد عرب را احاطه کرده است، و آن قسمت از باب المنذب تا ایله امتداد دارد، به دریای قرمز یا قُلْزُم مشهور است.»^{۵۹}

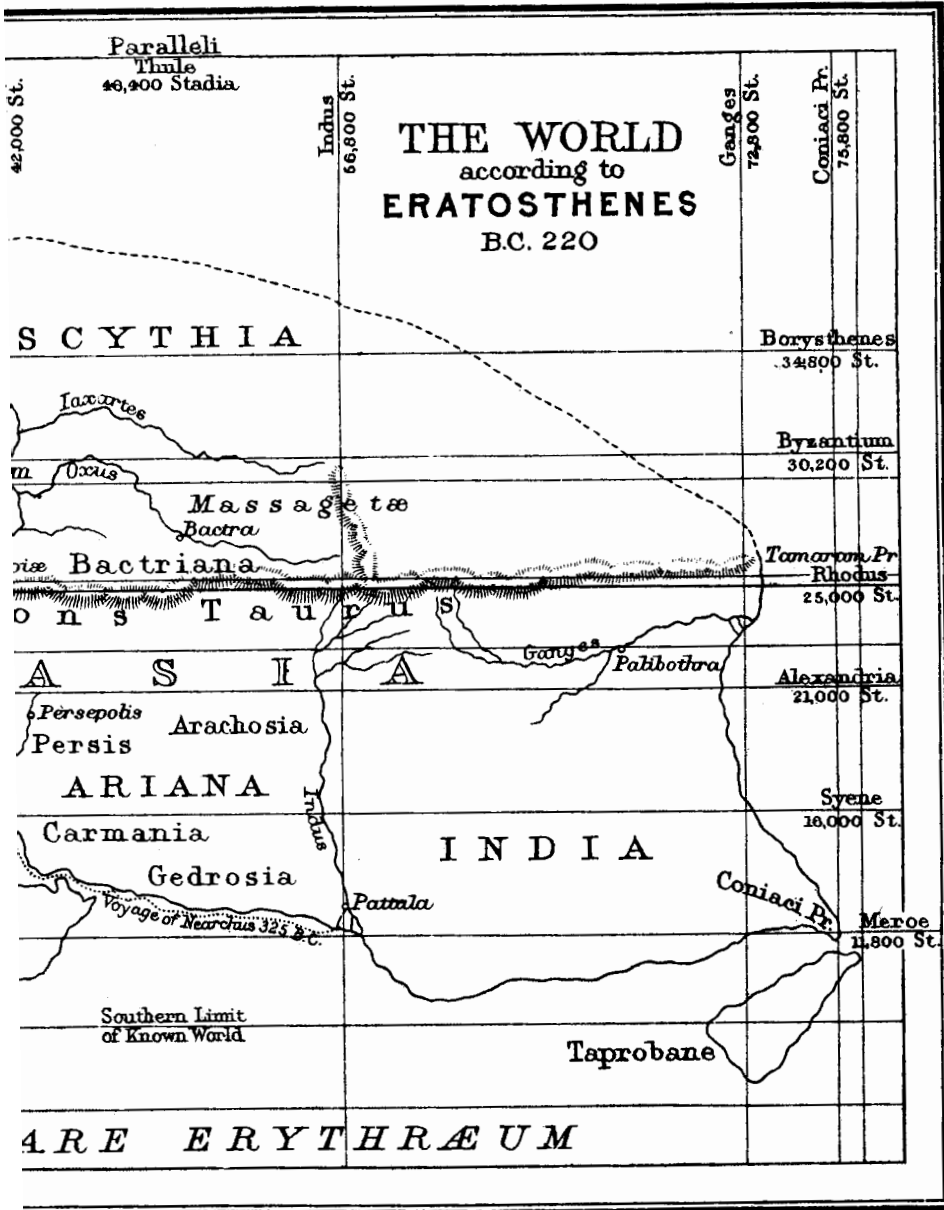
۴- نام خلیج فارس و بیگانگان

درباره خلیج فارس و نام آن، تاکنون آثار بسیاری چون کتاب و مقاله از دیدگاههای گوناگون نگاشته شده است و بیشتر کسانی که در مورد خلیج فارس مطلب نوشته‌اند از بیگانگان، به ویژه انگلیسی‌ها بوده‌اند، زیرا به لحاظ جایگاه ویژه‌ای که در این منطقه داشته‌اند، بیشتر کوشیده‌اند تا حقیقت پنهان ماند و نام ساختگی و نادرست را به جای نام واقعی و درست خلیج فارس، به کار برند.

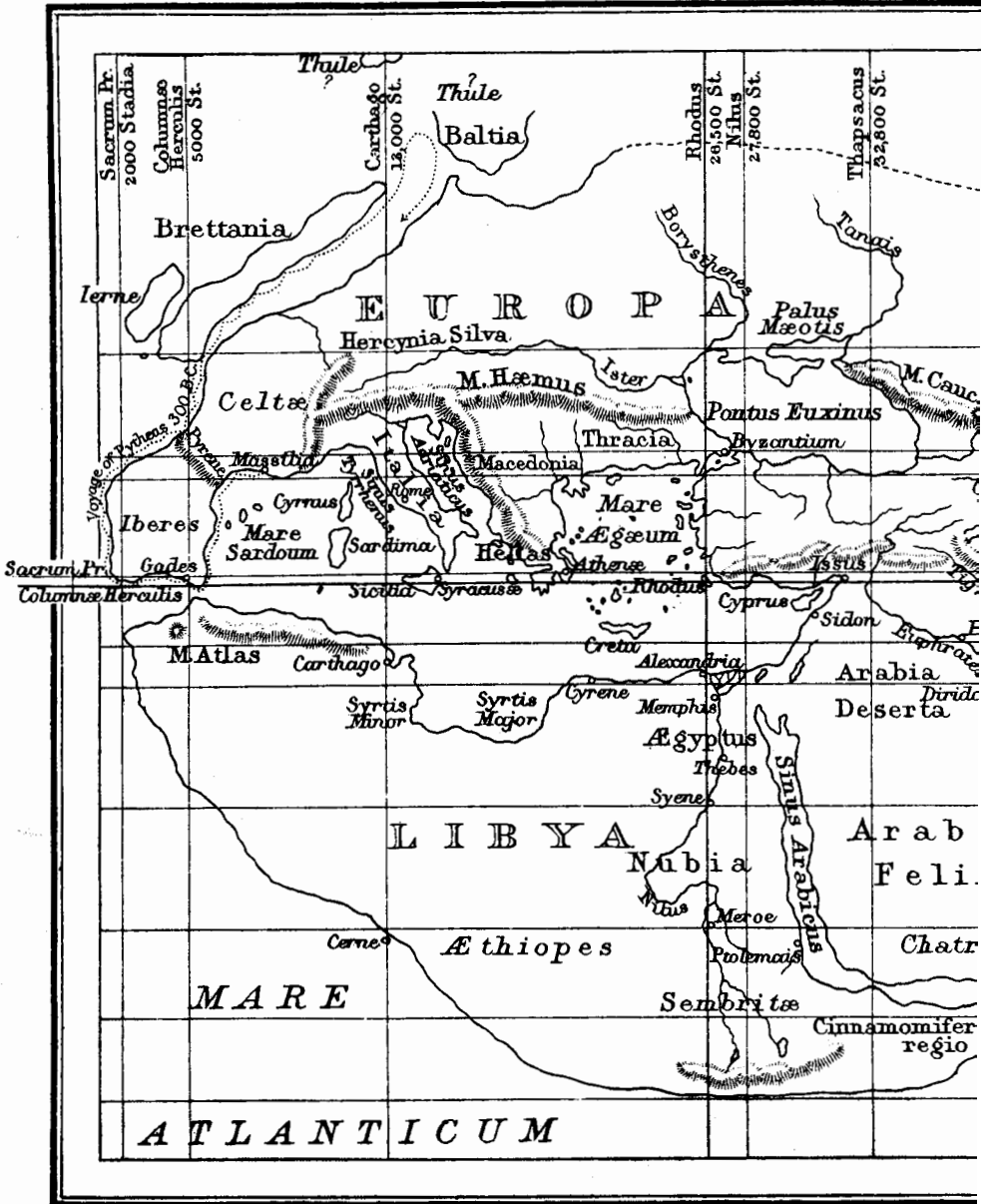
بیشتر مأموران انگلیسی نیز در گزارش‌ها و سخنرانی‌های خود، از واژه ساختگی و نادرست خلیج به جای خلیج فارس که نام درست، باستانی، مستند و نگهداری شده در تاریخ است، استفاده کرده‌اند. به علاوه داستان تغییر نام خلیج فارس در سالهای اخیر نیز از طرفندهای همان بازبهای پنهانی سیاست بود، که خوشبختانه مورد استقبال جهانیان قرار نگرفت.

سرچارلز بلگریو که از سال ۱۹۲۶ تا ۱۹۵۷ م، کارگزار انگلستان در خلیج فارس بود،

کتابی تألیف کرده که در سال ۱۹۶۶ م / ۱۳۴۵ ه.ش، چاپ و منتشر شد. وی در نوشته‌ها و پژوهش‌های خود، بیشتر از یادداشتهای «سرفرانسیس ارسکین لاخ» که یکی دیگر از



کارگزاران و پیروان مکتب سیاست شناخته شده بیگانگان در خلیج فارس بود، بهره برده است.



سینوس پرسیکوس و سینوس عربیکوس در نقشه جهان اراتوستن سال ۲۲۰ ق - م

گُرد بلگریو که بیش از ۳۰ سال سیاست استعماری انگلستان را در خلیج فارس رهبری کرد و با ایران و ایرانی نیز چندان خوب نبود، نخستین کسی بود که آشکارا واژه خلیج عربی را به جای نام درست و اصیل خلیج فارس جعل کرد و آن را با زیرکی ویژه‌ای به کار برد. در کتاب خود، می‌نویسد:

«خلیج فارس که تازیان اینک آن را خلیج عربی گویند...»

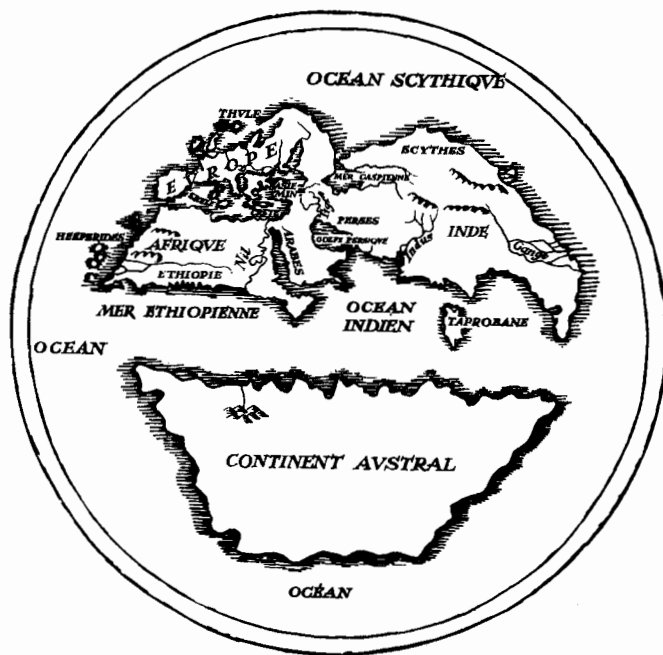
و بدین ترتیب می‌خواهد واژه ساخته شده خلیج عربی را در بین مردم کشورهای منطقه خلیج فارس، به ویژه عربها، زبان زد سازد. پیش از استفاده او از این نام نادرست، واژه خلیج العربی، هرگز در نوشته‌های معتبر به چشم نمی‌خورد، مگر در موارد اندکی که برخی از تاریخ و جغرافی نگاران از دریای سرخ به نام خلیج العربی یاد کرده‌اند.^{۶۰} گُرد بلگریو در اواخر فرمانروایی خویش بر کرانه‌های باختری خلیج فارس، برای نخستین بار در مجله صوت‌البحرین، از خلیج فارس به نام خلیج العربی یاد کرده، سپس با تلاش بسیار آن را گسترش داد.

بلگریو در دومین کتاب خود، به نام «به بحرین خوش آمدید» (۱۹۵۵ م) از خلیج فارس به نام حقیقی‌اش یاد کرده است.^{۶۱}

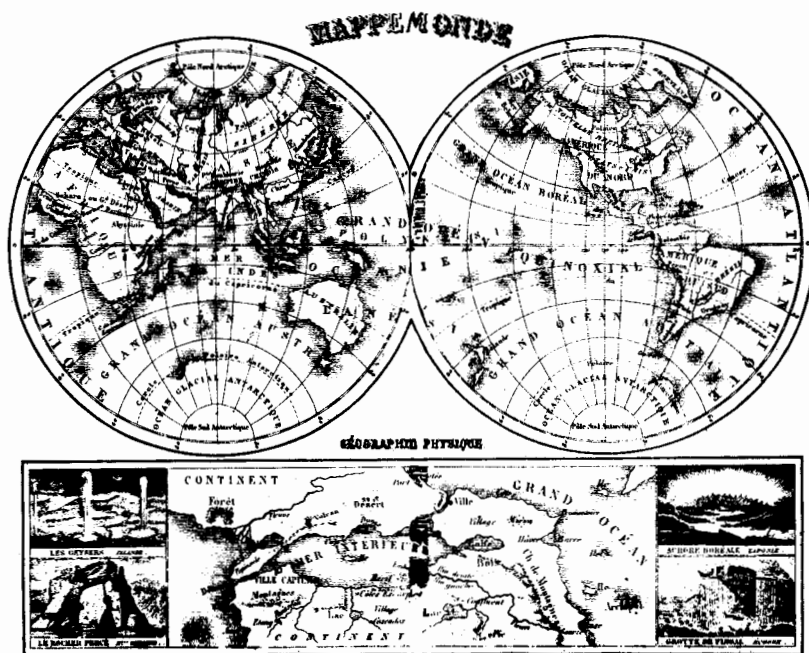
لازم به توضیح است که موضوع تغییر نام خلیج فارس، پیشینه درازتری داشته است، زیرا پیش از اقدام آشکار بلگریو، جریان سیاسی در ابعاد گوناگون در شرف تکوین بوده است که چگونگی آن، در پرونده‌ای زیر عنوان تغییر نام خلیج فارس، مربوط به سال ۱۹۳۷ م / ۱۳۱۶ هـ ش، در وزارت امور خارجه انگلستان وجود دارد.

با این حال، بعضی از تاریخ‌نگاران، جغرافیادانان، سیاستمداران و مأموران کشورهای بیگانه، در کتابها، مقاله‌ها و سخنرانی‌های خود، از این دریا بارها به نام خلیج فارس یاد کرده‌اند، که در زیر به برخی از آنها اشاره می‌شود:

در کتاب تاریخ اقتصادی ایران (تألیف ۱۷۸۰ الی ۱۹۶۰ م) که توسط چارلز عیسوی لبنانی الاصل، ویراستاری شده است، نام درست خلیج فارس دهها بار تکرار گردیده و در صفحه ۲۵ آن، آمده است:



خلیج فارس در نقشه جهان بومپونی ملا ۱۴۱۴ م



خلیج فارس در نقشه نیمکره ای جهان در آتلوس کوچک جغرافیایی معاصر
متن فرانسه، تألیف ش - بریکوت، عضو مؤسسه جغرافیایی پاریس - ۱۸۵۰ م

«راههای ارتباطی ایران با دنیای خارج، با برقراری خطوط تلگرافی به اروپا و راه افتادن کشتی‌های بخاری در دریای مازندران و خلیج فارس رو به بهبود گذاشت.»^{۶۲}

لُرد کُرژن^{۶۳}، وزیر امور خارجه انگلستان در سال ۱۸۹۲ م / ۱۲۷۱ ه.ش، در کتاب ایران و قضیه ایران خود، به خلیج فارس اشاره کرده، می‌نویسد:

«از لحاظ من تفویض بندری به دولت روس در خلیج فارس از ناحیه هر دولتی که باشد لطمه و اهانت ارادی نسبت به انگلستان و سبب اختلال بی‌جهت وضع موجود و انگیزه‌ای غرض‌آلود در پیدایش جنگ و جدال خواهد بود.»^{۶۴}

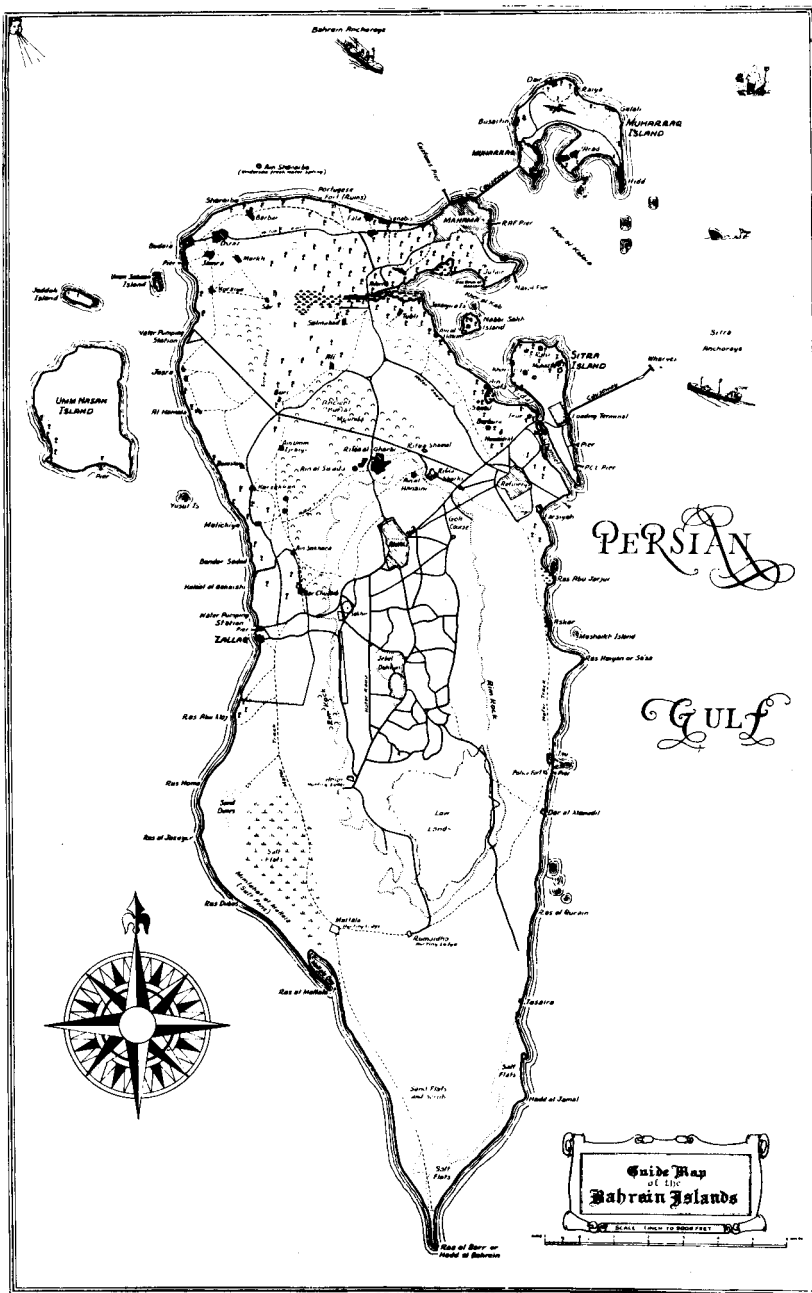
لُرد لانس‌دان، وزیر امور خارجه انگلستان در ۵ مه ۱۹۰۳ م / ۱۲۸۲ ه.ش، در مجلس اعیان آن کشور، ضمن سخنانی به نام درست و اصیل خلیج فارس، اشاره کرده است:

«بدون هیچ‌گونه تردید می‌گویم، به وجود آمدن یک پایگاه دریایی یا یک بندر نظامی در خلیج فارس به وسیله قدرت دیگر، از نظر من خطری بزرگ برای منافع بریتانیا است و اگر چنین وضعی پیش آید، با تمام قوا و امکاناتی که داریم با آن مقابله خواهیم نمود.»^{۶۵}

سرآرتور هاردینگ، وزیر مختار بریتانیا در ایران، که در روزگار مظفرالدین شاه قاجار از سال ۱۹۰۰ تا ۱۹۰۵ م / ۱۲۷۹ - ۱۲۸۴ ه.ش، در ایران می‌زیسته، در کتاب خاطرات خود، از دریای جنوب ایران به نام خلیج فارس یاد کرده است:

«مبلغی معادل دو میلیون و چهارصد هزار لیره انگلیسی (با بهره ۵٪ به دولت ایران وام داده و عایدات کلیه بنادر ایران غیر از بندرهای فارس و خلیج فارس را به عنوان محل استهلاک وام، گرو برداشته بود.»^{۶۶}

سرآرنولد ویلسن، پژوهشگر و دیپلمات انگلیسی، در کتاب خلیج فارس (تألیف ۱۹۲۸ م) خود، بارها از آبهای جنوبی ایران به نام



نقشه راهنمای مجمع الجزایر بحرین در خلیج فارس
 متن انگلیسی نقل از کتاب به بحرین خوش آمدید ، چاپ لندن ۱۹۵۵ م

خلیج فارس یاد کرده است:

«اهمیت موقع خلیج فارس از جهت دفاع و حفظ منافع هندوستان به خوبی از این نکته استنباط می‌شود که کلیه قونسولها و مأمورین سیاسی نواحی مختلف آن، از طرف حکومت هندوستان تعیین می‌گردد و قسمتی از نیروی دریایی هند همیشه در آبهای آن، مستقر است.»^{۶۷}

سردیس رایت، سفیر پیشین انگلستان در ایران، که در سال ۱۳۳۲/۱۹۵۳ ه.ش، برای بازگشایی سفارت بریتانیا به ایران سفر کرده و در سال ۱۹۶۳ م / ۱۳۴۲ ه.ش، به عنوان سفیر کبیر به ایران آمده و تا ۱۹۷۱ م / ۱۳۵۰ ه.ش، در تهران بود، در کتاب ایرانیان در میان انگلیسی‌ها، بارها از دریای پارس به نام خلیج فارس نام برده است:

«برای خاطر جمع ساختن شیخ خزعل به سرپرستی کاکس، نماینده سیاسی مقیم بریتانیا در خلیج فارس اجازه داده شد به اطلاع شیخ برساند که دولت بریتانیا متعهد شده است استقلال ایران را محترم بشمارد و توضیح می‌دهد که تعهد موضوع قرارداد ۱۹۰۷ م / ۱۳۲۵ ه.ق، به معنی حفظ وضع موجود در کشور است که از آن جمله است ادامه حالت خودمختاری که آن جناب در حال حاضر از آن برخوردار هستند.»^{۶۸}

دکتر امین، نویسنده عرب، در کتاب منافع انگلیسی‌ها در خلیج فارس (تألیف ۱۹۶۷ م) که آن را به انگلیسی نگاشته است، بیش از هزار بار، نام خلیج فارس، یعنی برابر انگلیسی Persian Gulf را به کار برده و حتی یک بار هم نام خلیج عربی را به کار نبرده است.^{۶۹}

ویلیام راجرز، وزیر امور خارجه پیشین آمریکا، در گزارش ۱۹۷۱/۳/۲۶ م، خود، در مورد سیاست خارجی این کشور از نام درست و اصیل این دریا، یعنی خلیج فارس استفاده کرده است:

«میزان سرمایه‌گذاری خصوصی آمریکا در نفت شبه‌جزیره عربستان و سواحل خلیج فارس، از یک میلیارد و نیم دلار تجاوز می‌کند.»^{۷۰}

الکسی واسیلیف، در کتاب مشعل‌های خلیج فارس (تألیف ۱۹۷۶ - ۱۹۷۷ م) بارها به نام درست این دریا، یعنی خلیج فارس اشاره کرده است:

«در آغاز سالهای پنجاهم، نخستین توفانی که پس از گذشت ۲۰ سال نافذتر شده است، حوضه خلیج فارس را فراگرفت. در ماه مه ۱۹۵۱ م، حکومت دکتر مصدق، شرکت نفت انگلیس و ایران را ملی کرد. کار دکتر مصدق، اقدامی بود قاطع و مردانه که حق حاکمیت ملت ایران را بر ثروتهای طبیعی خویش به وی بازگردانید.»^{۷۱}

فرد هالیدی، در کتاب مزدوران انگلیسی، نیروی ضد اغتشاش در خلیج فارس (تألیف بین ۱۹۷۷ - ۱۹۷۹ م) از نام درست خلیج فارس استفاده کرده است:

«هدف نظام یا نظم نوینی که در خلیج فارس شکل می‌گیرد، عملی ساختن تحولات و پایان به تنش‌هایی است، که در اواخر سالهای ۱۹۵۰، شروع شده است.»^{۷۲}

سرآنتونی پارسونز، آخرین سفیر انگلستان در رژیم شاهنشاهی، در کتاب غرور و سقوط خود، از آبهای جنوبی ایران، بارها به نام خلیج فارس اشاره کرده است:

«با خروج نیروهای انگلیسی از منطقه خلیج فارس در سال ۱۹۷۱ م، و سلب تعهدات انگلستان برای دفاع از این منطقه، نیکسون تصمیم گرفت این خلأ را با تقویت ایران و سایر کشورهای منطقه پر کند...»^{۷۳}

برژینسکی، مشاور امنیتی کارتر، رئیس جمهور پیشین آمریکا، که همواره خواهان اعمال سیاستهای خشونت‌آمیزی درباره ایران است، در کتاب Game Plan خود، از این دریا به نام درست آن، یعنی خلیج فارس یاد کرده است.^{۷۴}

۵- نام خلیج فارس و اسناد حقوقی

از سال ۱۵۰۷ تا ۱۵۶۰ م، در کلیه موافقت‌نامه‌هایی که پرتغالی‌ها، اسپانیایی‌ها، هلندی‌ها، انگلیسی‌ها، بلژیکی‌ها، آلمانی‌ها و... با کشور ایران و کشورهای دیگر در خلیج فارس بسته‌اند، همه جا از نام درست خلیج فارس استفاده کرده‌اند.

خلیج فارس بسته‌اند، همه جا از نام درست خلیج فارس استفاده کرده‌اند.



خلیج فارس و خلیج عرب در نقشه جهان بطلمیوس

متن فرانسه اطلس اونیورسال - تاریخ و جغرافیا، تألیف بویه، پاریس ۱۸۷۲ م

نخستین موافقت‌نامه چندجانبه و مهمی که بین انگلیسی‌ها و شیخ‌ها و عرب‌های کرانه‌های جنوبی خلیج فارس بسته شده و ضمن آن، عرب‌ها رسماً تعهداتی برعهده گرفته‌اند، موافقت‌نامه ۸ ژانویه ۱۸۲۰ م / ۱۱۹۹ ه.ش، است. این موافقت‌نامه، که به امضاء ژنرال کایر انگلیسی و یازده تن از رؤسای عرب کرانه‌های جنوبی خلیج فارس رسیده است، با عنوان قرارداد کلی با قبایل عرب در خلیج فارس، تنظیم گردیده و در متن موافقت‌نامه، هرگاه اشاره‌ای به دریای جنوب ایران شده است، آن را خلیج فارس نامیده‌اند.

از این زمان به بعد نیز در همه موافقت‌نامه‌هایی که عرب‌ها هم شرکت داشته‌اند، حتی در متن عربی الخلیج الفارسی و در متن انگلیسی Persian Gulf نوشته‌اند. از جمله می‌توان به یادداشتهای پایاپای شیخ کویت و نمایندگان انگلستان در خلیج فارس اشاره کرد، که سند استقلال کویت به شمار می‌روند. در آغاز متن عربی و انگلیسی این یادداشتهای آمده است:

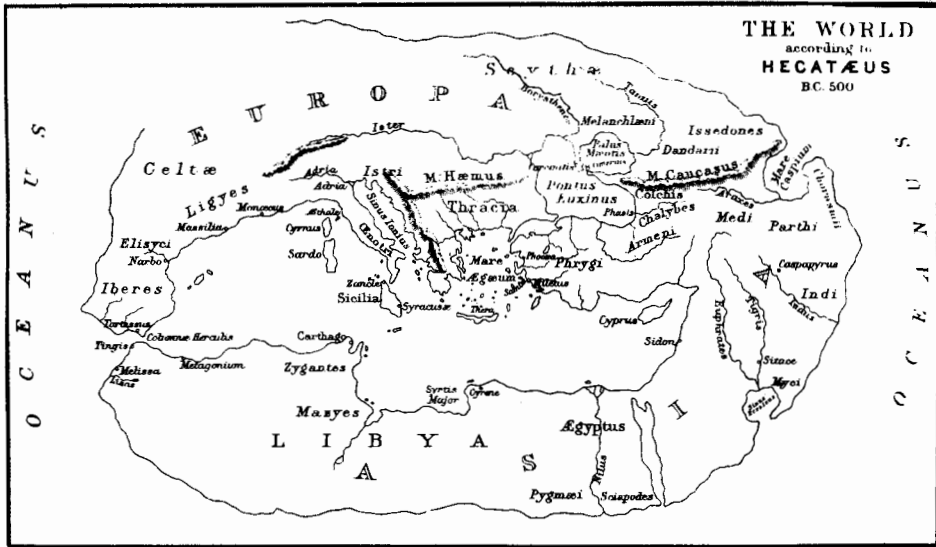
«حضرت صاحب الفخامه المقیم السیاسی لصاحبه اجلاله فی الخلیج

الفارسی المحترم، بعد السلام و التحية...»

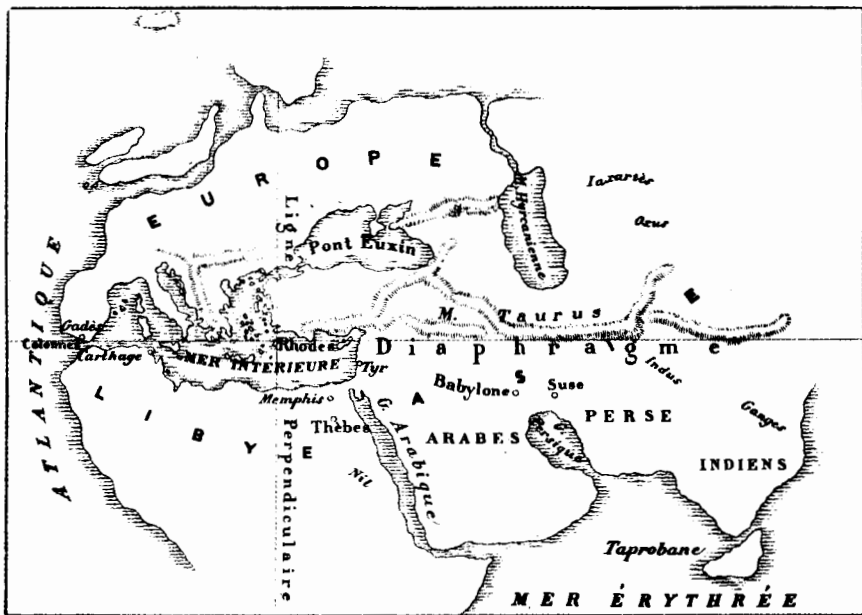
یعنی: جناب نماینده سیاسی محترم علیا حضرت ملکه انگلستان مقیم خلیج فارس پس از سلام و تحیت...

این سند، که در محرم ۱۳۸۱ ه.ق / ۱۹ ژوئن ۱۹۶۱ م، توسط عبدالله السالم الصباح امضاء شده است، طبق اصل ۱۰۲ منشور سازمان ملل متحد، در دبیرخانه سازمان ملل متحد به ثبت رسیده و در ارکان سازمان ملل، از جمله دادگاه بین‌المللی دادگستری، قابل استناد است. اهمیت چنین سند‌های استقلال از نظر بعضی حقوق‌دانان، در ردیف اسناد پدید آورنده حقوق بین‌الملل به شمار می‌رود.

عامل دیگری که از لحاظ حقوقی قابل توجه است، وسعت آبهایی از خلیج فارس است، که بر پایه اصول و موازین حقوق بین‌الملل، زیر حاکمیت و یا نظارت کشور جمهوری اسلامی ایران است.^{۷۵}



خلیج فارس در نقشه جهان هکاتوس ۵۰۰ ق.م



خلیج فارس و خلیج عرب در نقشه دیسوکوس (دی ستارک) ۳۲۶ الی ۲۸۵ ق.م

به موجب قانون تعیین آبهای کرانه‌ای و منطقه نظارت ایران در دریاها، مصوب ۲۴ تیر ۱۳۱۳ ه.ش، و قانون اصلاحی آن، مصوب ۲۲ فروردین ۱۳۳۸ ه.ش، حد حاکمیت ایران بر دریای سرزمینی، ۱۲ مایل دریایی حدود ۲۲/۲ کیلومتر در نظر گرفته شده است.^{۷۶} که با توجه به کنوانسیون حقوق دریاها (۱۹۸۲ م / ۱۳۶۱ ه.ش) در پیش‌نویس جدید قانون مناطق دریایی ایران در خلیج فارس و دریای مکران (دریای عمان)، علاوه بر دریای سرزمینی، ۱۲ مایل نیز جهت منطقه نظارت در نظر گرفته شده است، که با توجه به جزیره‌های متعلق به ایران، که این دو منطقه شامل آنها نیز می‌شود، می‌توان گفت که بخش بزرگ آبهای خلیج فارس در حاکمیت و نظارت کشور ایران است.

در کنفرانس یکنواخت کردن نامهای جغرافیایی، که به ابتکار سازمان ملل متحد، در ۱۹۶۷ م / ۱۳۴۶ ه.ش، در ژنو تشکیل شد و ۵۴ عضو سازمان ملل، در آن شرکت داشتند، بررسی‌هایی در جهت از بین بردن پراکندگی نامهای جغرافیایی به عمل آمد. در این کنفرانس، کشورهای عربی شرکت‌کننده، تصویب قطعنامه‌ای را خواستار شدند، که به موجب آن، می‌بایستی اسرائیل «رژیم اشغالگر قدس» به دلیل تلاشی که برای تغییر نام خلیج عقبه به عمل آورده بود، تقبیح شود.

یادداشتها و نامه‌های دیپلماتیک نیز از دیگر دلایل حقوقی است، که زبان رسمی دیپلماسی دوجانبه در حقوق بین‌الملل به شمار می‌رود، و خود مبین اندیشه و نحوه عمل کشورهاست.

با توجه به این اصل حقوقی، پرونده‌های سیاسی همه کشورهای جهان، از جمله کشورهای عربی، که پُر از یادداشتها و نامه‌های دیپلماتیک است، و در همه آنها، دریای جنوب ایران به نام خلیج فارس نامیده شده است، دلیل استوار دیگری بر درستی نام خلیج فارس است.

بنابراین می‌توان گفت که هیچ اصل حقوقی وجود ندارد، که اقدام کشور یا کشورهایی را که به میل خود، نامهای تاریخی را تغییر می‌دهند، توجیه کند، و در نبود اصلها و رویه‌های قضایی، هر گونه اقدامی برای تغییر نام خلیج فارس، دگرگون کردن درستیا

شمرده شده و از لحاظ حقوقی پدید آورندهٔ مسؤولیت خواهد بود.^{۷۷}

۶- نام خلیج فارس و سازمان ملل متحد

دبیرخانهٔ سازمان ملل متحد، طی یادداشت شماره AD311/1GEN، ۵ مارس ۱۹۷۱ م / ۱۳۵۰ هـ.ش، در پاسخ به یادداشت ۲۳ فوریهٔ ۱۹۷۱ م / ۱۳۵۰ هـ.ش، ایران، نوشت:

«عرف جاری در دبیرخانهٔ سازمان ملل متحد بر این است، که در اسناد و نقشه‌های جغرافیایی، منطقهٔ آبی بین ایران از سمت شمال و خاور و تعدادی از کشورهای عربی از سمت جنوب و باختر به نام خلیج فارس نامیده شود... و این عمل دبیرخانهٔ سازمان ملل متحد موافق و مطابق با یک عرف قدیمی انتشار اطلس‌ها و فرهنگ‌های جغرافیایی می‌باشد.»

بر پایهٔ این یادداشت و روش سازمان ملل متحد، هرگاه در این سازمان، از نام ساختگی و نادرست به جای نام خلیج فارس استفاده می‌شده، نمایندگی دائمی ایران تذکراتی به دبیرخانهٔ سازمان ملل متحد می‌داده است.

دبیرخانهٔ سازمان ملل متحد در پاسخ به نامه‌های جمهوری اسلامی ایران دربارهٔ به کار بردن نام درست و تاریخی خلیج فارس، طی یادداشت شماره LA 45.8.2(C)، دهم اوت ۱۹۸۴ م / ۱۳۶۳ هـ.ش، اعلام کرده است:

«دبیرخانه مایل به تکرار و تأیید این موضوع است که رویهٔ متعارف این بوده که در اسناد و انتشارات دبیرخانه این کاربرد را که از دیرباز معمول بوده رعایت کرده است و چون لازم است که در اسناد سازمان ملل در اشاره به موضوعات جغرافیایی نوعی هماهنگی و یکنواختی وجود داشته باشد، لذا دبیرخانه معتقد بوده است، که بایستی اصطلاح خلیج فارس در اسناد، نقشه‌ها و... که توسط این دبیرخانه و با مسؤولیت آن تهیه می‌شود به کار رود و بدین ترتیب از مقبول‌ترین کاربرد تاریخی آن، استفاده کند.»^{۷۸}

در پی استفاده سازمان ملل متحد از نام ساختگی خلیج برای خلیج فارس، در خرداد ۱۳۷۰ ه.ش، در یکی از اسناد آن سازمان، نمایندگی دایم ایران، در نامه‌ای که برای «خاویر پریز دکوئیار» فرستاد، یادآور شد در نقشه‌ای که ضمیمه گزارش نماینده دبیرکل درباره اندازه خسارت وارده به کویت در دوران اشغال این کشور توسط عراق شده، از خلیج فارس به نام ساختگی یاد گردیده است، که به هیچ عنوان برای ایران قابل قبول نیست. وی خواستار تصحیح این سند و انتشار دوباره آن شد.

او جینیو وایسزرنر، معاون دبیرکل سازمان ملل متحد در امور ویژه و خدمات کنفرانس‌ها، در پاسخی که به نامه نماینده دایم ایران داده، ضمن پوزش از این اشتباه سهوی، افزوده است:

«بنابه درخواست شما این سند اصلاح و امروز^{۷۹} در سازمان ملل متحد

منتشر شد.»^{۸۰}

در نیمه نخست بهمن ۱۳۷۰ ه.ش، سرویراستار سازمان ملل متحد، با اشاره به اعتراض‌های پیاپی هیئت نمایندگی ایران در سازمان ملل متحد، به استفاده از نام ساختگی خلیج به جای خلیج فارس در اسناد این سازمان، که عنایت به آبهای خلیج فارس و یا کشورها و منطقه پیرامون خلیج فارس داشته، از کارکنان سازمان ملل متحد خواسته است اعتراض جمهوری اسلامی ایران را همیشه در نظر داشته باشند.^{۸۱}

۷- نام خلیج فارس و وزارت امور خارجه

وزارت امور خارجه جمهوری اسلامی ایران، در برابر استفاده از نام نادرست و ساختگی به نام درست خلیج فارس، به کلیه کشورها، مقام‌ها، ارگان‌ها، سازمان‌ها، شرکت‌ها و دیگر اشخاص حقیقی و حقوقی داخلی و خارجی که به جای نام تاریخی و درست خلیج فارس، از نام نادرست و ساختگی استفاده می‌کنند، تذکر داده و در مواردی نیز اعتراض می‌کند.

تاکنون نامه‌ها و بخشنامه‌های بسیاری از سوی ادارات مربوط وزارت امور خارجه به



خلیج فارس در نقشه ایران (مسیر سفر مارکوپولو در ایران)
 نقل از کتاب مارکوپولو در ایران ، به قلم آفونس کابریل، متن آلمانی ، وین ۱۹۶۳ م

مراجع ذیربط، به ویژه نمایندگی‌های جمهوری اسلامی ایران در خارج از کشور، ارسال و طی آن، درخواست شده است در هر مورد، که با استفاده از نام ساختگی به جای نام اصیل، تاریخی و درست خلیج فارس روبرو شوند، ضمن دادن تذکر لازم، حسب مورد به وزارت امور خارجه کشور مورد نظر یا دیگر اشخاص خارجی اعتراض کرده و خلاصه‌ای از وضعیت تاریخی خلیج فارس و همچنین یادداشتهای سازمان ملل متحد مربوط به این موضوع را برای مورد اعتراض ارسال دارند.^{۸۲}

در ۱۱ شهریور ۱۳۷۱ ه.ش / ۲ سپتامبر ۱۹۹۲ م، حیدر ابوبکر العطاس، نخست‌وزیر جمهوری یمن در سخنرانی خود، در دهمین اجلاس جنبش عدم تعهد در جاکارتا، پایتخت اندونزی در مورد وضع خاورمیانه، از عبارت ساختگی منطقه خلیج عربی به جای خلیج فارس استفاده کرد. از این رو هیئت ایرانی شرکت کننده در اجلاس، در یک واکنش فوری به سخنان نخست‌وزیر یمن، خواستار پاسخگویی به اظهارات وی شد، زیرا واژه‌ای که در نطق العطاس مورد استفاده قرار گرفته بود، در جغرافیای طبیعی ناشناخته است.^{۸۳}

در پی اعتراض شدید و به جای هیئت ایرانی و لغو دیدار رئیس جمهوری اسلامی ایران با نخست‌وزیر یمن، حیدر ابوبکر العطاس از هیئت ایرانی پوزش خواست و ضمن ابراز تأسف از گفتن واژه خلیج عربی به جای خلیج فارس، آن را غیر عمدی خواند.^{۸۴} بر پایه آن چه گفته شد می‌توان گفت که اسناد و نوشته‌های بازمانده از تاریخ‌نگاران، همه بازگوکننده این است، که نام خلیج فارس از باستان تا امروز به طور پیوسته همراه با نام کشور بزرگ ایران بوده و منظور از خلیج عربی همواره بحر احمر بوده است. به علاوه خلیج فارس همیشه در کنفرانس‌های علمی، تاریخی و رسمی با نام درست آن، نامیده می‌شده و در آینده هم به همین نام در مراکز رسمی، علمی و دیگر جاها، نامیده خواهد شد.

پی‌نوشت‌های فصل دوم

- ۱ - نار مرتو narmarratu: رود تلخ
- ۲ - یغمایی، اقبال. خلیج فارس، ص ۶
- ۳ - شاملو، محسن. خلیج فارس، ص ۱۰ - ۱۱
4. draya tya hača
- ۵ - رایین، اسماعیل. دریانوردی ایرانیان، جلد اوّل، ص ۵۵
6. erythros
7. erithree
- ۸ - مشکور، محمد جواد. نام خلیج فارس در طول تاریخ، ص ۷ و رایین، همان کتاب، ص ۲۳۳
- ۹ - استاد، واحد اندازه‌گیری طول یونان باستان و برابر ۱۶۴/۵ متر است.
- ۱۰ - شاملو، همان کتاب، ص ۱۴ - ۱۵
11. Flavius Arrianus
- ۱۲ - محمد جواد مشکور، سده ۲ م، نوشته است. (نام خلیج فارس در طول تاریخ، ص ۷)
13. Persikon Kaitas
- ۱۴ - رایین، همان کتاب، ص ۵۵
- ۱۵ - شاملو، همان کتاب، ص ۱۳
16. Claudius Petole
17. Persicus Sinus
18. Mare Persicum
19. Quintus Curtius Rufus
20. A quarum Persico
21. Eusebe Evsevius
22. Agathange
- ۲۳ - شاملو، همان کتاب، ص ۱۶

- ۲۴ - یغمایی، همان کتاب، ص ۱۱ - ۱۴
- ۲۵ - بعضی از نویسندگان، تولدش را ۲۰۵ هـ ق، و مرگش را ۲۷۲ و ۳۰۰ هـ ق، دانسته‌اند.
- ۲۶ - ابن خردادبه. المسالك و الممالک، ص ۵۳
- ۲۷ - یغمایی، همان کتاب، ص ۱۵
- ۲۸ - ابن رُسته. الاعلاق النفیسه، ص ۹۵
- ۲۹ - رامهرمزی، ناخدا بزرگ شهریار. عجایب هند، ص ۳۲
- ۳۰ - استخری، ابواسحاق ابراهیم. مسالك و ممالک، ص ۹۰
- ۳۱ - مسعودی، ابوالحسن علی بن حسین. مُرُوج الذهب و معادن الجواهر، جلد اول، ص ۱۰۸
- ۳۲ - مسعودی، ابوالحسن علی بن حسین. التنبيه والاشراف، ص ۳۹
- ۳۳ - رایین، همان کتاب، ص ۵۶
- ۳۴ - بیرونی خوارزمی، ابوریحان محمد بن احمد. تهديد نهايات الاماكن لتصحيح مسافات المساکن، ص ۳۳
- ۳۵ - ابن حوقل. صورة الأرض، ص ۳۵
- ۳۶ - بختیاری اصل، فریبرز. خليج همیشه فارس، مجموعه مقالات سمینار بررسی مسایل خليج فارس، ص ۱۴۱
- ۳۷ - حدود العالم من المشرق الى المغرب، ص ۱۲
- ۳۸ - مقدسی، ابو عبدالله محمد بن احمد. احسن التقاسيم في معرفة الاقاليم، بخش اول، ص ۲۶
- ۳۹ - قزوینی، زکریا بن محمد بن محمود. آثار البلاد و اخبار العباد، ص ۴۶
- ۴۰ - قزوینی، زکریا بن محمد بن محمود. عجایب المخلوقات و غرائب الموجودات، ص ۹۶
- ۴۱ - مشکور، همان کتاب، ص ۱۷
- ۴۲ - مستوفی قزوینی، حمدالله. نزهة القلوب، ص ۱۶۴
- ۴۳ - مشکور، همان کتاب، ص ۱۸ - ۱۹
- ۴۴ - تاورنیه، بارون. سفرنامه تاورنیه، ص ۲۴۵

- ۴۵ - کازرونی، محمّد ابراهیم. تاریخ بنادر و جزایر خلیج فارس، ص ۲۷
- ۴۶ - هدایت طبرستانی، رضا قلی خان. تاریخ روضة الصفای ناصری، جلد دهم، ص ۱۸۹
- ۴۷ - بوشهری، حاج محمّد معین‌التجار. تذکرة للمتقین، تفصیل جزیره هرمز، صورت احکام هیئت دولت مشروطه، ص ۲۸ - ۲۹
- ۴۸ - بختیاری اصل، همان مقاله، ص ۱۴۵ - ۱۴۶
- ۴۹ - مجتهدزاده، پیروز. جغرافیای تاریخی خلیج فارس، ص ۴۹
- ۵۰ - همان کتاب، ص ۵۰
- ۵۱ - جمالزاده، سیّد محمّد علی. نام خلیج فارس در هزار سال پیش از این، مجله یغما، سال ۱۷، شماره ۸، آبان ۱۳۴۳، ص ۳۵۳
- ۵۲ - شاملو، همان کتاب، ص ۲۳ - ۲۴

53. Sinus Arabicus

54. Mare Rubrum

- ۵۵ - مشکور، همان کتاب، ص ۱۹ - ۲۰
- ۵۶ - ایله: شهری بر کرانه دریای احمر یا خلیج عربی بوده است.
- ۵۷ - حدودالعالم، ص ۱۲
- ۵۸ - مدنی، سیّد احمد. محاکمه خلیج فارس نویسان، ص ۳۳
- ۵۹ - زیدان، جرجی. تاریخ تمدن اسلام، ص ۲۴۹
- ۶۰ - مدنی، همان کتاب، ص ۱۴ - ۱۵
- ۶۱ - همان کتاب، ص ۱۶
- ۶۲ - عیسوی، چارلز. تاریخ اقتصادی ایران، ص ۲۵

63. Lord Kurzon

- ۶۴ - گرژن، جرج. ن. ایران و قضیه ایران، جلد دوم، ص ۵۵۵
- ۶۵ - وادالا، ر. خلیج فارس در عصر استعمار، ص ۸۳
- ۶۶ - هاردینگ، سرآرتور. خاطرات سیاسی سرآرتور هاردینگ، ص ۲۱
- ۶۷ - ویلسن، سرآرنولد. خلیج فارس، ص ۱۰

- ۶۸- رایت، سردنيس. ايرانيان در ميان انگليسي‌ها، جلد دوم، ص ۳۶۳
- ۶۹- امين. منافع انگليسي‌ها در خلیج فارس، ص ۱۷۹
- ۷۰- لايروس، هانري. خلیج فارس و كانال سوئز، ص ۳۳
- ۷۱- واسيليف، الكسي. مشعل‌های خلیج فارس، ص ۲۱
- ۷۲- هالیدی، فرد. مزدوران انگليسي، نيروي ضد اغتشاش در خلیج فارس، ص ۲۶
- ۷۳- پارسونز، سراتوني. غرور و سقوط، ص ۸۰
- ۷۴- فتح‌الهي، جعفر. سوابق تاريخي و وجه تسميه خلیج فارس، مجموعه مقالات
سمينار بررسي مسایل خلیج فارس، ص ۴۴۳
- ۷۵- بختياري اصل، همان مقاله، ص ۱۴۸ - ۱۴۹
- ۷۶- کاظمي، سيد علي اصغر. ابعاد حقوقي حاکميت ايران در خلیج فارس، ص ۵۰ - ۵۱
- ۷۷- بختياري اصل، همان مقاله، ص ۱۵۰
- ۷۸- همان مقاله، ص ۱۵۱
- ۷۹- چهارشنبه ۵ تير ۱۳۷۰ هـ ش / ۲۶ ژوئن ۱۹۹۱ م.
- ۸۰- روزنامه کيهان، شماره ۱۴۲۱۹ - ۶ تير ۱۳۷۰ هـ ش، ص ۳
- ۸۱- همان روزنامه، شماره ۱۴۴۰۰ - ۱۴ بهمن ۱۳۷۰ هـ ش، ص ۲۰
- ۸۲- بختياري اصل، همان مقاله، ص ۱۵۲
- ۸۳- روزنامه اطلاعات، شماره ۱۹۷۰۶ - ۱۲ شهريور ۱۳۷۱ هـ ش، ص ۳
- ۸۴- روزنامه سلام، شماره ۳۷۲، مورخ ۱۶ شهريور ۱۳۷۱، ص ۳

فصل سوم

نام بندرها و جزیره‌های ایرانی خلیج فارس

۱- نام بندرها و جزیره‌های خوزستان

۱-۱- خرمشهر

۱-۱-۱- جایگاه جغرافیایی

شهر خرمشهر با پهنه‌ای حدود ۴۸/۵ کیلومتر مربع^۱ (۱۳۵۵ ه.ش) در جنوب باختری خوزستان، بین ۳۰ درجه و ۲۶ دقیقه و ۱۵ ثانیه پهنای شمالی و ۴۸ درجه و ۱۱ دقیقه در ازای خاوری نسبت به گرینویچ قرار دارد. بلندی خرمشهر از سطح دریا ۳ متر و فاصله هوایی آن تا تهران ۶۶۰ کیلومتر است.^۲ فاصله زمینی خرمشهر تا تهران ۱۰۰۱، تا آبادان ۱۵، تا اهواز ۱۲۸، تا بصره ۵۴ کیلومتر است.

۱-۱-۲- نام خرمشهر

در پیوستن رود کارون و اروندرود، یعنی در نزدیکی خرمشهر امروزی، شهر کهن‌تری به نام «بیان» وجود داشته که تا سده ۴ ه.ق، نیز آثاری از آن بر جای بوده است. این شهر پیش از اسلام «بارما» نامیده می‌شده است، و به گفته ابوزید بلخی در خلافت عمر تبدیل به بیان شده است.^۳ شاید واژه بیان عربی شده بیان باشد که پس از ویرانی شهر بیان، در نزدیکی ویرانه‌های آن، یعنی در جایی که با جدا شدن کانال عضدی از بهمنشیر، گوشه شمال خاوری آبادان پدید آمده و اکنون نیز به نام «محرزی» سرشناس شده و جزء حومه خرمشهر است، شهری کوچک به نام محرزه^۴ بنا گردید که پس از



کشتی کاتاماران نگین از ناوگان کشتیرانی والفجر ۸ در آبهای اروندرود

شهر بیان، سالیان دراز از بندرگاه کشتی‌های بازرگانی و پایگاه داد و ستد کالا بود.^۵ خرمشهر از دیدگاه تاریخ‌نگاران، بازمانده شهر بیان و محرزه یا محرزوی و آخرین مولود پیوستنگاه کارون و اروندرود است.

عیلامیان در محلی که کارون به خلیج فارس می‌ریخت، شهری به نام «ناژیتو» بنا کرده بودند تا دروازه کارون را پاسداری کند. پس از آن، هخامنشیان در دلتای کارون، آبادی دیگری به نام «آگنیس» بنیاد نهادند.

پس از ناژیتو و آگنیس، نوبت پاسداری این دروازه مهم که با گذشت زمان تا محل خرمشهر کنونی پیش آمده بود، به شهر بیان و محرزه رسید.

به هر حال روزگار شهرهای: ناژیتو، آگنیس، بیان و محرزه یکی پس از دیگری بسر رسید و چنان که گفته شد، سرزمین بارما بعدها نامهای: محرزه و مُحمره به خود گرفت. مُحمره واژه عربی به معنی سرخ‌کننده است. گویند در گذشته مقداری برنج در زمینهای آن کاشته بودند که بیشتر محصول آن، سرخ به عمل آمده است. بعضی اصل واژه را، ماء حمره یعنی آب سرخ دانسته‌اند، زیرا آب رودخانه در آن جا سرخ‌رنگ است.^۶

مُحمره در فرهنگها به معنی سرخ‌پوشان و سرخ‌جامگان آمده که عنوان فرقه‌ای ایرانی، ظاهراً از بازماندگان مزدکیان، در دوران خلفای عباسی است.^۷

در تیرماه ۱۳۱۴ ه.ش، فرهنگستان ایران پیشنهاد کرد نام آن، از مُحمره به خرمشهر تبدیل شود. سرانجام در سال ۱۳۱۶ ه.ش، به موجب تصویب‌نامه هیئت وزیران، خرمشهر نامیده شد.^۸ در دوران جنگ تحمیلی عراق علیه ایران و به شهادت رسیدن شمار زیادی از رزمندگان و مردم رشید این شهر، به خونین شهر سرشناس شد و سرانجام عروس کنونی شهرهای خوزستان «خرمشهر» جایگزین آن جا گردید.

۱-۲- آبادان

۱-۲-۱- جایگاه جغرافیایی

شهر آبادان با پهنه‌ای حدود ۷۸/۰۴ کیلومتر مربع (۱۳۵۵ ه‌ش) در جنوب باختری خوزستان، بین ۳۰ درجه و ۲۲ دقیقه و ۳۰ ثانیه پهنای شمالی و ۴۸ درجه و ۱۲ دقیقه و ۳۰ ثانیه در ازای خاوری نسبت به گرینویچ قرار گرفته است. بلندی آن از سطح دریا ۲ متر و فاصله هوایی آن تا تهران ۶۶۶ کیلومتر است.^۹ فاصله زمینی آبادان تا خرمشهر ۱۵، تا اهواز ۱۱۵، تا ماهشهر ۹۵ و تا تهران ۱۰۴۶ کیلومتر است.

۱-۲-۲- نام آبادان

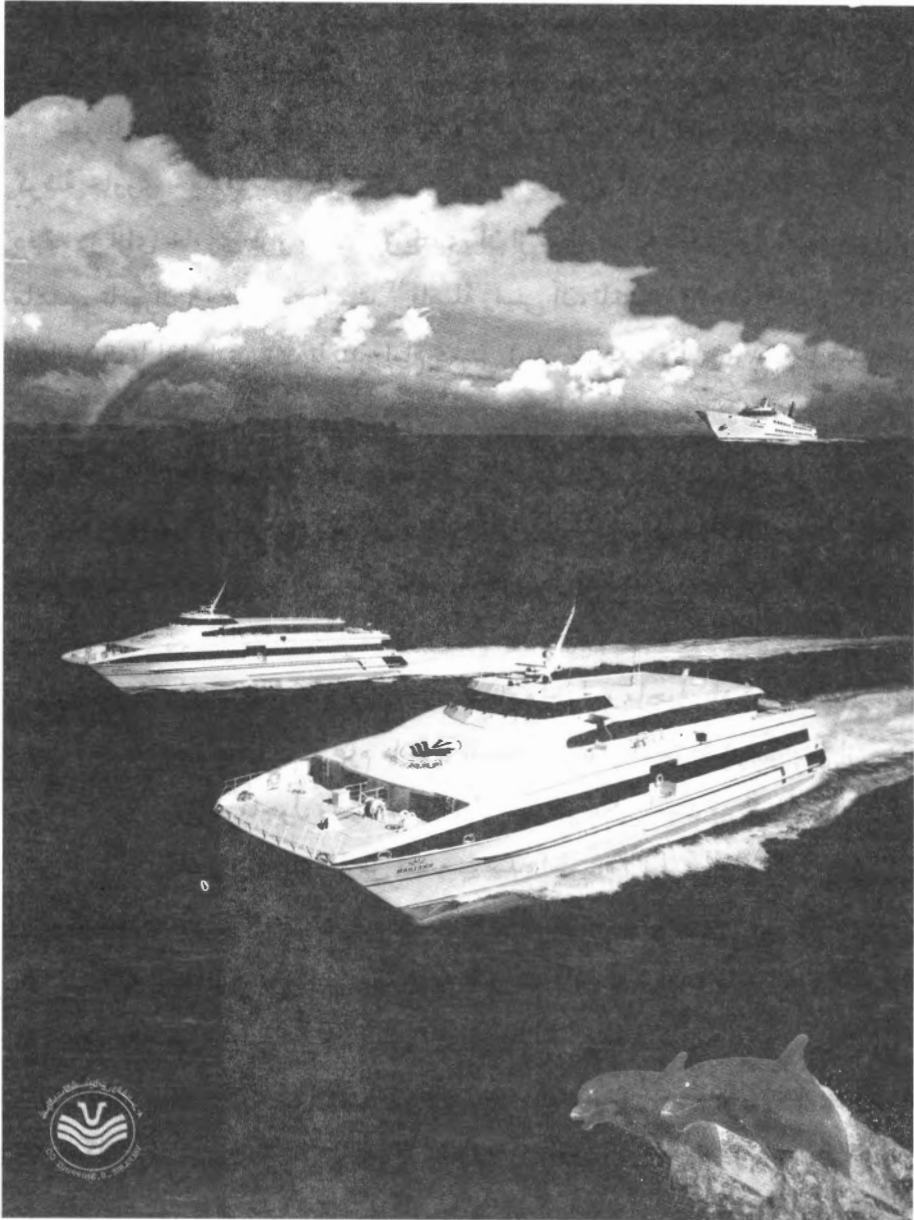
آبادان در گذشته «عبادان» و سپس جزیره الخضر نامیده می‌شد. بعضی از جغرافی‌نگاران چون بلاذری، عبادان را به عباد بن حصین حبلی که در روزگار حجاج ثقفی و خلافت عبدالملک اموی، حاکم آن جا بوده است، منسوب می‌کنند. این نامگذاری درست نیست، زیرا شکل کهن این نام «اُپاتان» است و از ریشه عبد و عابد نمی‌باشد.

اُپاتان از سه حرف ān - pāt - ō تشکیل شده است. «اُ = ō» به معنی آب، «پات = pāt» از ریشه پایدن می‌باشد و «آن ān» پسوند نسبت است. بنابراین اُپاتان به معنی محلی است که در آن جا از آب دریا و رود، پاسبانی می‌کنند و آن را می‌پایند. گفته این حوقل نیز گواه این معنی است که پاسبانان در آبادان، دزدان دریایی را از دزدی باز می‌داشتند و دهانه اروندرود و دریای پارس را می‌پاییدند.^{۱۰}

در دایرةالمعارف کولویب، چاپ آمریکا، آمده است که این بندر در ۴۰۰۰ ق.م، محل سکونت تیره‌های ایرانی موسوم به «آبادان» یا «آبادیان» بوده است.^{۱۱}

به هر حال، نام ایرانی آبادان، بیگمان از واژه «آباد» یا از نام مردمی که در آن زندگی می‌کردند گرفته شده است، زیرا پس از ساختن پالایشگاه در آن، رو به عمران و آبادی نهاد و به همان نام باستانی خود، آبادان نامیده شد.





کشتی های کاتاماران زمرد و برلیان و کشتی هرمز ۲ از ناوگان کشتیرانی والفجره

۱-۳- ماهشهر

۱-۳-۱- جایگاه جغرافیایی

شهر یا بندر ماهشهر با پهنه‌ای حدود ۱۷ کیلومتر مربع در جنوب خوزستان و در گوشه خاوری خور موسی، بین ۳۰ درجه و ۳۳ دقیقه پهنای شمالی و ۴۹ درجه و ۱۳ دقیقه در ازای خاوری قرار دارد،^{۱۲} و بلندی آن از سطح دریا ۵ متر و فاصله هوایی ماهشهر تا تهران ۶۰۹ کیلومتر است.^{۱۳} فاصله زمینی آن، تا تهران ۱۰۳۲، تا اهواز ۱۵۳، تا آبادان ۹۵، تا آغاچاری ۷۲، تا بندر امام خمینی (بندر شاهپور پیشین) ۱۷ و تا هندیجان ۶۰ کیلومتر است.

۱-۳-۲- نام ماهشهر

بندر ماهشهر از بندرهای کهن کرانه خلیج فارس است که در روزگار باستان «ماچوله» و «ماچول» نامیده می‌شده است.^{۱۴} ظاهراً ماچول در گذشته «ماء چول» به معنی آب بیابان بوده است.

این بطوطه در سفرنامه خود از این بندر به نام ماجول و ماچول یاد کرده است:

«صبحگاهان به عزم ماجول یا ماچول سوار کشتی شدیم... پس از چهار روز به ماجول رسیدیم. ماجول شهر کوچکی است بر کنار خوری که گفتیم از دریای فارس منشعب شده است.»^{۱۵}

سیدمحمد علی امام شوشتری، نویسنده کتاب تاریخ جغرافیایی خوزستان، بر این باور بود، که بیگمان بندر ماچول بعدها به صورت ماشول درآمد و سرانجام دگرگون گردیده و «معشور» شده است.^{۱۶}

در بعضی آثار جغرافیایی، نام این بندر «معشوق» نیز نوشته شده است. بعضی از تاریخ‌نگاران بر این باورند که معشور از عشر، یعنی گمرک گرفته شده است.

بندر ماهشهر را «ریواردشیر» روزگار ساسانیان که همان ریشهر است، پنداشته‌اند، به طوری که حمزه اصفهانی، نوشته است:

«ریشهر، مختصر ریواردشیر و آن ناحیه‌ای از کوره آرّجان (ارگان پیشین)

است که گشته دبیران (روزگار ساسانیان) از آن جا برخاسته‌اند. گشته دبیران یا برخی دبیران، نویسندگان کتابت گشته و نیم‌گشته (الْجَسْتَق) بوده‌اند...»^{۱۷}

به هر حال، این بندر تا سال ۱۳۴۴ ه.ش، معشور نام داشته و در این تاریخ برابر تصویب‌نامه هیئت وزیران به ماهشهر تبدیل یافت.^{۱۸}

۱-۴- بندر امام خمینی

۱-۴-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر امام خمینی (سر بندر) با پهنه‌ای حدود ۱۳/۵۴ کیلومتر مربع در جنوب خوزستان، در کنار خلیج فارس و در ۱۷۰ کیلومتری اهواز، بین ۳۰ درجه و ۲۶ دقیقه پهنای شمالی و ۴۹ درجه و ۶ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گریونچ قرار دارد. بلندی این بندر از سطح دریا ۲ متر و فاصله هوایی آن، تا تهران ۶۲۶ کیلومتر است. فاصله زمینی بندر امام خمینی تا تهران ۱۰۵۶، تا ماهشهر ۱۷، تا اهواز ۱۷۰، تا آغاچاری ۸۹، تا آبادان ۹۰، تا خرمشهر ۱۰۵ کیلومتر است.

۱-۴-۲- نام بندر امام خمینی

بندر امام خمینی تا سال ۱۳۰۶ ه.ش، خور موسی نامیده می‌شد. در ۹ خرداد ۱۳۰۴ ه.ش، قانون مالیات بر قند و شکر برای ساختن راه آهن ایران، به تصویب مجلس شورای ملی رسید.

راه آهن سراسری ایران (بندر شاه - بندر شاهپور) از ۲۳ مهر ۱۳۰۶ ه.ش، آغاز و تا ۴ شهریور ۱۳۱۷ ه.ش، به درازا کشید.^{۱۹} عملیات ساختمانی راه آهن در جنوب ایران از بندر شاهپور تا صالح آباد (اندیمشک) نیز آغاز گردید و از این تاریخ «خور موسی» به نام بندر شاهپور تغییر یافت.^{۲۰} با پیروزی انقلاب اسلامی ایران در ۲۲ بهمن ۱۳۵۷ ه.ش، بندر شاهپور به نام «بندر امام خمینی» تغییر یافت.



بندر امام خمینی

۱-۵- هندیدجان

۱-۵-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر هندیدجان یا رأس بحرگان با پهنه‌ای حدود ۵/۳ کیلومتر مربع در جنوب خاوری خوزستان در کنار رودخانه زهره، بین ۳۰ درجه و ۱۵ دقیقه پهنای شمالی و ۴۹ درجه و ۴۵ دقیقه در ازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار دارد.^{۲۱}

بلندی این شهر از سطح دریا ۵ متر و فاصله هوایی آن، تا تهران ۶۲۷ کیلومتر است.^{۲۲} فاصله زمینی هندیدجان تا تهران ۱۰۹۲، تا اهواز ۲۰۰، تا ماهشهر ۶۰، تا آبادان ۱۵۵، تا آغاچاری ۱۳۲ و تا بندر امام خمینی حدود ۷۷ کیلومتر است.

۱-۵-۲- نام هندیدجان

نام این بندر را هندیان، اندگان، هندوگان، هندیگان و هندیدجان گفته. ظاهراً هندیان با هندیدجان یکی نیست، هندیان چنان که مینورسکی گفته است، بر سر راهی واقع است که از ده ملاً به خط مستقیم به سوی خلیج فارس کشیده شده و در حدود ۲۰ مایلی بالای دهانه رودخانه هندیان است، ولی هندیدجان در میان بهبهان و آسک اشاره به محل دیگری است. با این حال امروزه تفاوتی بین هندیان و هندیدجان وجود ندارد و هر دو نام بر هندیدجان اطلاق می‌شود.^{۲۳}

تاریخ‌نگاران اسلامی در بیان نام هندیدجان و نامگذاری آن، دچار اشتباه شده‌اند، چنان که یاقوت حموی، نویسنده معجم البلدان، از وقوع نبردی بین ایرانیان و هندیان گزارش کرده و گفته است، که ایرانیان در این ناحیه بر هندوها پیروز شدند و به همین جهت آن جا را هندیان یا هندیدجان نام نهادند.

در شاهنامه فردوسی نیز آمده است که بهرام گور (۴۳۸ - ۴۲۱ م) پس از این که کشور را از گزند دشمنان رهانید، چنان اندیشید که شادی و سرور را به دل مردم بنشانند.

از شنگل، پادشاه هندوستان خواست تا ده هزار^{۲۴} خنیاگر و رامشگر را از هندوستان به دربار او بفرستند. ده هزار زن و مرد رامشگر و بریط زن از هند آوردند و به هر یک گاوی، خری و چند خروار گندم داد تا کِشت کنند و نیز برای مردم به رامشگری و خنیاگری

بیردازند. اما آنان از پس کار بزرگتری برنیامدند، گندمها را خوردند و آن‌گاه نزد بهرام رفتند. بهرام آنان را به گرد ایران گشتن و شادی مردم را فراهم آوردن واداشت. گفته‌اند سرانجام، این رامشگران هندی در این مکان ساکن شدند و آن جا را از آن پس هندگان و هندجان نامیدند.^{۲۵}

داستان نادرست دیگری نیز وجود دارد و آن جنگ بین ایرانیان و هندیان در این ناحیه است. زکریا قزوینی، مؤلف کتاب آثارالبلاد و اخبارالعباد، می‌نویسد:

«هندیجان یکی از روستاهای خوزستان است، آتشکده‌ای در آن هست. مجوسان، هندیجان را ارض مقدس می‌خوانند و از آن جا برکت می‌جویند. به گفته مسعربن مهلهل، در زمانهای بسیار دور، باری سپاه هندوستان به قصد تسخیر ایران حمله آورد، سپاهیان ایرانی در همین جا، با دشمن روبرو شدند، جنگ درگرفت، ایرانیان پیروز شدند، لشکر هند شکست خورد و تارومار شد. از آن تاریخ ایرانیان هندیجان را مبارک و میمون می‌دانند.»

قزوینی همچنین هندیان را از هندیجان جدا دانسته و می‌گوید:

«هندیان دهکده‌ای است در ایران، که هر دو طرفش کوه است. چاهی هست که همیشه دود غلیظ از آن جهد. هیچ زنده‌ای نتواند نزدیک دود چاه شود...»^{۲۶}

ابن حوقل در سفرنامه خود، گفته است:

«در روستایی به نام هندوجان از ولایت شاپور چاهی است میان دوکوه که از آن، دود بیرون می‌آید و هنگام روز مقدار فراوان متصاعد می‌شود و کسی را ممکن نیست که بدان نزدیک گردد و هرگاه پرنده‌ای بر بالای آن پرواز کند در آن می‌افتد و پیش از ناپدید شدن، سوختن آن، در حال نزول به چشم می‌خورد.»^{۲۷}

ابودلف، که در سال ۳۴۱ ه.ق، سفری به ایران داشته، گفته است:

«میان آسک و اَرّجان قریه‌ای است به نام هندیجان. در این قریه آثار و بناهای عجیبی مربوط به دوران عاد موجود است. در این قریه برای به دست آوردن گنجینه‌ها و آثار تاریخی مانند مصر کاوش می‌کنند. در اَرّجان تابوتهای سنگی که شاهکارهای هنری است و همچنین آتشکده‌های متعدد وجود دارد.

می‌گویند هنگامی که گروهی از مردم هند برای از بین بردن سلطنت یکی از پادشاهان ایران آمده بودند، در این مکان میان آنها جنگ در گرفت و ایرانیها بر هندیها پیروز شده آنها را سخت شکست دادند. اکنون این مکان را مقدس شمارند.»^{۲۸}

ابودلف بر خلاف گفته مسعودی در التنبیه والاشراف و استخری در مسالک و ممالک، از چاههای دودزا و آتشفشان نامی نبرده است، با این که پیش از آنها به این ناحیه سفر کرده است. ساکنان کنونی هندیجان نیز خاطره‌ای از این چاهها ندارند، ولی می‌توان گفت چون این ناحیه به دلیل همجواری با ماهشهر و نزدیکی به حوزه‌های نفتی، از فعل و انفعالات انبارهای نفت که در گذشته آثار آن بر روی خاک دیده می‌شده به دور نبوده است و تاریخ‌نگارانی که تحت تأثیر زمینهای نفتی که بیشتر شبها به صورت شعله‌های درخشان دیده می‌شده، قرار گرفته و یا چاههایی که بخار از آنها بالا می‌رفته دیده‌اند و نتیجه دیدنی‌های خود را در تاریخ خویش نوشته‌اند.

داستانهای گفته شده درباره جنگ ایرانیان و هندیان در این ناحیه و یا ورود رامشگران هندی در روزگار بهرام گور در این مکان نیز چندان درست نمی‌نماید. از سویی بر پایه بررسی‌های انجام شده، بیش از ۳۰ محل در ایران وجود دارد، که نام آنها با واژه «هند» آغاز می‌شود و این واژه تنها ویژه هندیجان نیست، مانند روستاهای: هندآباد در مهاباد، هندآباد در نیشابور، هندآباد در دهستان رودبار بخش رودبار الموت شهرستان قزوین، هندی در بجنورد و روستاهای دیگر که با همین پیشوند و همچنین نامهای دیگری وجود دارند که با پیشوند «اند» شروع می‌شوند، مانند: اندیمشک یا اندامشک در خوزستان،

اندی‌کلا در بابل، اندیوکه در زبان پهلوی، نام انطاکیه است، اندرابی و غیره. بنابراین می‌توان گفت که ارتباط نام هندیجان با هندوستان امروز و مردم هند، چندان نزدیک نمی‌نماید. بعضی از پژوهشگران بر این باورند که نام پیشین خوزستان، هند بوده است و چون خوزستان به معنی شکرستان و یا سرزمینی که نیشکر در آن جا خوب به عمل می‌آید و معنی هند هم شکر و هندوستان به معنی شکرستان است، از این جهت خوزستان را هند می‌نامیده‌اند.

نامهای اهواز و هویزه بازمانده واژه «خوز» است که بایستی همان تیره سرشناس اخوز و یا به معنی نیشکر باشد که امروزه نیز خوزستان از لحاظ تولید محصول نیشکر، در کشور جایگاه نخست را دارد. تا سال ۱۳۱۴ ه.ش، اهواز و هویزه را با حرف «ح» می‌نوشتند، در این سال به موجب تصویب‌نامه هیئت وزیران این دو نام به اهواز و هویزه تبدیل شدند. نام خوزستان به معنی سرزمین شکر خیز در شعر و ادب فارسی، به ویژه در خسروشیرین نظامی به فراوانی دیده می‌شود.

نام پیشین هندوستان، بهارات یا بهاراتا و پس از آن، آریاورتا به معنی سرزمین آریایی بوده است و به کار بردن هند و هندوستان همراه با شکر در شعر فارسی، یک اشتباه تاریخی بیش نبوده و واژه هند تنها بر خوزستان ایران اطلاق می‌شده است نه به جای دیگر و رویدادهای تاریخی بسیاری که در هند روی داده، اشاره به همین سرزمین خوزستان است.^{۲۹}

اطلاق سرزمین هند به منطقه‌ای دوردست از سوی تاریخ‌نگاران پیش از میلاد، بدین منظور بوده است که پیروزی‌های اسکندر مقدونی را با آب و تاب بیشتر گزارش کنند، و چنان که روشن شده بعضی از این تاریخ‌نگاران به دلیل ضد ایرانی بودن، چنین گستره‌ای را برای جنگهای اسکندر مقدونی به وجود آورده و درباره آن سخن گفته‌اند، در حالی که می‌دانیم سرزمین هند که اسکندر در آن پای گذاشت و با شکست و خواری از آن خارج شد، همین بخش هندیجان یا هندیگان شهرستان ماهشهر است.

اسکندر مقدونی و سپاهیانش پس از گرفتن و چپاول کردن شوش، پایتخت زمستانی



لنج ساخت هنرمندان ایرانی خلیج فارس

هخامنشیان، از رود کارون عبور کرده و از راه رامهرمز، هندیجان و بهبهان به سوی اردکان فارس رفته‌اند. مردم دلیر کهگیلویه راه را بر سپاه اسکندر بسته‌اند، به طوری که اسکندر ناگزیر به عقب‌نشینی شده است.

پس از شکست خوردن سپاه اسکندر از مردم رشید کهگیلویه، اسکندر به سوی تخت جمشید نرفته، بلکه سپاه خود را دو ستون کرده، یکی را با خود از راهی که آمده بود به سوی شوش برگردانده و ستون دیگر را دنبال رودخانه زهره که نزدیک هندیجان به دریای پارس می‌ریزد به کناره خلیج فارس فرستاده است.^{۳۰}

در کفالایای مانی آمده است، که مانی، پیامبر ایرانی در سده ۳ م، از بابل با کشتی به هند رفته، پس از ماندن نزدیک به یک سال در آن جا و نشست و برخاست باگنوسی‌ها و صابین‌ها، با کشتی به فارس رفته و از فارس به بابل، میشان و خوزستان رفته است. هندی که مانی به آن جا رفته، هند جنوب خوزستان است، زیرا شبه قاره هندوستان امروزی در سده سوم میلادی، نامش هند نبوده است.^{۳۱} از این گذشته، مانی شناسان اروپایی، مانی را در راه هند رهسپار سرزمین کوشانیان و کابل کرده‌اند، که نمی‌شود با کشتی به آن سرزمین‌ها رفت.^{۳۲}

توماس مقدس، یکی از حواریون حضرت مسیح، پس از به چلیپا کشیدن آن حضرت، به سوی هند رفته و از شمال باختری هند، تبلیغ دین عیسوی را آغاز کرده است. چون توماس به زبان آرامی به معنی «دوقلو» است، گروهی از عیسویان او را برادر حضرت عیسی (ع) دانسته و برای اندیشه‌های مردم دوستانه‌اش، روز ۲۱ دسامبر را «روز توماس» نامگذاری کرده‌اند.

در چند سده گذشته که مسیحیان می‌پنداشتند هندوستان، همان سرزمینی است که توماس به آن جا رفته، سعی بسیار کرده‌اند تا برای توماس در شبه قاره هند جای پایی پیدا کنند که موفق نشده‌اند، زیرا توماس در هند باگنوسی‌ها آشنا بوده و گنوسی‌ها در هند جنوب خوزستان می‌زیسته‌اند و امروز هم زندگی می‌کنند، نه در شبه قاره هندوستان. در آغاز سده نخست میلادی، دین مردم هندوستان بودایی بوده است نه گنوسی. از طرفی مرگ

توماس در ادسا (قادسیه) هم می‌رساند که وی به هند جنوب خوزستان رفته بوده، نه شبه قاره هندوستان.^{۳۳}

۱-۶- خسروآباد

۱-۶-۱- جایگاه جغرافیایی

این بندر در ۲۱ کیلومتری جنوب خاوری آبادان، بین ۳۰ درجه و ۹ دقیقه پهنای شمالی و ۴۸ درجه و ۲۶ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته و بلندی آن از سطح دریا یک متر است.^{۳۴}

۱-۶-۲- نام خسروآباد

بندر خسروآباد در گذشته خزل آباد بوده، که از نام شیخ خزل، حکمران پیشین خوزستان گرفته شده بود، اما پس از سال ۱۳۱۵ ه.ش، که ساختمان‌های بسیاری در آن جا بنا شد و چندین اسکله برای کشتی‌های نفتکش ایجاد گردید، نام آن، به خسروآباد که یادآور نام‌های باستانی و ملی مردم و سرزمین ایران است، تبدیل گشت.^{۳۵}

۱-۷- بندر قُصبه مُعمره

۱-۷-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر قُصبه مُعمره یا معامر در جنوب خاوری بندر آبادان در کنار خلیج فارس، بین ۳۰ درجه و یک دقیقه پهنای شمالی و ۴۸ درجه و ۳۰ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته است.^{۳۶}

۱-۷-۲- نام قُصبه

نام این بندر در گذشته قُصبه مُعمره یا قُصبه مُعمره بود و بعدها به دلیل نزدیک بودن به اروندرود، به اروندرود، تبدیل گشته است.

۱-۸- سلیمانان

بندر سلیمانان در نزدیکی و خاور آبادان افتاده بوده و بیشتر زمانها جزو خوزستان به شمار آمده است. گفته‌اند این بندر به دست شخصی به نام سلیمان بن جابر، سرشناس به زاهد، بنا گردیده و به همین جهت نخست سلیمان و سپس سلیمانان نامیده شده است. این بندر در کرانه خلیج فارس نزدیک به پیوستنگاه بهمنشیر به دریای پارس و نزدیک بندر باسیان بوده است.

۱-۹- باسیان

بندر بزی یا بوزی یا باسیان در ۶ کیلومتری فلاحیه یا شادگان امروزی وجود دارد. کشتی‌های محلی از این بندر به کویت و دیگر بنادر نزدیک، آمدوشد داشته و بندر ولایت شادگان بوده است.^{۳۷} درباره نام آن، گویند یکی از تیره‌های ایرانی، کرد «باسیان» نام داشته که نام خود را به این بندر نهاده‌اند.

۱-۱۰- خورموسی

خورموسی در جنوب بندر ماهشهر و کنار خلیج فارس قرار گرفته است. خوزستانی‌ها پیشروی آب دریا در خشکی را خور می‌نامند. گویند موسی، ناخدای سرشناسی بوده، که نام این خور از نام او گرفته شده و به خور موسی نامیده شده است.^{۳۸}

۱-۱۱- بونه

۱-۱۱-۱- جایگاه جغرافیایی

جزیره بونه یا بونه با پهنه‌ای حدود ۱/۷ کیلومتر مربع^{۳۹} در خلیج فارس روبروی خورموسی و در باختر رأس تنوب یا تانوب، بین ۳۰ درجه و ۸ دقیقه پهنای شمالی و ۴۹ درجه و ۱۲ دقیقه در ازای خاوری نسبت به نصف‌النهار گرینویچ قرار دارد.^{۴۰} بزرگترین

قطر جزیره بونه ۶/۲۵ کیلومتر و بلندترین نقطه آن از سطح دریا یک متر است.^{۴۱}

۱-۱۱-۲- نام جزیره بونه

نام این جزیره از گذشته‌های بسیار دور بونه یا بُنه بوده است. محمد ابراهیم کازرونی، در کتاب بنادر و جزایر خلیج فارس خود، از این جزیره به نام بُنه یاد کرده است.^{۴۲} بُنه در فرهنگها به معنی خانه، مکان، منزل، بیخ و بنیاد آمده است.^{۴۳} شاید این جزیره که بر سر راه کشتی‌هایی که از آبادان به سوی جنوب و خاور خلیج فارس می‌رفته‌اند، قرار داشته و از منازل و پایگاههای دریایی بوده که کشتی‌ها در آن جا لنگر می‌انداختند و به همین جهت «بُنه» نامیده شده است.

۱-۱۲-۱- دیره

۱-۱۲-۱- جایگاه جغرافیایی

جزیره دیره یا دارا با پهنه‌ای حدود یک کیلومتر مربع در ۴/۵ کیلومتری باختر جزیره بونه، بین ۳۰ درجه و ۶ دقیقه پهنای شمالی و ۴۹ درجه و ۶ دقیقه درازای خاوری قرار گرفته است. بزرگترین قطر آن، حدود ۱/۸ کیلومتر و بلندتری نقطه آن، از سطح دریا یک متر است.

۱-۱۲-۲- نام جزیره دیره

نام این جزیره از واژه دارا که از نامهای باستانی مردم و سرزمین ایران است، گرفته شده است. بعضی گفته‌اند که دیره از واژه دایره یا دف گرفته شده است.^{۴۴}

۱-۱۳-۱- قبر ناخدا

جزیره قبر ناخدا با پهنه‌ای حدود ۴/۲ کیلومتر مربع در شمال جزیره‌های بونه و دیره قرار دارد. این جزیره هم مانند جزیره‌های بونه و دیره خالی از سکنه است. درباره نامگذاری آن، تاکنون اظهار نظری نشده است، ولی می‌توان گفت که یکی از ناخدایان کشتی‌هایی

که در خلیج فارس تردد داشته‌اند، پس از مرگ در این جزیره به خاک سپرده شده است و به همین جهت این جزیره را قبر ناخدا نامیده‌اند.

۱-۱۴- مینو

۱-۱۴-۱- جایگاه جغرافیایی

جزیره مینو با پهنه‌ای حدود ۱۷/۸ کیلومتر مربع^{۴۵}، در برابری کوی بریم آبادان، بین ۳۰ درجه و ۲۱ دقیقه پهنای شمالی و ۴۸ درجه و ۱۲ دقیقه در ازای خاوری قرار دارد. بلندی آن از سطح دریا ۲ متر است. فاصله آن، تا خرمشهر ۱۴، تا آبادان ۱۶، تا اهواز ۱۴۵ کیلومتر و درازای آن، حدود ۳ کیلومتر است.

۱-۱۴-۲- نام جزیره مینو

این جزیره در گذشته حاج صلبوخ، حاج صلبوخ، حاج صلبوخ، صلبوخ، سلبوخ، شیخ صلبوخ و شیخ صلبوخ نامیده شده است، ولی از سال ۱۳۴۱ ه.ش، به دلیل زیبایی، سرسبزی و وجود میلیونها درخت خرما در آن، به جزیره مینو، یعنی بهشت تغییر نام یافته است.

۱-۱۵- سایر جزیره‌ها

در آبهای خوزستان جزیره‌های دیگری نیز وجود دارد که از جزیره مینو کوچکتر هستند و عربها آنها را «شله» می‌نامند. در رود کارون جزیره‌هایی وجود دارند که به گویش مردم این دیار «تاش» نامیده می‌شوند، مانند: تاشهای عقیلی در شمال شوشتر. بیشتر این تاشها از درختان بید و گز پوشیده شده‌اند. چون هنگام طغیان سیل، زیر آب می‌روند قابل سکونت و زراعت نمی‌باشند و تنها از چوب درختان آنها استفاده می‌شود.^{۴۶}



رود کارون - خرمشهر

۲- نام بندرها و جزیره‌های استان بوشهر

۲-۱- بندر دیلم

۲-۱-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر دیلم با پهنه‌ای حدود ۲/۵ کیلومتر مربع در ۲۱۷ کیلومتری شمال باختری بوشهر و در شمال پوزه یا دماغه تنوب، بین ۳۰ درجه و ۴ دقیقه پهنای شمالی و ۵۰ درجه و ۱۰ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته است.^{۴۷}

۲-۱-۲- نام بندر دیلم

نام بندری که به بندر دیلم سرشناس باشد در آثار تاریخی و جغرافیایی پیشین دیده نمی‌شود، بعضی هاگمان‌هایی کرده‌اند، از جمله این که نام باستانی این بندر «تااوگه» بوده است و برخی بر این باورند که شاید نام آن، از نام پیشین جزیره بحرین، یعنی دیلمون یا تیلمون گرفته شده باشد. بعضی دیگر، آن را از نام سردار دیلمی به نام دیلمون همنام می‌دانند. این پندارها درست نیست، زیرا بدون شک نام دیلم با نام خاندان دیلمی آل‌بویه بی‌ارتباط نیست، چنان که می‌دانیم نمود و اعتبار بندر مهربان تا دوران آل‌بویه (۴۴۸-۳۲۰ ه.ق) و پس از آن، برقرار بوده است.

پناه خسرو یا فناخسرو که بعدها به عضدالدوله سرشناس شد، پس از عموی خود، رکن‌الدوله به پادشاهی رسید. وی که از ۳۳۸ تا ۳۷۲ ه.ق، با توانایی بر ایران حکمرانی کرد، به عمران و آبادانی شهرها، ساختن پلها، سدها، گسترش بنادر و مسجدها و پیشرفت دانش، بسیار کوشا بود.

بنابراین می‌توان گفت که نام دیلم با نام پادشاه با تدبیر آل‌بویه، یعنی عضدالدوله دیلمی بی‌ارتباط نیست، چنان که ناصر خسرو نیز هنگام دیدار خود از مهربان در سال ۴۴۳ ه.ق، گفته است که هنوز پسران اباکالنجار، مرزبان بن سلطان‌الدوله بن بهاء‌الدوله بن عضدالدوله از سال ۴۱۵ تا ۴۴۰ ه.ق، بر فارس، کرمان، بصره، بغداد و خوزستان فرمان رانده است و در آن روزگار نیز بندرهای یاد شده پیشرفت داشته‌اند.^{۴۸}

۲-۲- بندر گناوه

۲-۲-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر گناوه با پهنه‌ای حدود ۱۱/۶ کیلومتر مربع در شمال باختری استان بوشهر در کرانه شمالی خلیج فارس، بین ۲۹ درجه و ۳۴ دقیقه پهنای شمالی و ۵۰ درجه و ۳۱ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار دارد.^{۴۹} بلندی این بندر از سطح دریا به طور میانگین ۵ متر است و فاصله آن تا تهران از راه بوشهر ۱۳۶۳، تا بوشهر ۱۴۸، تا دیلم ۶۵، تا بندر ریگ ۱۶ و تا بهبهان ۱۳۷ کیلومتر است.

۲-۲-۲- نام گناوه

نام این بندر در آثار تاریخی و جغرافیایی به صورتهای گوناگون نوشته شده که دگرگونی‌هایی است و به واژه گناوه و جنابه پایان می‌یابد. یاقوت حموی، استخری و ناصر خسرو جنابه، جنابا، گنابا، گنو، گندابه، جانابا، گنابه، گنغه، گنفاه، گنجه و در نوشته‌های حمدالله مستوفی، ابن حوقل، بلاذری و دیگران جنابه و گنابه دیده شده است.^{۵۰}

حمدالله مستوفی، در کتاب نزهة القلوب خود، درباره نام بندر گناوه، می‌نویسد: «جنابا، جنابه بن تهمورث دیوبند ساخت، پارسیان آن را گنجه (گنداب)، گنغه خوانند، یعنی آب گنده و موضعی را که چنین نامی باشد، به شرحی دیگر محتاج نبود و چهار دیه از اعمال آن جاست و شهری است بر کنار دریا...»^{۵۱}

نویسنده حدودالعالم بر خلاف گفته مستوفی که بندر گناوه را جای بدی دانسته است، می‌گوید:

«گنفاه (گناوه) شهری است بزرگ و خرم و جای بازرگانان با خواسته‌های بسیار و ازوی جامه‌های گوناگون خیزد، و در دریای گنفاه معدن مروارید است، و بوسعید دفاق که دعوت کرد و بحرین بگرفت از آن جا بود و

سلیمان بن الحسین القرمطی پسر این بوسعید بود.^{۵۲}

مؤلف مجمل التواریخ والقصص، از این بندر به نام جنابه یاد کرده و آن را از اقلیم سوم دانسته است.^{۵۳}

بعضی از تاریخ‌نگاران درباره نامگذاری گناوه به گندابه، گفته‌اند که این بندر دارای آبی چرکین مانند بوده و بدین سبب به گناوه، دگرگون شده گندابه شناخته شده است، ولی این نظریه درست نیست، زیرا وجود چاههای آب شیرین و بسیار گوارای پیرامون گناوه که تا امروز هم در صورت نیاز مورد استفاده‌اند، چنین نامگذاری را رد می‌کنند، و چون در بعضی آثار، واژه جنابه به ضم اول نگهداشته شده است و به گمان این که دره گناوه از میان این بندر می‌گذشته و آن را به دو بخش می‌کرده است، اطلاق نامگذاری گندابه به گناوه بیگانه به نظر می‌رسد و بیان این نام به ضم اول، درست‌تر می‌آید.^{۵۴}

۲-۳- بندر ریگ

۲-۳-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر ریگ با پهنه‌ای حدود ۲ کیلومتر مربع در شمال بندر بوشهر و جنوب خاوری بندر گناوه کنار راه اسفالتنه ریگ - دیلم، بین ۲۹ درجه و ۲۸ دقیقه پهنای شمالی و ۵۰ درجه و ۳۸ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار دارد.^{۵۵}

بلندی این بندر از سطح دریا ۲-۴ متر است و فاصله آن تا تهران از راه بوشهر ۱۳۴۵، تا گناوه ۱۶، تا دیلم ۸۱، تا بهبهان ۱۵۳ و تا بوشهر ۱۵۵ کیلومتر است.

۲-۳-۲- نام بندر ریگ

نام این بندر در آثار تاریخی و جغرافیایی و باستان‌شناسان به صورت ریگ، ریگ و ریق یاد شده است. چون تپه‌های شنی زیادی در کرانه‌های خلیج فارس در نزدیکی این بندر وجود دارد، گمان می‌رود همان طور که در پیرامون آران و بیدگل کاشان، تپه‌های شنی را بند ریگ گویند.^{۵۶} در این جا هم به این محل، نخست بند ریگ و سپس بندر ریگ گفته‌اند.

یکی از مأموران رسمی زمان محمدشاه قاجار که در سال ۱۲۵۶ هـ.ق، از بندر ریگ دیدن کرده است، می‌نویسد:

«به فاصله یک فرسنگ از رودخانه شور سمت چپ راه که کنار دریاست الی نزدیکی بندر ریگ، تپه‌های ریگ است که آن تپه‌ها یک طرف پایش درون دریاست...»^{۵۷}

واژه ریگ و ریگ در فرهنگها، مانند: برهان قاطع، آندراج، معین، دهخدا، و... به معنی تحسین، یعنی ای نیک‌بخت آمده است. بعضی نیز آن را به معنی نیک بخت نوشته‌اند که به عربی و بجا گویند.

واژه ریق نیز در فرهنگها به معنی جنبش و نمایش آب اندک پایاب بر روی زمین و تردد آن آمده است. به بیان دیگر، جاری و ریخته شدن آب بر روی زمین از پایاب و همانند آن.^{۵۸}

۲-۴- بوشهر

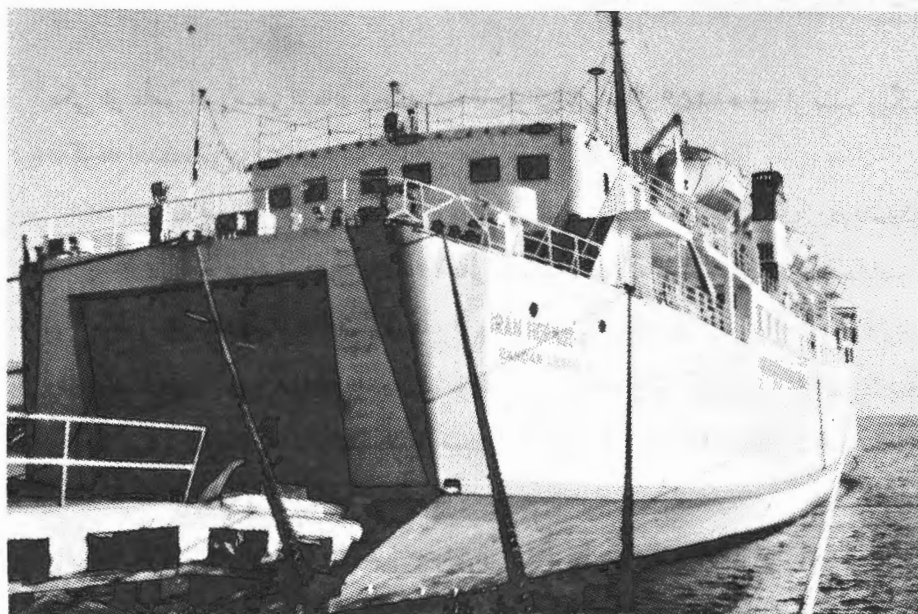
۲-۴-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر بوشهر با حدود ۳۰/۹ کیلومتر مربع پهنه، در باختر استان بوشهر در رأس شبه جزیره‌ای باریک و صدفی، بین ۲۸ درجه و ۵۹ دقیقه و ۷ ثانیه پهنای شمالی و ۵۰ درجه و ۵۰ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار دارد.

بلندی بندر بوشهر از سطح دریا ۵ متر و فاصله هوایی آن تا تهران ۷۵۱ کیلومتر است. فاصله زمینی بوشهر تا تهران ۱۲۱۵ کیلومتر، تا شیراز ۲۸۸، تا اهرم ۶۳، تا برازجان ۶۵، تا دیلم ۲۱۷، تا ریگ ۱۵۵، تا کنگان ۲۰۶، تا گناوه ۱۴۸، تا خارگ ۵۷، تا خورموج ۸۳، تا دیر ۲۰۵، و تا سعدآباد ۸۰ کیلومتر است.

۲-۴-۲- نام بندر بوشهر

واژه بوشهر دگرگون شده بوخت اردشیر است، به معنی شهر رهایی، شهری که اردشیر بابکان، سردودمان خاندان ساسانی در آن، رهایی یافت. بعضی از تاریخ‌نگاران



کشتی هرمز یک از ناوگان کشتیرانی والفجره ۸ در یکی از بنادر خلیج فارس



کشتی ایران هرمز ۲۵ در حال پذیرش مسافر، بوشهر

این ریشه را قابل تردید دانسته‌اند.

عربها، بوشهر را «البوشهر» می‌گفتند، که کوتاه شده آن، ابوشهر است و از لحاظ واژه‌ای، ترکیب درستی به نظر نمی‌رسد. انگلیسی‌ها آن را bušire و فرانسوی‌ها boušire بیان می‌کرده‌اند.

بوشهر از هزاره سوم قبل از میلاد، شهری آباد و از مراکز مهم امپراتوری عیلام بوده است. از آجر نبشته‌های عیلامی به دست آمده، آشکار شده است، که این بندر در آن روزگار «لیان» نامیده می‌شده است.

لیان باستانی ظاهراً از هزاره ۳ ق.م، و شاید پیش از آن، به لحاظ جایگاه ویژه جغرافیایی خود، از نقاط ارتباطی فرهنگهای خاور و باختر دنیای پیشین بوده است.^{۵۹} گیرشمن، نویسنده کتاب ایران از آغاز تا اسلام، بر این باور بود، که بوشهر امروزی در روزگار سلوکیان بنا شده است:

«سلوکیان کمتر از نه شهر در ساحل خلیج فارس بنا نکردند و از آن جمله است: انطاکیه در پارس، بوشهر امروز که جانشین شهر کهن عیلامی (شهر لیان) گردید...»^{۶۰}

در زمان اردشیر بابکان، شهر رام اردشیر در ۱۲ کیلومتری بوشهر ایجاد شد که اکنون خرابه‌های آن، به نام «ریشهر» شناخته شده است. عربهایی که از این محل به درون ایران رخنه کرده‌اند، آن را «زیضهر» نامیده‌اند.^{۶۱}

نام بوشهر برای نخستین بار در معجم البلدان یاقوت حموی آمده است. گای لسترئج در کتاب سرزمین‌های خلافت شرقی نیز از آن یاد کرده است.

نادرشاه افشار برای امنیت خلیج فارس و پیوند جزیره‌ها با کرانه‌های خلیج فارس، در صدد ایجاد نیروی دریایی برآمد و در سال ۱۱۴۷ ه‍.ق / ۱۷۳۵ م، لطیف خان دشتستانی را به حکومت کل کرانه‌ها و بندرهای جنوب و دشتستان و شولستان برگزید.

لطیف خان، محل امروزی شهر بوشهر را که در آن روزگار یک آبادی کرانه‌ای بیش نبود، برای مرکز عملیات فرماندهی خود، انتخاب نمود و شهر ریشهر را به این محل

منتقل کرد و در آن، بناهایی ساخت و نام آن جا را به بندر «نادریه» تغییر داد، ولی این بندر پس از نادرشاه بوشهر خوانده شد.^{۶۲}

بندر بوشهر در هنگام طغیان آب، به صورت جزیره درمی آید و این جزیره در گذشته به نام «مزامبریا»^{۶۳} سرشناس و در آثار رومی و یونانی و همچنین در روایت‌های آریین‌ها، بارها از آن یاد شده است.^{۶۴}

۲-۵-۲- دَیْر

۲-۵-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر دَیْر با پهنا ۳/۴ کیلومتر مربع در ۲۰۵ کیلومتری جنوب خاوری بوشهر و در کنار آب‌های گرم و نیلگون دریای پارس، بین ۲۷ درجه و ۵۰ دقیقه به‌نای شمالی و ۵۱ درجه و ۵۶ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار دارد. بلندی دَیْر از سطح دریا ۴ متر است و فاصله آن، تا خورموج ۱۴۴، تا بوشهر ۲۰۵، تا کنگان ۳۰ کیلومتر است.

۲-۵-۲- نام بندر دَیْر

سیف یا کناره مظفر از کرانه‌های کوره اردشیرخوره در روزگاران کهن به لحاظ جایگاه طبیعی، بندری، کرانه‌ای و نزدیکی راه‌های آن به خوزستان و فارس، دارای بندرهای آباد و پررفت و آمدی بوده است. امروز خرابه‌های بُتانه و بی‌خاتی، بُتون و دَیْر بر جای آنها بازمانده است.

کوه مُند و دامنه‌های جنوبی آن، که بخشی از جلگه دشتی را در بر گرفته و بندر دَیْر در نزدیکی آن افتاده است، در روزگار باستان به «ماندستان» یا «موندستان» سرشناس بوده است. به گفته حمدالله مستوفی، ماندستان بیابانی است سی‌فرسنگ بر کرانه دریای پارس و در آن جا دیرهاست...^{۶۵}

با توجه به گفته مستوفی که در ماندستان دیر وجود داشته است، شاید واژه دَیْر امروز که نام بندری بر کرانه بلوک دشتی است، یادآور پیوند ماندستان با بندرهای دارای آیین

عیسوی یا دیگر دینهای پیشین چون فینیقیان، بابلیان و آشوریان در این سرزمین و بندرهای آن است.

۲-۶- کنگان

۲-۶-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر کنگان با پهنه‌ای حدود ۵/۷ کیلومتر مربع در جنوب خاوری بوشهر در پای کوههای کرانه‌ای دریای پارس، بین ۲۷ درجه و ۵۰ دقیقه پهنای شمالی و ۵۲ درجه و ۳ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته است. بلندی این بندر از سطح دریا ۸ متر و فاصله آن تا بوشهر ۲۳۶، تا دیر ۳۰ و تا لنگه ۳۸۰ کیلومتر است.

۲-۶-۲- نام بندر کنگان

نام این بندر که به لهجه شیرین مردم آن، کنگون خوانده می‌شود، در گذشته کنگ بوده است. کنگ به معنی میوه درخت خرماست. اندک‌اندک کنگ به کنگ تبدیل گردیده و چون درخت خرما در این ناحیه فراوان است، کنگان نامیده شده است.

در لغت‌نامه دهخدا به نقل از انجمن ناصری از آن، به نام کنگ یاد شده است:

«کنگ، بندری است از بنادر فارس، که آن را کنگان گویند... بوشهر در یمین و عسلویه در یسار واقع شده و شیخ جبار عرب تمیمی حاکم آن بوده است.»

۲-۷- طاهری

۲-۷-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر طاهری در جنوب خاوری کنگان، بین ۲۷ درجه و ۴۰ دقیقه پهنای شمالی و ۵۲ درجه و ۲۱ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار دارد. بلندی آن از سطح دریا ۱۰ متر است. فاصله طاهری تا بوشهر ۲۷۰، تا بندرعباس ۳۰۰، تا کنگان ۳۵، تا دیر

۶۵ و تالنگه ۳۴۵ کیلومتر است.

۲-۷-۲- نام بندر طاهری یا سیراف

بندر طاهری در آثار تاریخی و جغرافیایی پیشین «سیراف» نامیده شده است. در اوستا آمده است، که کیکاوس به آسمان پرواز کرد، به امر خداوند در سیراف افتاد، و شیر و آب خواست تا بیاشامد. به وی شیر و آب دادند. آن مکان را از آن پس «شیرآب» و به گفته بعضی‌ها «سیراو» نامیدند، و آن نام سپس به «سیراف» تبدیل شد.

بازرگانان سیرافی نام این شهر را «شیلاو» نیز می‌گفتند. هیچ یک از منابع ایرانی محل فرود کیکاوس را سیراف ندانسته‌اند. مرحوم عباس اقبال، شیلاو را نام دره‌ای در شمال سیراف پیشین و شمال باختری طاهری کنونی دانسته است.

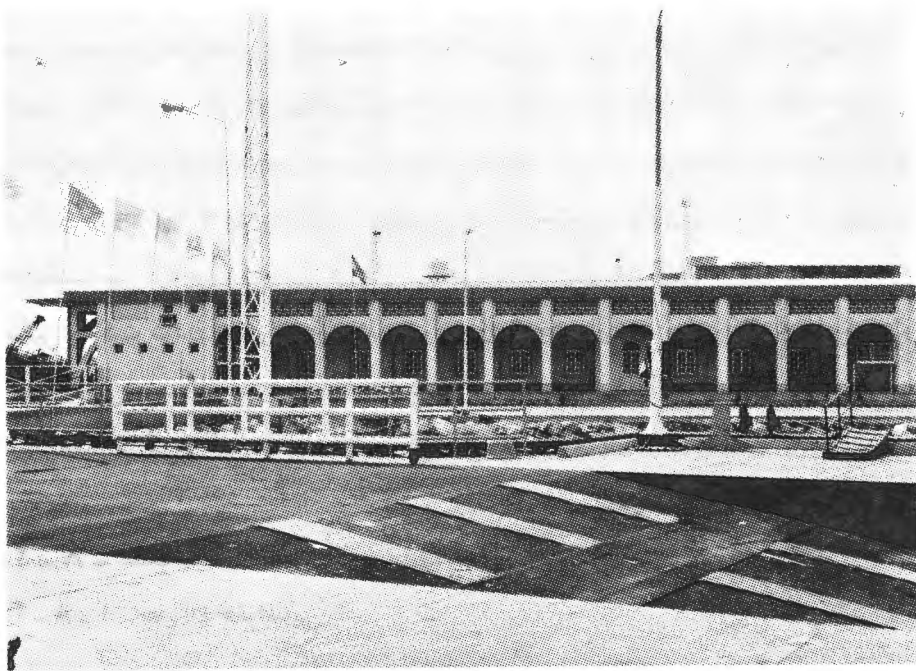
بنابراین می‌توان گفت که نام فارسی پیشین سیراف «شیلاو» بوده است. به بیان دیگر سیراف لهجه دیگری است از بیان شیلاو، و شاید جزء نخست این نام، یعنی شیل، همان باشد که در شمال ایران به آبهای ماهی دار گفته می‌شود، و جمع آن را شیلات گویند. ابوالقاسم عبدالله کاشانی در کتاب عرایس الجواهر و نفایس الاطایب خود، تألیف ۷۰۰ هـ.ق، نام سیراف را به صورت «شیلاف» نوشته است.

بنابراین شیلاو یا شیلاف، صورت دیگری از سیراف است، که در گویش محلی جنوب ایران «آب» به «او» یا «اف» تبدیل شده است.

بسیاری از شهرها و بندرهای جنوب ایران و دریای پارس به روزگار اردشیر بابکان بنیان نهاده شده است، مانند: هرمز اردشیر، رام اردشیر، بهمن اردشیر، و... تاریخ بنای بندر سیراف نیز بایستی مربوط به همین زمان باشد. کاوش‌های باستان‌شناسی نیز این نظر را تأیید می‌کند.

بنابراین نتیجه می‌گیریم که «شیر» و «سیر»های به کار رفته در نامهای یاد شده همگی در آغاز «اردشیر» بوده است، مانند: برداردشیر، که بردسیر و نرم‌اردشیر، که نرم‌اشیر و ریواردشیر، که ریشهر است.

بنابراین شیر به کار رفته در نام شیرآب نیز از همین دسته است، یعنی نام نخستین



اولین پایانه مسافری دریایی ایران در بوشهر که توسط کشتیرانی والفجر ۸ احداث شده است .

سیراف بایستی «اردشیرآب» باشد و نام اردشیرآب به سیرآب و سیراف تبدیل گشته است. در گویش محلی نیز اردشیرآب به شیلاو و شیلو و شیلاف تبدیل شده است.^{۶۶} برخی گویند که واژه سیراف از سیروآب، به معنی آب زیاد و بعضی بر این باورند که از شیل و آو (شیل = ماهی، آو = آب) گرفته شده است و شماری بر آنند که این واژه در حقیقت سیل آب بوده که سیل در فارسی حرکت کردن و آب هم که دنبال آن است و معنی حرکت کردن آب را می‌رساند، زیرا در این بخش از زمین‌هایی که به نام شیلاو خوانده می‌شود آثار جاری شدن آب دیده می‌شود و نیز در اثر داشتن شیب تند، هر سال سیل بزرگی از این محل جاری شده به سوی دریای پارس می‌رود.^{۶۷}

۲- ۸- عَسَلویه

۲- ۸- ۱- جایگاه جغرافیایی

بندر عسلویه^{۶۸} در کنار خلیج نابند یا نای بند^{۶۹}، بین ۲۷ درجه و ۲۸ دقیقه پهنای شمالی و ۵۲ درجه و ۳۷ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته است.

میانگین بلندی این بندر از سطح دریا ۵ متر و فاصله آن تا بوشهر حدود ۳۰۸، تا دیر ۱۰۲، تا لنگه ۳۰۸، تا طاهری ۳۷، تا بندرعباس ۲۶۳ و تا کنگان یا کنگون ۷۲ کیلومتر است.

۲- ۸- ۲- نام بندر عسلویه

این بندر در گذشته عَسَلویه بوده، زیرا به گفته مؤلف فارس نامه ناصری، در فارس در آخر هر کلمه که واو ساکن باشد، حرف «یه» اضافه می‌کنند چنان که بندر عسلورا عسلویه گویند. عسلو و عسلویه ظاهراً از واژه عَسَل گرفته شده است. عَسَل در فرهنگها به معنی: انگین، شهد، مضطرب گردیدن آب از جنبانیدن باد - و سرعت کردن و شتافتن آمده است.

از آن جا که نام بندری که به بندر عَسَلویه سرشناس باشد در آثار تاریخی و

جغرافیایی پیشین دیده نمی‌شود، بایستی گفت که شاید در این محل عسل طبیعی به عمل می‌آمده، که به همین جهت آن را عَسَل یا عَسَلویه خوانده‌اند. یا این که در آبهای کرانه‌های آن، هنگام وزش بادهای موسمی یا مون‌سون، موجهای بزرگی ایجاد می‌شده است. از این رو عسل نامیده شده، که به مرور زمان به عَسَلویه تبدیل گردیده است. شاید هم در این بندر ناخدایان و راهنمایانی زندگی می‌کرده‌اند، که در شتافتن و سرعت عمل در کار دریانوردی سرشناس بوده‌اند. و به همین جهت این محل را عَسَل خوانده‌اند، که به مرور به عسلو و عسلویه تغییر یافته است. در کتاب اقلیم پارس (ص ۴۲۱) از قول مهندس احمد حامی، نام اصلی عسلو و یا عسلویه «اَسَل» به معنی آبگیر، و استخر نوشته شده است.

۲-۹- خارگ

۲-۹-۱- جایگاه جغرافیایی

جزیره خارگ با پهنه‌ای حدود ۳۱ کیلومتر مربع در شمال باختری بندر بوشهر، در ژرف‌ترین نقطه خلیج فارس، بین ۲۹ درجه و ۱۵ دقیقه و ۱۵ ثانیه پهنای شمالی و ۵۰ درجه و ۱۹ دقیقه و ۳۰ ثانیه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرنویچ قرار گرفته و بلندی آن از سطح دریا ۳ متر است.^{۷۰}

فاصله هوایی خارگ تا تهران ۷۳۸ کیلومتر و فاصله زمینی آن از راه دریا تا خرمشهر ۱۶۰، تا بندر امام خمینی ۱۲۵، تا کویت ۱۵۰، تا بوشهر ۳۰، تا کیش ۲۹۰، تا بوموسی ۳۵۰، تا بندر لنگه ۳۴۵، تا بندرعباس ۴۵۰، تا جاسک ۵۳۵، تا چابهار ۶۹۵ مایل دریایی است.

۲-۹-۲- نام جزیره خارگ

این جزیره از روزگاران کهن ایکار، ایکاره، آراکیا، خاری، خاراکس، ایکاریوس، خارک و خارگ نامیده شده است.

دریانوردان محلی در سرودهای خود، آن را «خاری» می‌خوانند:

«یا ساکن‌الخاری یا میرمحمد»^{۷۱}

یونانیان آن را «ایکار» و پلین، نویسنده رومی سده نخست میلادی و کلودپتولمه، «آراکیا» خوانده‌اند.^{۷۲}

تاریخ و جغرافی‌نگاران اسلامی تا حدود سده ۱۰ هـ ق، به پیروی از یکدیگر و یا با پژوهش‌های محلی و میدانی، نام این جزیره را «خارک» دانسته‌اند. در اصطلاح بندرنشینان فارسی و نیز مردم جزیره خارگ، خرما از زمانی که بر سر نخل قابل خوردن شد، خارک است، عیناً به همان نامی که به خود جزیره اطلاق می‌شده است. در فرهنگهای فارسی، خاره و خارک به یک معنی در برابر صخره عربی نیز آمده است. در برهان قاطع آمده است:

«خارک بر وزن تارک تصغیر خارا می‌باشد و نوعی خرما هم هست. و

خاره بر وزن پاره به معنی خارا است... و سنگ خارا را هم گویند.»

جزیره خارگ پوشیده است از سنگهایی که به گمان پیشینیان می‌توانسته است خاره باشد. اما دو سه سده بعد در فارس نامه ناصری و نیز در آثار المعجم، این نام صورت دیگری پیدا کرده است و بدین شکل که حرف «ر» ساکن شده است و به جای «ک»، نیز «گ» فارسی آمده است.^{۷۳}

حسینی فسایی، در فارس نامه ناصری، نوشته است:

«جزیره خارگ به سکون را و گاف فارسی، در جانب مغربی بندر بوشهر به

مساحت ۱۱ فرسخ،...»^{۷۴}

از سده ۱۰ تا ۱۳ هـ ق / ۱۶ تا ۱۹ م، که نخست پرتغالی‌ها به جست و جوی راه هندوآدویه و ابریشم و سپس هلندی‌ها و فرانسوی‌ها و سرانجام انگلیسی‌ها برای به اصطلاح ایجاد نظم و امنیت در آبهای پیرامون قاره هند بر خلیج فارس نیز دست یافتند. این بیگانگان در نوشتارهای سیاسی خود، با دولت ایران، از خارک به نام خارگ یاد کرده و در دفترها و دیوانهای دولتی ایران نیز اندک‌اندک نام این جزیره از خارک به خارگ برگشته است که حتی در زبان مردم جزیره نیز به کار می‌رود. این تغییر نام، تحولی بجا بوده است، زیرا در

کوتاه کردن نامی به کار رفته است که بیان آن در دو واژه به هر صورت دشوارتر بوده است تا در یک واژه بلند، و آن هم واژه‌ای که به «گ» تمام می‌شود که بیان آن، زحمتی به افزارهای صوتی نمی‌دهد.^{۷۵}

جلال آل احمد، نویسنده کتاب جزیره خارگ، در تیم خلیج فارس، می‌نویسد:

«جالب است که نخستین این دسته از فرنگان که از خارگ به تفصیل در سفرنامه خود نام می‌برد، کارستن نیبور هلندی است، که در سال ۱۷۶۰ م، از جزیره دیدن کرده و نام آن را به هلندی ضبط کرده است، یعنی چیزی در حدود خارج. و این همان ضبط مصطلح اعراب کناره‌های خلیج فارس است برای این جزیره. شاید بی‌مناسبت نباشد، اگر ذکر شود که راقم این سطور در ایام اقامت خود در جزیره در اسناد مالکیتی که به زبان عربی در دست حاج حسن عماد خارگی، معروف به خان بهادر بود، دید که به ازای خارگ - خارج و به ازای خارگو - خویرج ضبط کرده بودند. اگر در نظر داشته باشیم که ضمه یا واو اشباع شده در آخر کلمات فارسی علامت تصغیر در لهجه‌های جنوبی است، روشن می‌شود که خویرج نیز مصغر عربی خارج است و نیز می‌افزاییم به نقل از رسولی، پسر کدخدای خارگ که عبدالوهاب گتنامی (قطامی) در کتاب راهنمای دریایی خود، صفت منسوب به خارگ را خاری و منسوب به خارگو را خویری ضبط کرده است.»^{۷۶}

۲-۱۰- شیف

۲-۱۰-۱- جایگاه جغرافیایی

جزیره شیف در ۱۰ کیلومتری شمال بندر بوشهر، بین ۲۹ درجه و ۵۴ دقیقه پهنای شمالی و ۵۰ درجه و ۵۲ دقیقه درازای خاوری قرار گرفته و میانگین بلندی آن از سطح دریا یک متر است.

۲-۱۰-۲- نام جزیره شیف

از آن جا که گور شخصی به نام شیخ سعد در این جزیره است، که روزگاری حکمران جزیره شیف بوده است، این جزیره را در گذشته شیخ سعد می‌نامیدند. در سه سال ۱۳۲۷ ه.ش، جزیره در اختیار احمدخان انگالی قرار گرفت و نام آن به شیف تغییر یافت. بعضی نیز بر این باورند که شیف لهجه‌یی از سیف می‌باشد و شاید این نام یادگاری از سیف آل مظفر باشد که در این نواحی بوده است.^{۷۷}

۳- نام بندرها و جزیره‌های هرمزگان

۳-۱- مقام

۳-۱-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر مقام در کنار آبهای گرم دریای پارس در ۹۶ کیلومتری شمال باختری بندر چارک، بین ۲۶ درجه و ۵۸ دقیقه پهنای شمالی و ۵۳ درجه و ۲۸ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار دارد. میانگین بلندی آن از سطح دریا ۷ متر است.

۳-۱-۲- نام بندر مقام

گویند عارف نامی سیدمحمد عمرقتالی، سرشناس به شاه سیف‌الله القتال که در اوایل سده ۶ ه‍.ق، از عراق به ایران مهاجرت کرده بود، هنگام ورود به خاک ایران در این بندر مقام کرده و در آن جا حلقه ذکر و اورادی با مریدان خود داشته است. از این رو این بندر، مقام نامیده شده است.

۳-۲- نخیلو

۳-۲-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر نخیلو در ۹۸ کیلومتری شمال باختری بندر چارک، بین ۲۶ درجه و ۵۳ دقیقه پهنای شمالی و ۵۳ درجه و ۲۹ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته و میانگین بلندی آن از سطح دریا شش متر است.

۳-۲-۲- بندر نخیلو

بندر نخیلو دارای زمین‌های حاصلخیز بوده که در آنها گندم و جو کشت می‌شود و نخلستان‌های بسیار دارد و ظاهراً به همین جهت به نخلو و نخیلو سرشناس شده است. در فارس نامه ناصری آمده است که بندر نخیلو همان بندر نخلو است.

(ص ۸۷۳)

۳-۳- بندر چیرو

۳-۳-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر چیرو یا چیرویه در ۱۸ کیلومتری باختر کلات و ۵۸ کیلومتری شمال باختری بندر چارک، بین ۲۶ درجه و ۴۳ دقیقه پهنای شمالی و ۵۳ درجه و ۴۴ دقیقه درازای خاوری قرار دارد و میانگین بلندی آن از سطح از دریا ۱۰ متر است.

۳-۳-۲- نام بندر چیرو

به بندر چیرو^{۷۸}، چیرویه نیز گفته می‌شود. این بندر در گذشته دارای دژ و حصار استواری بوده است و حکمران و ساکنان آن، بر بندرها و جزیره‌های نزدیک چیره بوده‌اند. مردم طایفه عبیدلی که مردمی شجاع و توانمند هستند در این بندر زندگی می‌کنند و شاید به همین جهت این بندر، چیرو نامیده شده است:

گر شود چیرو تاج بردارد وز ولایت خراج بردارد
«نظامی گنجوی»

گویند نام پیشین این بندر شیرویه بوده است و شیروای، وزیر بازرگانی بحرین از این بندر برخاسته است.

۳-۴- کلات

۳-۴-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر کلات در ۴۰ کیلومتری شمال باختری بندر چارک، بین ۲۶ درجه و ۴۳ دقیقه پهنای شمالی و ۵۳ درجه و ۵۴ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار دارد. میانگین بلندی آن از سطح دریا حدود ۴۰ متر است.

۳-۴-۲- نام بندر کلات

این بندر در دامنه کوه و کنار دریای پارس قرار دارد و در آن، دژی بر ستیغ کوه وجود داشته که آثار دیوارها و برجهای آن، بازمانده است. از این رو این محل را کلات نامیده‌اند. این بندر به نامهای کلات العبید، قلات و کلات به معنی قلعه و دژ سرشناس

است.

۳-۵- چارک

۳-۵-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر چارک در حدود ۸۵ کیلومتری شمال باختری بندر لنگه، بین ۲۶ درجه و ۴۴ دقیقه پهنای شمالی و ۵۴ درجه و ۱۶ دقیقه درازای خاوری قرار دارد و میانگین بلندی آن از سطح دریا ۵ متر است.

۳-۵-۲- نام بندر چارک

نام این بندر یک واژه پارسی است و ریشه عیلامی دارد. نامهای لارک، کیش، جاسک، خارگ، تمب نامهای عیلامی هستند که از آن روزگار به جا مانده‌اند. مهندس احمد حامی در مقاله خلیج فارس و بندرهای جنوب، چاپ شده در ماهنامه بندر و دریا، شماره ۱۲، تیر ۱۳۶۶ ه.ش، نوشته است:

«پیش از آن که هخامنشیان به خلیج فارس دست یابند، این جا زیر فرمانروایی الامی‌ها (عیلامی‌ها) بود. نامهای خارک، چارک، لارک، جاسک، کیش، تمب، لنگه، قشم و جز اینها از زمان الامی‌ها به جا مانده‌اند.»

به این بندر، آل علی نیز گویند، زیرا آل مفلح و خاندان آل علی در چارک به کمک آل حماد حکمران شدند و برای مدتی بندر آل علی نامیده شد.

۳-۶- بندر حسینه

۳-۶-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر حسینه در حدود ۱۲ کیلومتری جنوب خاوری بندر چارک و در ۱۸ کیلومتری بندر مغویه، بین ۲۶ درجه و ۳۹ دقیقه پهنای شمالی و ۵۴ درجه و ۲۲ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته و بلندی آن از سطح دریا ۵ متر است.

۳-۶-۲- نام بندر حسینه

نام این بندر در آثار تاریخی و جغرافیایی و لغت‌نامه‌ها به صورت حسنو، حسینه، حسینه، حسینه، حصینه نوشته شده است. واژه حصن یا حصنه به معنی قلعه، دژ و پناهگاه است. شاید در این بندر دژی استوار و مستحکم وجود داشته و به همین جهت نام بندر «حصنه» خوانده شده که به مرور زمان به حصینه و حسینه تبدیل شده است. نام این بندر در فارس نامه ناصری (ص ۱۲۷۱) حسنو آمده است. امکان دارد نام این بندر از نام شخصی به نام حسن که در لهجه جنوبی حسنو نیز گویند گرفته شده باشد.

۳-۷- بندر مغو

۳-۷-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر مغویه در ۴۱ کیلومتری باختر بندر لنگه، بین ۲۶ درجه و ۳۶ دقیقه به‌نای شمالی و ۵۴ دقیقه و ۳۱ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته و میانگین بلندی آن از سطح دریا ۵ متر است.

۳-۷-۲- نام بندر مغویه

نام این بندر در گذشته «مغو» بوده است. در لغت‌نامه دهخدا و تاریخ بنادر و جزایر خلیج فارس (تألیف بین سالهای ۱۲۵۰-۱۲۶۴ هـ.ق) از این بندر به نام مغویاد شده است، که به مرور زمان به مغویه تبدیل شده است.

مغو در اصل از واژه مُغ به معنی طایفه‌ای از پارسیان که پیرو آیین زرتشت‌اند، گرفته شده است. در اوستا «موغو» و در پارسی باستان «موگو» آمده است. در کتیبه داریوش بزرگ در بیستون کرمانشاه بارها به واژه موگو یا موغویا یا مغو برمی‌خوریم.

۳-۸- بندر شناس

۳-۸-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر شناس در ۷ کیلومتری جنوب باختری بندر لنگه و کنار جادهٔ اسفالتی بندر لنگه بندر چارک، بین ۲۶ درجه و ۳۲ دقیقه پهنای شمالی و ۵۴ درجه و ۴۸ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته و میانگین بلندی آن از سطح دریا ۱۰ متر است.^{۷۹}

۳-۸-۲- نام بندر شناس

گویند نام این بندر در گذشته «خوش ناس» به معنی مردم خوب بوده است. بعدها خوش ناس ساده شده و به شناس تبدیل گردیده است. آرامگاه شیخ راشد مدنی در این بندر است و مسجدی هم به نام وی وجود دارد.

۳-۹- بندر لنگه

۳-۹-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر لنگه با پهنه‌ای حدود ۸/۳ کیلومترمربع در ۲۷۵ کیلومتری جنوب باختری بندرعباس، بین ۲۶ درجه و ۳۳ دقیقه پهنای شمالی و ۵۴ درجه و ۵۴ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار دارد.

فاصلهٔ هوایی بندر لنگه تا تهران ۱۰۷۲ کیلومتر و بلندی آن از سطح دریا ۱۰ متر است. فاصلهٔ زمینی آن، تا بندرعباس ۲۷۵، تا بوشهر ۸۲۲، تا کنگان ۳۸۰، تا طاهری ۳۴۵، تا چارک ۸۵، تا مغویه ۴۱، تا شناس ۷، تا کُنگ ۵ کیلومتر است.

۳-۹-۲- نام بندر لنگه

واژهٔ لنگه در فرهنگها به معنی تا، فرد، تک، یکتا، بی همتا و نادر آمده است. بنا به برخی روایت‌ها، نام پیشین این شهر به علت وجود مروارید مرغوب و زیاد در



کشتی ایران هرمز ۲۴ در لنگه

آن، بندر مروارید بوده است که به مرور زمان و در اثر حوادث به بندر لنگه تغییر یافته است.

بعضی‌ها بر این باورند که شهر لنگه به دلیل آبادانی، بزرگی و جمعیت زیادی که در گذشته داشته به لنگه یا لنگه دنیا سرشناس بوده و خواسته‌اند بگویند بندر لنگه، لنگه و همانند دنیاست.

برخی دیگر می‌گویند که لنگه همتای بندر بمبئی از نظر نفوس و بازرگانی بوده و خواسته‌اند بگویند این بندر همتا و لنگه بمبئی است و به همین جهت نام لنگه بر این بندر بازمانده است.^{۸۰}

بعضی بر این باورند که لنگه در عربی لنجه به معنی بادیه‌نشین و بیلاق است و چون آب و هوای این بندر نسبت به دیگر نقاط خلیج فارس بهتر بوده و مردم سرزمین‌های جنوبی خلیج فارس، تابستان را در بندر لنگه می‌گذرانیده‌اند، به این محل لنجه گفته‌اند، سپس لنجه تبدیل به لنگه شده و واژه لنگه در اصل فارسی شده لنجه است.

بندر لنگه در روزگار هخامنشیان «گوگانا» نام داشته است. اگر گوگانا، بندر لنگه کنونی باشد، تاریخ بنای این بندر از روزگار هخامنشیان تا امروز به بیش از ۲۵۰۰ سال می‌رسد.^{۸۱}

۳-۱۰- بندر کنگ

۳-۱۰-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر کنگ با پهنه‌ای حدود ۵/۱ کیلومتر مربع در ۵ کیلومتری شمال خاوری بندر لنگه و کنار جاده اسفالت‌بند لنگه - بندر خمیر، بین ۲۶ درجه و ۳۶ دقیقه پهنای شمالی و ۵۴ درجه و ۵۶ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته و میانگین بلندی

آن از سطح دریا ۵ متر است.

۳-۱۰-۲- نام بندر کُنگ

واژه کُنگ در فرهنگها، مرد سطر و قوی هیکل، فربه، مردمان قوی هیکل، مرد شناور استوار خلقت بزرگ جثه و پسر جوان را گویند.^{۸۲} به معنی بیخ و بن خوشه خرما هم آمده است.^{۸۳}

واژه کُنگ در گویش محلی به معنی میوه درخت خرماست. مردم محل هنگامی که ثمر درخت نخل و به لهجه محلی مَغ سبز و کال و نارس است، به آن خُل، خَلنگو گویند. مرحله بعدی زمانی است که خَل یا خَلنگو، قرمز یا زرد شده، شیرین و قابل خوردن است. در این هنگام میوه درخت خرما را کُنگ یا خارگ گویند.^{۸۴}

از آن جا که در گذشته‌های دور درخت خرما در این بندر فراوان بوده و از این محل میوه رسیده درخت خرما، یعنی کُنگ را به دیگر نقاط صادر می‌کرده‌اند، شاید به همین مناسبت نام کُنگ را بر روی این بندر نهاده باشند.

۳-۱۱- دوان

۳-۱۱- جایگاه جغرافیایی

بندر دوان دارای دو بخش خاوری و باختری است. بندرهای دوان خاوری و باختری در ۳۳-۳۴ کیلومتری باختر بندر لنگه، بین ۲۶ درجه و ۳۵ دقیقه پهنای شمالی و ۵۴ درجه و ۳۵ دقیقه درازای خاوری قرار گرفته‌اند. بلندی آنها از سطح دریا ۴-۱۵ متر است.

۳-۱۱-۲- نام بندر دوان

مردم محل بر این باور بودند که این ناحیه جایگاه دیوان بوده و به آن دیوان می‌گفتند و

بعضی‌ها آن را کافرگان می‌خواندند، یعنی سرزمین کافران. به مرور زمان نام این محل به دیوان و سپس به دوان تبدیل یافت.

۳- ۱۲- تاونه

۳- ۱۲- ۱- جایگاه جغرافیایی

بندر تاونه یا طاحونه، در ۷ کیلومتری جنوب باختری بندر چارک، بین ۲۶ درجه و ۴۳ دقیقه پهنای شمالی و ۵۴ درجه و ۱۲ دقیقه درازای خاوری قرار گرفته و میانگین بلندی آن از سطح دریا صفر است.

۳- ۱۲- ۲- نام بندر تاونه

بندر تاونه در کنار کوهی که ادامه آن وارد دریا شده است، قرار دارد. بر ستیغ این کوه دژ مستحکمی بنا شده و در روزگار قاجاریه سیداحمد بشیری در آن زندگی می‌کرده است.^{۸۵} ظاهراً از این کوه چشمه آبی جاری بوده که در زیر چشمه «طاحون» یا «طاحونه» ای یا آسیاب آبی وجود داشته است. به همین جهت این محل را طاحونه نامیده‌اند.^{۸۶} طاحونه به مرور زمان به تاونا، تااونه و تاونه تبدیل یافته است.

۳- ۱۳- معلم

۳- ۱۳- ۱- جایگاه جغرافیایی

بندر معلم در ۱۸ کیلومتری شمال خاوری بندر لنگه و کنار جاده اسفالت بندرلنگه - بندر حمیران، بین ۲۶ درجه و ۴۰ دقیقه پهنای شمالی و ۵۵ درجه و ۳ دقیقه درازای خاوری قرار گرفته و میانگین بلندی آن از سطح دریا ۱۵ متر است.

۳-۱۳-۲- نام بندر معلم

واژه معلم به معنی ناخدا و فرمانده کشتی است. شاید در این بندر یکی از ناخدایان سرشناس خلیج فارس زندگی می‌کرده و یا این که پس از مرگ در آن جا به خاک سپرده شده باشد و به همین جهت این بندر، معلم نامیده شده است.

۳-۱۴- بندر حمیران

۳-۱۴-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر حمیران در ۲۵ کیلومتری شمال خاوری بندر لنگه و در کنار جاده آسفالت بندر لنگه - بندر خمیر، بین ۲۶ درجه و ۴۲ دقیقه پهنای شمالی و ۵۵ درجه و ۵ دقیقه درازای خاوری قرار گرفته است و میانگین بلندی آن از سطح دریا ۸ متر است.

۳-۱۴-۲- نام بندر حمیران

از آن جا که کوهی به نام حمیران در شمال این بندر و در ۲۸ کیلومتری شمال خاوری بندر لنگه به بلندی ۲۵۰ متر از سطح دریا افتاده است.^{۸۷} نام این بندر نیز به حمیران سرشناس شده است.

۳-۱۵- خمیر

۳-۱۵-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر خمیر با پهنه‌ای حدود ۴/۵ کیلومتر مربع، در ۱۵۴ کیلومتری جنوب باختری بندرعباس، بین ۲۶ درجه و ۵۷ دقیقه پهنای شمالی و ۵۵ درجه و ۳۵ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته و بلندی آن از سطح دریا حدود ۱۵ متر است.

۳-۱۵-۲- نام بندر خمیر

نام این بندر شاید در گذشته خمیر بوده است. خمیر در فرهنگها به معنی محل اجتماع مردم آمده است. گمان می‌رود در گذشته مردم برای اجرای مراسم مذهبی و ملی خود، و یا برای صید ماهی و مروارید در این محل حضور می‌یافتند. از این رو به آن خمیر می‌گفتند که به مرور زمان به خمیر تبدیل شده است.

۳-۱۶- بندر شهید رجایی

بندر شهید رجایی در ۲۰ کیلومتری باختر بندر عباس قرار دارد. مجتمع بزرگ آن، در ۱۳۶۳ ه.ش، گشوده شد و یکی از بندرهای بزرگ خاورمیانه به شمار می‌رود. پهنه این بندر ۲۵ کیلومتر مربع است.

بندر شهید رجایی توسط کنسرسیوم ایتالیایی «کندوته» بنا شده و مهندسان مشاور هلندی «ندتو» نظارت آن را داشته‌اند. این بندر به لحاظ دارا بودن ترمینالهای گوناگون و تأسیسات بسیار، بندری کامل و مدرن است و دارای یک حوضچه اصلی گردش و سه حوضچه برای پهلوگیری کشتی‌هاست.

ترمینال‌های این بندر، عبارتند از: ترمینال کانتینر شماره یک، کانتینر اصلی، کالاهای عمومی، کالاهای ویژه، غلات، تخلیه، روغن مایع، تأسیسات پهلوگیری کشتی‌ها، ترمینال نفتی، ترمینال کشتی‌های لُش

ترمینال نفتی اسکله، دو کشتی ۷۰ هزار تنی را در یک زمان می‌تواند پذیرد. تمامی اسکله‌ها مجهز به تأسیسات آب، برق، سوخت و تلفن است و کشتی‌ها می‌توانند از این تسهیلات استفاده کنند.

درازای موج شکنها در این بندر ۷۰۰۰ متر است و دارای جاده ماشین‌رو تا انتهای موج شکنها و شاخه‌های فرعی آنهاست تا سرویس بویه‌ها (چراغهای دریایی) به آسانی صورت گیرد و یا برای تعمیر موج شکنها بتوان اقدام کرد.

این بندر دارای ۱۱ انبار سرپوشیده نگاهداری کالا، هر یک به پهنه ۹۰۰۰ مترمربع

است. برای ورود به بندر شهید رجایی، از راه دریا، کانالی به درازای ۷۰۰۰ متر و به پهنای ۲۶۰ متر و ژرفای ۱۳/۵ متر از دهانه موج شکنها به سوی دریا لایروبی شده است. کشتی‌هایی که به این بندر وارد می‌شوند بایستی به فاصله دو مایلی از درونگاه کانال یاد شده لنگر اندازند. از آنجا راهنمای بندر، کشتی را در کانال هدایت می‌کند تا به حوضچه برسد و در اسکله مربوط پهلو گیرد.

آب مورد نیاز بندر و کشتی‌ها با ۳ دستگاه آب شیرین‌کن تأمین می‌شود. برق بندر از نیروگاه گازی بندرعباس تأمین می‌گردد و خود بندر نیز دارای نیروگاه برق اضطراری است.

در خاور بندر شهید رجایی، بندرگاه ترافیک کرانه‌ای و ماهیگیری قرار دارند، که دارای تأسیساتی به شرح زیراند:

- (۱) موج‌شکن، شامل دو شاخه اصلی و دو شاخه فرعی.
 - (۲) بندرگاه کرانه‌ای دارای ۱۰۷۰ متر اسکله و چهار انبار سرپوشیده و یک سالن مسافری.
 - (۳) حوضچه شیلات، شامل ۱۱۷۳ متر اسکله و دروازه‌های ورود و خروج اضطراری.
- بندر شهید رجایی توسط راه آسفالت به دیگر نقاط کشور پیوسته است. به علاوه از راه خط آهن بافق - بندرعباس نیز امر کالارسانی را انجام می‌دهد.
- این بندر به نام شهید رجایی، ریاست جمهور پیشین جمهوری اسلامی ایران، شهید رجایی نامیده شده است.

۳-۱۷- بندرعباس

۳-۱۷-۱- جایگاه جغرافیایی

بندرعباس با پهنه‌ای حدود ۴۴/۷ کیلومتر مربع، در کرانه شمال تنگه هرمز و در کنار دریای مکران، بین ۲۷ درجه و ۱۱ دقیقه پهنای شمالی و ۵۶ درجه و ۱۸ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروگرینویچ قرار گرفته و بلندی آن از سطح دریا ۱۰ متر است. فاصله هوایی بندرعباس تا تهران ۱۰۶۰ کیلومتر و فاصله زمینی آن، تا تهران ۱۵۰۱، تا کرمان ۴۹۸، تا شیراز ۶۰۱، تا بستک ۲۶۰، تا خمیر ۱۵۴، تا کنگ ۲۷۰، تا لنگه ۲۷۵، تا جاسک ۳۳۰، تا قشم ۲۰، تا میناب ۱۱۰، تا هرمز ۳۰ کیلومتر است.

فاصله دریایی بندرعباس تا خرمشهر ۵۸۰، تا کویت ۵۵۰، تا دوحه ۳۲۰، تا بوموسی ۱۱۵، تا شارجه ۱۳۵، تا چابهار ۳۰۵، تا مسقط ۲۵۵، تا کانادا - مونتreal ۷۹۳۸، تا آمریکا - نیواورلئان ۹۳۲۸، تا هلند - رتردام ۶۱۳۳، تا آلمان - هامبورگ ۶۴۰۳، تا انگلستان - لندن ۶۹۰۲، تا سوئد - استکهلم ۶۹۱۵، تا هند - بمبئی ۱۰۷۳، تا سنگاپور ۳۳۸۱، تا ژاپن - توکیو ۶۲۸۵، تا چین - شانگهای ۵۵۷۳، تا مصر - سوئز ۲۷۵۵ مایل دریایی است.^{۸۸}

۳-۱۷-۲- نام بندرعباس

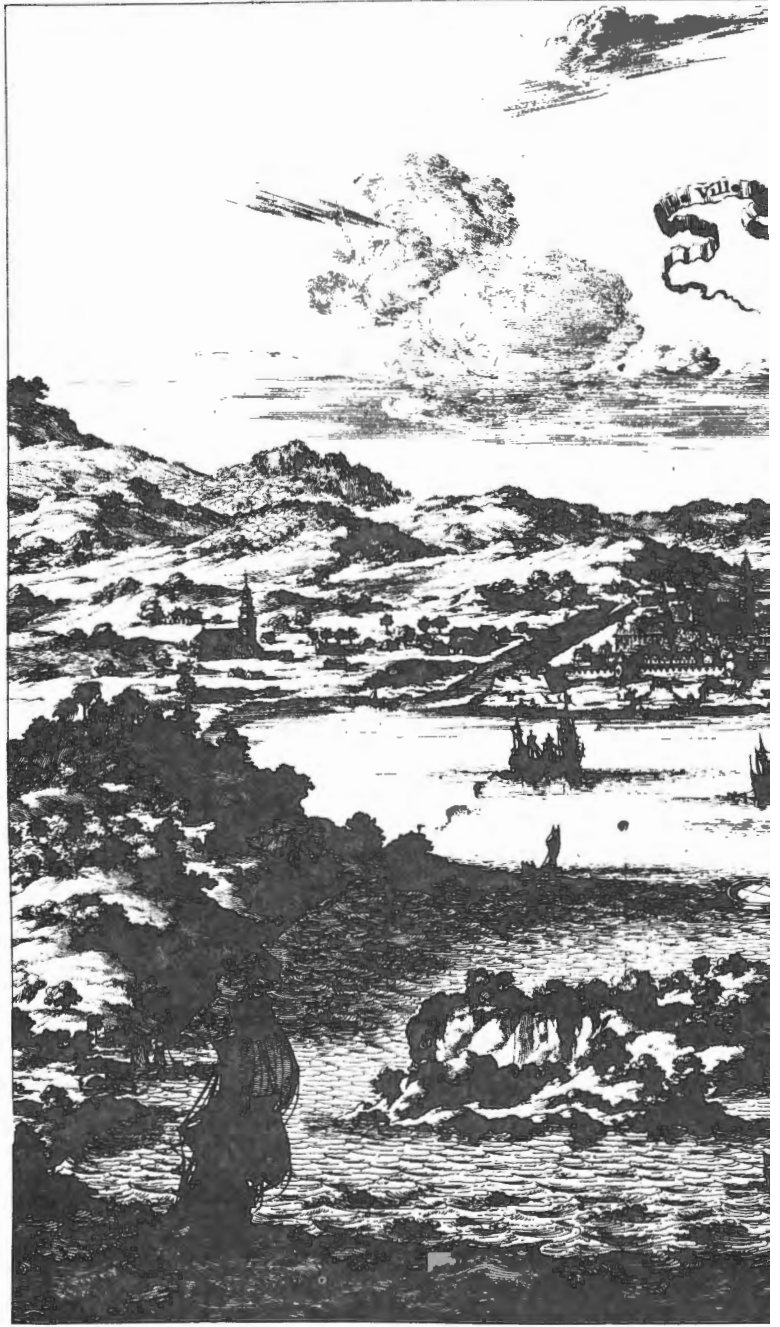
شهر بندرعباس از روزگاران کهن دارای نامهایی چون گامارااو، گامبارائو، گامارائو، گامبری، گمبرون، گمیرون، گامرون، گمبرو، گمرو، و جرون بوده است.

بندرعباس در محل یا نزدیک یک آبادی ماهیگیری به نام شهر و یا سورو یا تهرو، و به گفته حمدالله مستوفی، نویسنده کتاب نزهةالقلوب، توسر، افتاده بوده است. در اوایل سده ۸ هـ ق، که نام جزیره امروزی هرموز از جرون به هرمز تبدیل گشت، نام جرون به شهر و تغییر یافت. با پیشرفت هرموز و درآمدن آن به صورت یک مرکز تخلیه کالای بازرگانی و بازرگانی کشتی‌ها بین جزیره هرموز و کرانه‌های ایران، جرون به مرور گسترش یافت.

در اوایل سده ۱۰ م، پرتغالی‌ها بر هرمز و باریکه کرانه‌ای روبروی آن، و همچنین جرون دست یافتند، و همین جرون به دلیل وجود خرچنگ زیاد در کرانه‌اش «گمرو»



منظره ای از بندرعباس - گامرون در خلیج فارس



نقل از سفرنامه سرالبرت دومانداسلو

نامیده شد. در سال ۱۶۱۵ م، ایرانیان، گمرو را از پرتغالی‌ها گرفتند و هفت سال بعد، با کمک کشتی‌های شرکت هند خاوری، دست پرتغالی‌ها را از جزیرهٔ هرموز نیز کوتاه کردند. شاه عباس بزرگ صفوی، به پاس این خدمت و برای این که گمرو یا گمبرون، بزرگترین بندر ایران شود، به شرکت هند خاوری امکاناتی در گمبزو، که انگلیسی‌ها آن را «گامبرون» می‌خواندند، داد. شاه عباس سپس این بندر را به نام خود، بندرعباس خواند. در مکاتبات اداری دوران قاجاریه و پهلوی اول، از این شهر به نام عباسی یاد می‌شده است.^{۸۹}

۳۰-۱۸- بوموسی

۳-۱۸-۱- جایگاه جغرافیایی

جزیرهٔ بوموسی با پهنه‌ای حدود ۱۲ کیلومترمربع در آبهای دریای پارس در ۷۵ کیلومتری بندر لنگه، بین ۲۵ درجه و ۵۲ دقیقه پهنای شمالی و ۵۵ درجه و یک دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته است.

شهر بوموسی با پهنه‌ای حدود ۲/۲ کیلومترمربع در جنوب خاوری بندرلنگه و در خاور جزیرهٔ سیری، بین ۲۶ درجه و یک دقیقه پهنای شمالی و ۵۴ درجه و ۵۹ دقیقه درازای خاوری قرار دارد. فاصلهٔ آن، تا خرمشهر ۴۸۰، تا بندر امام خمینی ۴۶، تا کویت ۴۵۰، تا خارگ ۳۵۰، تا بوشهر ۲۳۵، تا دوحه ۲۰۵، تا کیش ۷۰، تا لنگه ۴۱، تا قشم ۱۰۰، تا بندرعباس ۱۱۵، تا جاسک ۲۰۰، تا چابهار ۲۶۰ و تا مسقط ۳۱۰ مایل دریایی است.

۳-۱۸-۲- نام جزیرهٔ بوموسی

این جزیره به نامهای بوموسی، ابوموسی، بن موسی، بوموف، باباموسی و گپ سبزو خوانده شده است. در زیر به بررسی هر یک از این نامها، می‌پردازیم:

(۱) این واژه از دو پارهٔ «بو» و «موسی» تشکیل شده است، که بو به معنی رایحه می‌باشد و کوچک شدهٔ آن، بود، باشد، باشیم و بوم است.

بوم به معنی جا، مقام، منزل و مأوا و سرزمین است، به طوری که می‌گویند: مرغ بوم

گرفت، یعنی آشیانه، خانه و وطن گرفت. در اوستا būmi، سانسکریت bhūmi، پارسی باستان būm، پهلوی būm به معنی سرزمین آمده و سنایی غزنوی آن را به دو معنی آورده است:

کشوری را که عدل عام ندید بوم در بومش ایچ بام ندید
موسی هم نام شخص است و بوموسی، یعنی سرزمین موسی. بنابراین می‌توان گفت که پیش از اسلام، شخص ایرانی الاصل سرشناسی به نام موسی در این جزیره زندگی و حکومت می‌کرده و نام جزیره از نام او گرفته شده و به سرزمین موسی (بوموسی) سرشناس شده است.

۲) واژه ابوموسی نیز از دو بهر تشکیل می‌شود: «ابو» صورت بیان عربی «اب» یعنی پدر است. این واژه بیشتر در اول‌گنیه می‌آید. این واژه در فارسی هم مصطلح است و به طور معمول ابو به نام پدر به کار می‌رود. از آن جا که ابوموسی اشعری، کنیه عبدالله بن قیس (وفات ۴۴ هـ ق) صحابی سرشناس که از فاتحان و شجاعان اسلام بوده، می‌باشد. شاید در دوران نخستین اسلام و گشودن جزیره‌ها و بندرهای دریای پارس به دست مسلمانان، این جزیره به احترام ابوموسی اشعری، برای مدتی ابوموسی نامیده شده باشد.

۳) کارستن نیبور آلمانی در ۱۷۶۵ م / ۱۱۷۹ هـ ق، از مسقط به جاسک و از آن جا به بوشهر رفت و خلیج فارس را مورد بازدید و بررسی قرار داد. وی در این سفر نقشه خلیج فارس را ترسیم کرد. در این نقشه از جزیره بوموسی به نام بوموف یاد کرده است. به نظر می‌رسد که در زمان بازدید نیبور از جزیره بوموسی، نام این جزیره بوموسی بوده که به علت اشتباه بیان، نیبور «بوموسی» را «بوموف» نوشته و در نقشه خود، آورده است و یا این که به مرور زمان به علت دگرگونی بوموسی به بوموف تبدیل شده باشد.

۴) نام این جزیره شاید همانند نامهای ایرانی چون باباکوهی، باباطاهر، و... باشد که در دریای پارس و کرانه‌های آن هم پیشینه دارد، مانند: با سعیدو، بابا حسنی، و... شاید نام این جزیره باباموسی بوده است. بابا اصطلاح دوران صفویه و بازمانده از دوران

تیموری و سلجوقی است، که به مرشدان و زاهدان اطلاق می‌شده است. بیشتر زاهدانی که گوشه‌ای را برای عبادت اختیار می‌کرده‌اند، بابا یا بو، می‌نامیده‌اند.

(۵) چون جزیره بوموسی دارای آب شیرین، کشتزار و مراتع خوب بوده است، مردم بندر لنگه تا ۸۰ سال پیش، آن را «گپ سبزو» یعنی سبزه‌زار بزرگ می‌خواندند.

شیخ شارجه در گذشته گوسفندان خود را برای چرا به جزیره بوموسی یا گپ سبزو می‌فرستاده و حق چرای آنها را به دولت ایران و حاکم بندر لنگه می‌پرداخته است. پس از رخنه انگلیسی‌ها به خلیج فارس، آنان برای طرد عنصر ایرانی از آن، عنوان ابوموسی را، که یک نام عربی است، برای این جزیره برگزیدند.

با توجه به آن چه گفته شد، به نظر می‌رسد که نام این جزیره در اصل بوموسی که یک نام پیشین ایرانی است، بوده که به مرور زمان و با دخالت بیگانگان استعمارگر به ابوموسی تبدیل شده است.

استاد فریدون جنیدی در تیرماه ۱۳۷۳ ه.ش، نامه‌ای مبنی بر تأیید نام ایرانی جزیره بوموسی مرقوم داشته‌اند، که عیناً به شرح زیر است:

جناب آقای ایرج افشار سیستانی، پژوهشگر گرامی

انتشار کتاب گرامی جزیره بوموسی و جزایر تئب بزرگ و تئب کوچک یکی دیگر از اقدام‌های فرهنگی ارزشمند است، که در این چند سال اخیر شاهد آن، بوده‌ایم:

مدارکی که در این کتاب ارزشمند گردآوری شده است، هیچ گونه شک و گمان در ایرانی بودن آن، نمی‌گذارد. درباره نام جزیره و صورتهای گونه‌گون آن، نیز مطالب سودمند آمده است، و اگر اجازه بفرمایید، سخنی هم بنده بدان بیافزایم:

یک دریاچه خودجوش که از هیچ رود یا چشمه‌ای آب نمی‌گیرد، در خراسان وجود داشته و دارد که همواره مورد نگرش و احترام ایرانیان بوده است و نام این دریاچه در کتاب بندهش به گونه «سو» آمده است.

دریای سو به ابرشهر (نیشابور) بر سر کوه توس است. چنان گوید که «سو» بهر نیک خواهی و بهی و افزایش روزی از آن یاد شده است.

از این دریاچه، ابوریحان بیرونی نیز در آثارالباقیه یاد کرده است و علت وجود آبِ همیشگی در آن را، در آن دانسته است، که بُن این دریاچه به وسیلهٔ زانو یا شتر گلوبی طبیعی به یک مخزن بزرگ، آب می‌داده، که ممکن است فرسنگها نیز با آن فاصله داشته باشد.

این دریاچه به زبان خراسانیان «سُوژ» نامیده می‌شود، که تلفظ معمولی واژه «سبز» باشد، و ابوریحان نیز از آن با همین عنوان یاد کرده است:

«اما آبی که میان ابرشهر و توس در سرکوه است، آن دریاچه‌ای می‌باشد

که دور آن، یک فرسخ می‌شود و به سبزود موسوم است.»

نام این چشمه در شاهنامه به همان گونهٔ «سُو» آمده است، آن جا که مؤیدان، یزدگرد

دوم را برای درمان به نزد آب آن چشمه می‌برند:

چو نزدیکی چشمهٔ سُو رسید برون آمد از مهد و چشمه بدید
با این شواهد باستانی، ملاحظه می‌شود که می‌توان سبز را با گونه‌ای دیگر از تلفظ

«سُوژ» و «سُو» خواند.

از سویی، چنان که خود در کتاب نامبرده اشاره فرموده‌اید «بوم»، یعنی بخش نخستین آن، بی‌گمان فارسی است.

نام دیگر این جزیره که در بوشهر و دیگر شهرهای پارس «گپ سبز» آمده است، سبز با پیوند «او» و نشانهٔ تصغیر یا اشاره یا نسبت باشد همراه است و احتمالاً همان نشان اشاره است و در اصل «گپ سبز» بوده است.

بدین ترتیب ترکیب بوم با پیوند «او» و صفت سبز = سُو = سا، نام ایرانی دیگر را تأیید می‌کند، که معنی آن، بوم سبز، یا زمین سبز بوده باشد: سبز بومو، بوموسبز، بوموسو، بوموسا، که به تقلید از نوشته‌های عربی «سا» در آن، به گونهٔ «سی» نوشته شده و احتمال عربی بودن به آن داده‌اند. ارادتمند فریدون جنیدی، بنیاد نیشابور، تیرماه

۳-۱۹- جزیرهٔ تُنب بزرگ

۳-۱۹-۱- جایگاه جغرافیایی

جزیرهٔ تُنب بزرگ با پهنه‌ای حدود ۱۱ کیلومتر مربع در جنوب باختری جزیرهٔ قشم و در بخش شمالی خط منصف خلیج فارس، بین ۲۶ درجه و ۱۵ دقیقه و ۲۶ درجه و ۱۹ دقیقه پهنای شمالی و ۵۵ درجه و ۱۶ دقیقه و ۵۵ درجه و ۱۹ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته است.

فاصلهٔ جزیرهٔ تُنب بزرگ تا جزیرهٔ قشم ۱۷ مایل یا ۳۱/۵ کیلومتر، تا جزیرهٔ تُنب کوچک ۷/۵ مایل یا ۱۳/۸۹ کیلومتر، تا بندرعباس ۹۷ مایل یا ۱۸۰ کیلومتر، تا جزیرهٔ بوموسی ۲۷ مایل یا ۵۰ کیلومتر و تا بندر لنگه ۳۰ مایل یا ۵۵/۵ کیلومتر است، در حالی که دوری آن، از کرانه‌های رأس الخیمه (جزیرهٔ حمرا) از ۴۶ مایل دریایی یا ۸۲ کیلومتر فراتر می‌رود. این جزیره تقریباً به شکل دایره است و حدود ۲/۵ مایل، یعنی ۴/۶۰ کیلومتر قطر دارد.

۳-۱۹-۲- نام جزیرهٔ تُنب بزرگ

این جزیره به نامهای تُنب بزرگ، تُنب گپ، تُنب بزرگ، تُنب مار، تُنب مار بزرگ، تل مار، و... خوانده شده است.

واژهٔ تُنب و یا تُنب، پارسی دری یا تنگستانی (پارسی جنوبی) است، که تپه، پشته و تل معنی می‌دهد. در گذشته‌ای نه چندان دور، در این جزیره شمار زیادی مار سمی وجود داشته و به همین جهت آن را تُنب مار، تُنب مار و تل مار می‌گفتند.

نام برخی از روستاهای بنادر و جزایر نواحی لنگه و بوشهر تُنب است، مانند: تُنب لاورو، تنبوی شمالی و تنبوی جنوبی، تنبو و دوتنبو... در لغت دری که امروز در بندرهای خلیج فارس، لارستان، سیستان، افغانستان، تاجیکستان و... زبان مادری مردم است، نیز امثال و حکم زیادی وجود دارد.

تنبی بتنبه و گودی پرآب، یعنی تپه‌ای فرو ریزد و گودی پر شود، مانند این که گفته شود فلانی تنب‌گوشته، که اشاره به فرد چاق است.

در گویش دریانوردان محلی، این جزیره را تُمب گپ، یعنی تُمب بزرگ می‌نامند. در اسناد و مکاتبات سده اخیر بیشتر از آن، به نام تُمب و تُمب بزرگ یاد شده است.^{۹۱}

۳-۲۰- جزیره سیری

۳-۲۰-۱- جایگاه جغرافیایی

جزیره سیری با پهنه‌ای حدود ۱۷/۳ کیلومتر مربع در باختر جزیره بوموسی، بین ۲۵ درجه و ۵۳ دقیقه تا ۲۵ درجه و ۵۶ دقیقه پهنای شمالی و ۵۴ درجه و ۲۹ دقیقه تا ۵۴ درجه و ۳۳ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته و بلندترین نقطه آن از سطح دریا ۳۴ متر است.

درازای جزیره ۶/۰۷ و پهنای آن ۴/۶۵۰ کیلومتر است. فاصله آن، تا شهر بوموسی حدود ۲۷ مایل یا ۵۰ کیلومتر، تا بندرعباس ۱۵۲ مایل یا ۲۸۱ کیلومتر، تا لنگه حدود ۴۱ مایل یا ۷۶ کیلومتر و تا جزیره فارورگان ۲۲ کیلومتر است.

۳-۲۰-۲- نام جزیره سیری

این جزیره به نامهای: سُری، سیری، سِری همانند سیرجان، سیرگان، سیر، سیروان، سیرچ، سیرک، سراوان، سیرون، و... یک نام ایرانی است که در نقاط گوناگون ایران زمین وجود دارند. بعضی از نویسندگان، از جمله اقبال یغمایی در کتاب خلیج فارس خود، ص ۸۴ و سرهنگ علی ملک‌زاده در کتاب جغرافیای طبیعی و تاریخ سیاسی خلیج فارس، ص ۶۴ از این جزیره به نام سُوری یاد کرده‌اند. سُوری در فرهنگها به معنی نوعی از ریاحین سرخ و نام گلی سرخ رنگ و هر گل و لاله که سرخ باشد، آمده است.

۳-۲۱- جزیره شتوار

۳-۲۱-۱- جایگاه جغرافیایی

جزیره شتوار با پهنه‌ای حدود یک کیلومتر مربع در خاور جزیره لاوان، بین ۲۶ درجه و ۲۵ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته و بلندی آن از سطح دریا



یکی از اسکله های بارگیری نفت خام متعلق به ایران در خلیج فارس

۱۰ متر است.

فاصله جزیره شتوار تا بندر نخیلو ۱۰، تا جنوب باختری رأس نخیلو ۷، تا کیش ۸۶، تا بندر لنگه ۱۷۶ کیلومتر و تا بندر مقام، که در حال حاضر برای رفت و آمد به این جزیره مورد استفاده قرار می‌گیرد، ۲۰ کیلومتر است.

۳- ۲۱- ۲- نام جزیره شتوار

این جزیره به نامهای: شتوار، شتیوار، شتور، شتو، شیدور، شیت‌وار، شیت‌ور، شطور خوانده شده است، ولی درست آن، شتور است که یک واژه سره پارسی دری است و مردم منطقه خلیج فارس آن را بدین نام بیان می‌کنند.

شتور به پارسی دری به معنی کج، نابرابر، ناهموار، چیزی که گوشه آن با گوشه دیگرش هم‌سان و برابر نباشد و جدا شده از چیزی، که اشاره به جدا شدن جزیره شتوار از جزیره لاوان است. در زیر به یک مثل دری در این مورد بسنده می‌شود.

«در بُرش اِ شتوری چشش چد شش»

dar boroš e šaturi česseš čedesesš

یعنی: در بُرش این (جامه - قبا) کج و غیر هم‌سان و نابرابر رفته‌ای.^{۹۲}

۳- ۲۲- شیخ اندرابی

۳- ۲۲- ۱- جایگاه جغرافیایی

جزیره شیخ اندرابی در شمال باختری جزیره قشم و برابر بندر لافت نو و در نزدیکی آن، تقریباً بین ۲۶ درجه و ۵۳ دقیقه پهنای شمالی و ۵۵ درجه و ۴۵ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته است. بخشی از این جزیره در هنگام مد دریا به زیر آب می‌رود و غیر قابل سکونت است. درازا و پهنای آن را ۲۰۰ × ۱۰۰ متر تخمین زده‌اند.

۳- ۲۲- ۲- نام جزیره شیخ اندرابی

در این جزیره یک گور که بقعه یا قدمگاه شیخ اندرابی است، وجود دارد. نام جزیره از نام صاحب گور، یعنی شیخ اندرابی گرفته شده است.

محمدعلی سدیدالسلطنه (کبابی)، مؤلف کتاب بندرعباس و خلیج فارس، ضمن شرح آبادی‌ها و راههای جزیره قشم، از جزیره شیخ اندرابی نیز نام برده است: «چون از مدینه قشم به قریه لافت روند از راه خوریه در دهنه خور لافت جزیره‌ای است کوچک موسوم به جزیره شیخ اندرابی و در آن جا آبادی نیست فقط فراز کوه آن جا بقعه‌ای است مخروطی شکل و معروف به قدمگاه شیخ اندرابی، و لافتی‌ها روی مقابر خود، اشجار صبر غرس کنند.»^{۹۳}

۳- ۲۳- جزیره فارور

۳- ۲۳- ۱- جایگاه جغرافیایی

جزیره فارور با پهنه‌ای حدود ۲۶/۶ کیلومتر مربع در ۲۲ کیلومتری کرانه‌های جنوبی ایران، یعنی جنوب رأس نخیلو روبروی کرانه بستانه، میان جزیره‌های کیش و تنب کوچک، در شمال جزیره سیری و جنوب بندر لنگه، بین ۵۴ درجه و ۲۹ دقیقه تا ۵۴ درجه و ۳۳ دقیقه درازای خاوری و ۲۶ درجه و ۱۵ دقیقه تا ۲۶ درجه و ۱۹ دقیقه پهنای شمالی نسبت به نیمروزگرنویج قرار دارد.

فاصله جزیره فارور از راه دریا تا بندر بستانه ۲۲، تا جزیره فارورگان ۱۵، تا بندر مغویه ۲۹، تا جزیره کیش ۵۷/۵، تا هندرابی ۸۶، تا بندر لنگه ۴۵، تا شهر بوموسی ۶۷، تا بندرعباس ۲۶۲ کیلومتر است.

بلندترین نقطه آن از سطح دریا ۱۴۵ متر است. بزرگترین قطر آن ۷/۵ کیلومتر و پهنای آن را در جهت خاوری-باختری حدود ۴/۵ کیلومتر نوشته‌اند.

۳- ۲۳- ۲- نام جزیره فارور

فارو، نام شهر و بندری است در جنوب کشور پرتغال، که مرکز ایالت آلگاره، است. شاید پرتغالی‌ها، که از اوایل سده ۱۰ ه.ق، بر خلیج فارس حکومت داشته‌اند، نام بندر مهم «فارو» در جنوب پرتغال را بر روی این جزیره نهاده باشند، که به مرور زمان به



طبیعت در جزایر ایرانی خلیج فارس

«فارور» تبدیل شده است.

واژه «فرو» پیشوندی از اصل لاتینی فروم (آهن) به معنی مربوط یا منسوب به آهن است. از آن جا که در این جزیره، معادن مهم آهن موجود است، امکان دارد به فرو یا فروم نامگذاری شده باشد و بعدها به علت دگرگونی به فرور یا فارور تغییر یافته است. به این جزیره «فرورو» نیز می‌گفته‌اند. واژه فرورو به معنی جانب پایین، مانند: باد فرورو است. شاید به همین مناسبت این جزیره را فرورو نامیده باشند. بنابراین تصور می‌رود که نامگذاری این جزیره در ابتدا به «فرو» گرفته از واژه فروم (آهن) و همچنین جانب پایین، مانند باد فرور بوده، که بعدها به علت دگرگونی به فرور یا فارور تبدیل گشته و مصطلح شده است.^{۹۴}

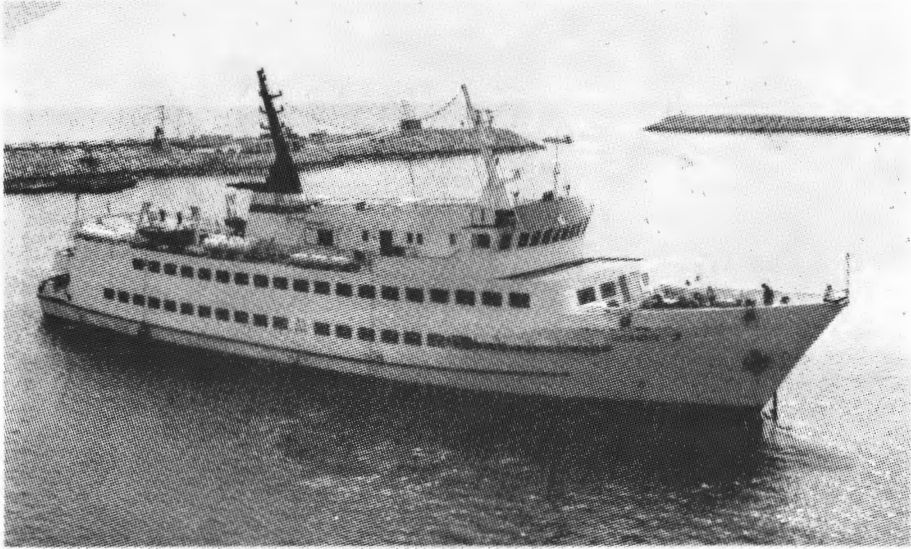
۳- ۲۴- فارورگان

۳- ۲۴- ۱- جایگاه جغرافیایی

جزیره فارورگان با پهنه‌ای حدود یک کیلومتر مربع در ۱۵ کیلومتری جنوب باختری جزیره فارور و ۳۷ کیلومتری کرانه‌های جنوبی ایران، یعنی جنوب رأس نخیلو، برابر کرانه بستانه، میان جزایر فارور و سیری در شمال جزیره سیری و جنوب باختری بندر لنگه، بین ۲۶ درجه و ۶ دقیقه تا ۲۶ درجه و ۸ دقیقه پهنای شمالی و ۵۴ درجه و ۲۶ دقیقه تا ۵۴ درجه و ۲۷ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار دارد. فاصله جزیره فارورگان از راه دریا تا بندرعباس ۲۷۷، تا لنگه ۶۷، تا شهر بوموسی ۶۶ و تا جزیره کیش ۷۲/۵ کیلومتر است. بلندترین نقطه آن از سطح دریا ۳۷ متر است. بزرگترین قطر جزیره ۱/۴ کیلومتر است، ولی درازا و پهنای آن را، $1/4 \times 1/4$ کیلومتر نوشته‌اند، که با توجه به یک کیلومتر مربع پهنه این جزیره درست به نظر نمی‌رسد.

۳- ۲۴- ۲- نام جزیره فارورگان

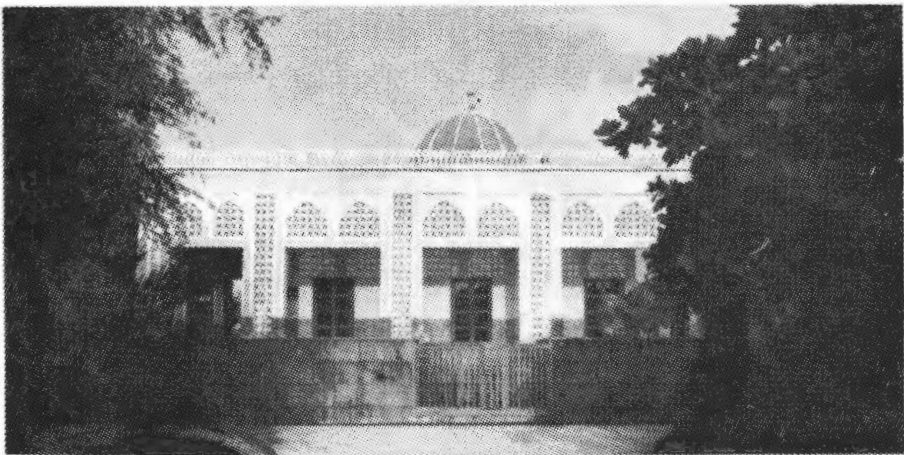
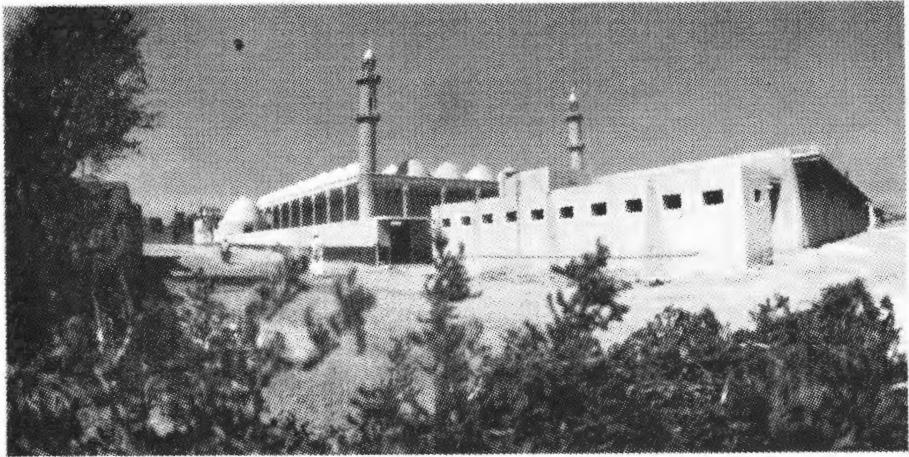
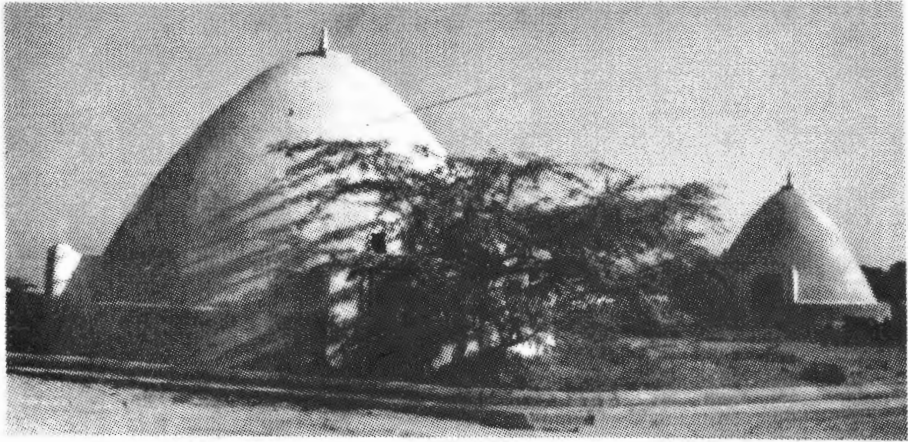
پژوهشگران و نویسندگان ایرانی و خارجی تاکنون از این جزیره به نامهای: فارور



کشتی هرمز ۲ در حوضچه بندر قشم



جزیره قشم - بلوار امامعلی خان - سردار نامی ایران



بناهای دیدنی جزایر ایرانی خلیج فارس - قشم

کوچک، فرور کوچک، نایوفارور، نایوفرور، نیوفارور، بنی فرور، بنی فرور و بنی فرور یاد کرده‌اند.

نام این جزیره در اواخر ۱۳۷۰ ه.ش، به دستور مقام معظم رهبری، از بنی فرور به فارورگان تغییر یافته است.^{۹۵}

۳-۲۵- قشم

۳-۲۵-۱- جایگاه جغرافیایی

جزیره قشم بزرگترین جزیره دریای پارس، با پهنه‌ای حدود ۱۴۴۵ کیلومترمربع در نزدیکی تنگه هرمز، بین ۲۶ درجه و ۴۵ دقیقه پهنای شمالی و ۵۵ درجه و ۴۷ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته و بلندی آن از سطح دریا ۱۰ متر است.

درازای آن ۱۱۲ و پهنای جزیره ۱۱ تا ۳۳ کیلومتر است.

فاصله هوایی جزیره قشم تا تهران ۱۰۷۴، کیلومتر و فاصله دریایی آن، تا خرمشهر ۵۷۰، تا بندر امام خمینی ۵۵۰، تا کویت ۵۴۰، تا گناوه ۴۵۰، تا خارگ ۴۴۰، تا بوشهر ۴۲۵، تا دوحه ۳۰۵، تا جزیره کیش ۱۶۵، تا سیری ۱۲۰، تا بوموسی ۱۰۰، تا لنگه ۱۲۰، تا شارجه ۱۲۰، تا بندرعباس ۱۱، تا بندر جاسک ۱۲۵، تا چابهار ۲۹۵، تا مسقط ۲۴۵ مایل است.

۳-۲۵-۲- نام جزیره قشم

این جزیره در گذر زمان به نامهای بُرخت، آراکتا، اُراکتا، کاوان، ابرکاوان، ابرکمان، ابرکافان، بنی کاوان، ابن کاوان، کیش، قیس، طویله (دراز)، لافت، لار، باسعیدو (باسعدو)، کسم، کشم، جاسک، خاسک، قاسمی، جسم و قشم سرشناس بوده است. ایرانیان پیش از اسلام، این جزیره را بُرخت و ابرکاوان می خوانده‌اند و واژه بُرخت تا چیرگی پرتغالی‌ها بر این جزیره به کار می‌رفته است.

لسترنج، در کتاب جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی، از جزیره قشم یاد

کرده و نوشته است:

«جزیره بزرگی که در قسمت تنگه خلیج فارس و امروز کشم نامیده می‌شود و آن را جزیره طویله هم می‌گفتند، ظاهراً باید همان جزیره‌ای باشد که در کتب مرجع ما، در قرون وسطی به اسامی مختلف: جزیره بنی (یا ابن) کوان، جزیره ابرکافان و جزیره ابرکمان ذکر شده است، و شاید این اختلاف تسمیه ناشی از اختلاف نسخ باشد، و یا قوت گوید که جزیره مزبور به نام لافت نیز معروف بوده است. جزیره خاسک یا جاسک از جزایر همجوار قشم بوده و شاید هم اسم دیگری برای همان جزیره کشم (جزیره دراز) بوده است.»^{۹۶}

نام‌گذاری این جزیره به طویل یا طویله یا دراز به علت دراز بودن جزیره می‌باشد که از سوی عربها نوشته شده است.

نام‌گذاری آن به یافت یا لافت نیز که پس از ۱۸۶۶ م، نوشته شده، به دلیل وجود آبادی لافت در این جزیره می‌باشد، که از بزرگترین روستاهای قشم است. عربها، نام این جزیره را بیشتر با «ک» فارسی نوشته‌اند و همچنین فارسی‌زبانان و ساکنان محلی لارستان نیز «ق» را «ک» به کار می‌برند و قشم را به صورت فارسی آن، کشم گویند.

محمد حسن خان اعتمادالسلطنه در کتاب مرآةالبلدان، نام کیش را برای جزیره قشم نوشته است و دلیل آن، شکل طبیعی جزیره قشم به ترکش است و کیش در زبان فارسی به معنی ترکش است، از این رو به قشم، کیش هم گفته‌اند.

یکی از نامهای پیشین جزیره قشم «لار» بوده است، زیرا روزگاری بخش بزرگی از کرانه‌ها، بندرها و جزیره‌های خلیج فارس، زیر نظر حکمرانان لارستان اداره می‌شد، و به این بندرها و جزیره‌ها لار می‌گفتند. ساکنان این سرزمین بزرگ کرانه‌ای و جزیره‌های آن، از جمله جزیره قشم، خود را لاری و جزیره خویش را لار می‌نامیدند و نامهای جزیره



مجسمه امامقلی خان - سردار نامی ایران در عهد شاه عباس صفوی در جزیره قشم

لارک و لارستان نیز از این نام، ریشه می‌گیرند.^{۹۷}

در گذشته این جزیره را به مناسبت مرکز توانایی و حاکم‌نشین آن، نامگذاری کرده بودند. روزگاری که باسعیدو یا باسعدو مرکز حکومت بود، جزیره قشم را باسعیدو نامیده بودند. اعتمادالسلطنه در مرآةالبلدان، می‌نویسد:

«جزیره قشم یا کیش که آن را باسعد و قیس هم می‌گویند، از جزایر معروف خلیج فارس و در دهنه بغاز هرمز به طرف خاک ایران و در جانب جنوب واقع شده و به لارستان نزدیک است.»^{۹۸}

۳- ۲۶- جزیره کیش

۳- ۲۶- ۱- جایگاه جغرافیایی

جزیره کیش با پهنه‌ای حدود ۹۰/۴۵۷ کیلومتر مربع در حدود ۲۰ کیلومتری کرانه جنوبی ایران، بین ۲۶ درجه و ۳۳ دقیقه و ۱۵ ثانیه پهنای شمالی و ۵۴ درجه و یک دقیقه و ۳۰ ثانیه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار دارد.

درازای جزیره کیش را ۱۵ و پهنای آن را ۷ کیلومتر تخمین زده‌اند. بلندترین نقطه آن از سطح دریا ۴۵ متر است. فاصله هوایی جزیره تا تهران ۱۰۵۲ کیلومتر است. فاصله دریایی کیش تا خرمشهر ۴۲۰، تا کویت ۳۹۰، تا خارگ ۲۹۰، تا بوشهر ۲۷۵، تا قطر - دوحه ۱۶۰، تا جزیره بوموسی ۷۰، تا بندر لنگه ۶۵، تا شارجه ۱۰۵، تا قشم ۱۶۵، تا بندرعباس ۱۷۰، تا بندر جاسک ۲۶۰، تا بندر چابهار ۴۲۰، تا مسقط ۳۷۰ مایل دریایی است.

۳- ۲۶- ۲- نام جزیره کیش

این جزیره از روزگاران کهن تاکنون به نامهای: کیش، کیان، گیان، کامتینا، اوآراکتا، کاتئا، اریان، قیس، قیس ملکان، دولت‌خانه، سیراف، قیش، گیس، گیس، کیش، کیشون، فین، قیس کبیره، هرموز و کیژ سرشناس بوده است.

نامهای بسیاری که تا امروز بر جزیره کیش نهاده شده است، بازگوکننده جایگاه

استراتژیک و ژئوپولیتیک این جزیره ایرانی است، زیرا نه تنها کیش در بخش میانی خلیج فارس افتاده و در سر راه کشتی‌هایی که رهسپار بندرها و جزیره‌های باختر خلیج فارس می‌باشند قرار دارد، بلکه دارای دریایی آرام و کرانه‌های زیباست و در گذر زمان از مراکز مهم بازرگانی دریای پارس بوده است.

در زیر به بررسی این نامها می‌پردازیم:

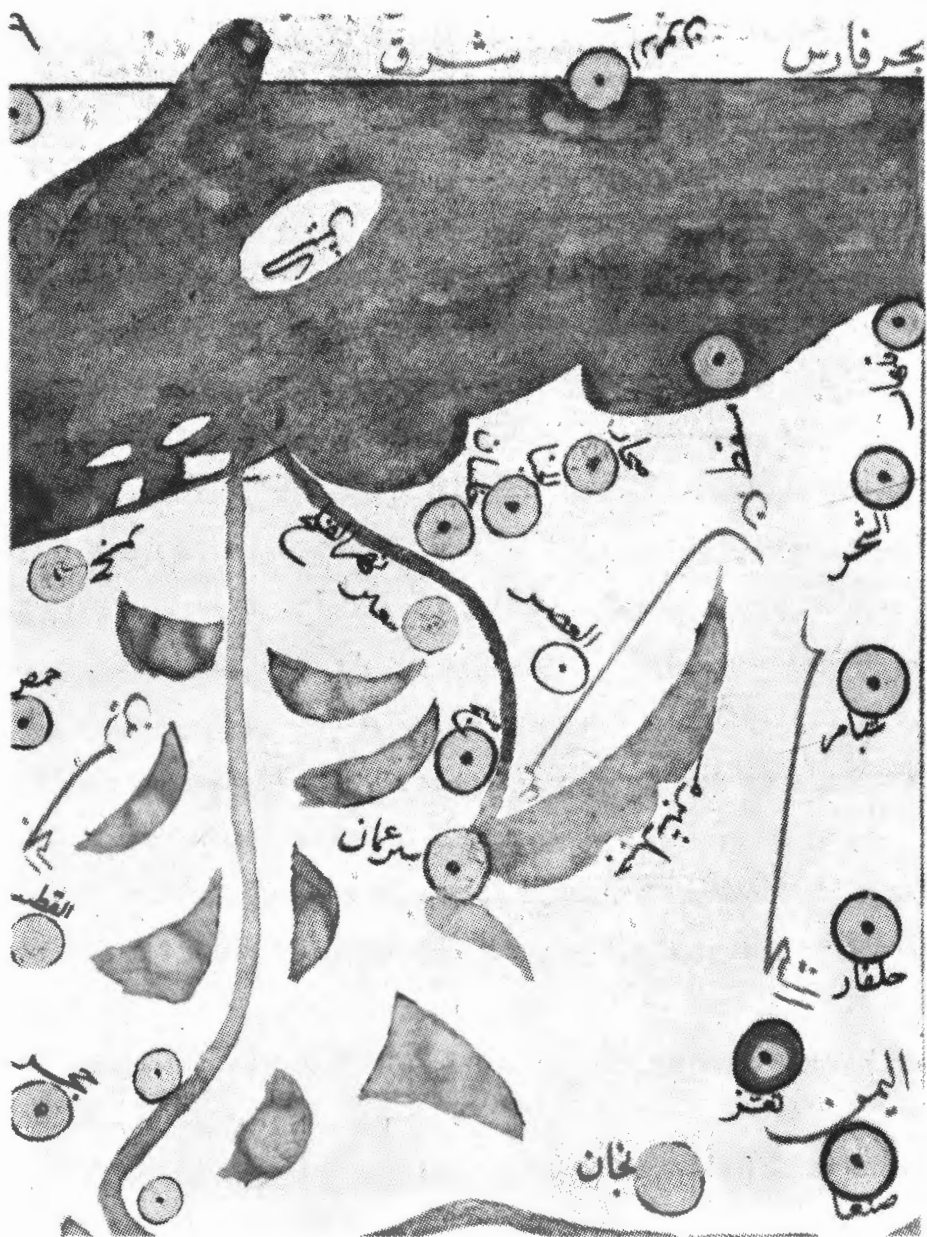
(۱) کیش: کیش نامی باستانی و بسیار کهن است، زیرا شهری به همین نام در خاور بابل وجود داشته و در ۴۵۰۰ ق.م، خاندانی نیرومند در آن جا فرمانروایی می‌کرد. ظاهراً هیچ‌گونه پیوندی بین شهر سومری کیش واقع در بین‌النهرین میانی و جزیره کیش وجود ندارد، ولی با توجه به نامگذاری کیش بر یکی از جزایر کهن و سرشناس دریای پارس و همانندی آن با نام شهر باستانی بین‌النهرین، می‌توان گفت که این همنامی بی‌ارتباط نبوده و به نظر می‌آید، که در دورانی کهن به دلیل کوچ مردمانی از ساکنان نخستین یا بعدی شهر باستانی کیش از بین‌النهرین به خلیج فارس، نام این شهر بر جزیره‌ای که امروز کیش خوانده می‌شود، نهاده شده است.^{۹۹}

جورج کامرون، در کتاب ایران در سپیده‌دم تاریخ، ضمن شرح فرمانروایان شهر کیش، از قول دبیران بابل، می‌نویسد:

«گویند که مسکنگاشر، پایه‌گذار دودمان (شاهان کیش)، تازه به دریا فرود آمد و از کوه بالا رفت که شاید به خلیج فارس و بلندیهای عیلام اشاره داشته باشد.»^{۱۰۰}

بعکس مهاجرت مردمانی از جزیره کیش در خلیج فارس، به شهری در بین‌النهرین و نامگذاری آن شهر به نام کیش نیز امکان دارد.

بروسوس، تاریخ‌نگار بابلی که در حدود ۲۵۰ (ق.م)، کتاب خود را نگاشته است، از نژادی از مردم غول‌پیکر در کیش و بین‌النهرین نام برده که در زیر فرمان شخصی به نام آوانس یا مازانس بوده‌اند، که از خلیج فارس درآمد و با خود، هنر کشاورزی، فلزکاری و نگاهتن را همراه آورده است.^{۱۰۱}



دريای فارس و جزيره کيش در نقشه الادريسي جغرافي دان اسلامي (قرن ۱۲ ميلادي)
 نقل از کتاب "أنس المهج و حدائق الفرج"

پیش از این که هخامنشیان به خلیج فارس دست یابند، این جا زیر فرمانروایی عیلامی‌ها بود. ویرانه‌های شهر عیلامی لیان (ریشهر) در جنوب شهر بوشهر، یادآور چیرگی عیلامیان بر خلیج فارس از هزارهٔ ۳ ق.م، به بعد است. هیئت باستان‌شناسی فرانسوی به سرپرستی پزارد، آجر نبشتهٔ عیلامی هزارهٔ ۳ ق.م، از دوران پادشاهی شوتروک ناخوته را پیدا کرده است.

از آن جا که خلیج فارس در مسیر راه دریایی شوش و کشور عیلام به شبه قارهٔ هند است، پادشاهان عیلام، ساختمان دژ و بناهای مناسبی را، در بندرها و جزیره‌های آن، لازم تشخیص داده بودند.^{۱۰۲}

نامهای: کیش، خارگ، لنگه، چارک، جاسک، لارک، و کشم (قشم) واژگانی پارسی هستند و ریشهٔ عیلامی دارند و از آن روزگار به جا مانده است.^{۱۰۳}

(۲) کیان: بعضی از نویسندگان، نام پیشین کیش را کیان نوشته‌اند. تیمسار حسینعلی رزم‌آرا، نگاشته است:

«نام قدیم کیش، کیان بوده و دارای سوابق تاریخی مفصلی است. این جزیره مرکز ارتباطات بازرگانی بین هندوستان - ایران و بین‌النهرین و بزرگترین مراکز بازرگانی خلیج فارس بوده است.»^{۱۰۴}

رزم‌آرا در جای دیگر می‌نویسد:

«افسانه‌ای گوید: کیکاوس هنگامی که به فارس رفت، تختش در سیراف فرود آمد، از این رو احتمال دارد نام کیان، از نام سلسلهٔ کیانیان گرفته شده باشد.»^{۱۰۵}

(۳) گیان: اقبال یغمایی، مؤلف کتاب خلیج فارس (تألیف ۱۳۵۲ ه.ش) ضمن گفتاری دربارهٔ جزیرهٔ کیش، می‌گوید:

«کیش، که در زمان باستان آن را گیان می‌گفتند به سبب موقع خوب آن، دیرزمان بر سر راه و لنگرگاه کشتی‌های هند و غرب بوده و اعتبار تمام داشته.»^{۱۰۶}

۴) **کامتینا:** آریان، تاریخ‌نگار یونانی از جزیره کیش به نام «کامتینا» یاد کرده و بر این باور بود، که در روزگار اسکندر مقدونی، هنگامی که نیارکوس در خلیج فارس به سیر و سفر پرداخت، این جزیره ویژه الهه‌های ونوس و مرکور بوده است.^{۱۰۷}

۵) **اوآراکتا:** این جزیره به نام اوآراکتا نیز خوانده می‌شده است. اعتمادالسلطنه ضمن شرح سفر نیارک به خلیج فارس، می‌نویسد:

«از جزیره هرمز گذشته به جزیره آبادی موسوم به اوآراکتا که جزیره کیش باشد رسیدند. در این جزیره تاکستان و نخلستان، و... بود. گویند در این جزیره قبر یکی از سلاطین بزرگ ایران موسوم به اریتر، وجود داشته که از سلاطین ایران بوده...»^{۱۰۸}

چنین به نظر می‌رسد که نیارک از هرمز به جزیره کشم رفته است و بایستی اوآراکتا یا آراکتا نام جزیره کشم آن روزگار و جزیره قشم امروزی باشد.

۶) **کاتتا:** در روزگار باستان جزیره کیش را کاتتا یا کاتیا می‌نامیدند. اعتمادالسلطنه در کتاب تطبیق لغات جغرافیایی قدیم و جدید ایران، می‌گوید:

«کاتتا، اسم جزیره کیش است در خلیج فارس.»^{۱۰۹}

۷) **اریان:** بعضی از پژوهشگران، از جمله ابوالحسن دهقان، از جزیره کیش در روزگار مقدونیان به نام اریان یاد کرده‌اند:

«جزیره کیش، در زمان سیاحت نیارکوس، آباد بوده و او این جزیره را اریان نامیده است.»^{۱۱۰}

۸) **قیس:** تاریخ‌نگاران عرب از جزیره کیش به نام قیس یاد کرده‌اند. ابن بلخی مؤلف فارس‌نامه، می‌نویسد:

«عثمان بن ابی‌العاص ثقفی، برادرش حکم بن ابی‌العاص را با لشکر از عبد قیس و ازد و تمیم و بنی‌ناجیه و غیر ایشان بفرستاد و جزایر بنی‌کاوان بستند و اصل این جزایر جزیره قیس بود و آن را جزیره قیس نگفتندی، اما چون عرب آن را بستند، بنی‌عبد قیس نام نهاد.»^{۱۱۱}

منظور ابن بلخی از قیس، همان جزیره قشم است، ولی سر ویلیام اوزلی درباره نامگذاری قیس بر این جزیره، بر پایه یک افسانه آن را به پسر بیوه تنگدستی به نام قیس نسبت داده است.^{۱۱۲}

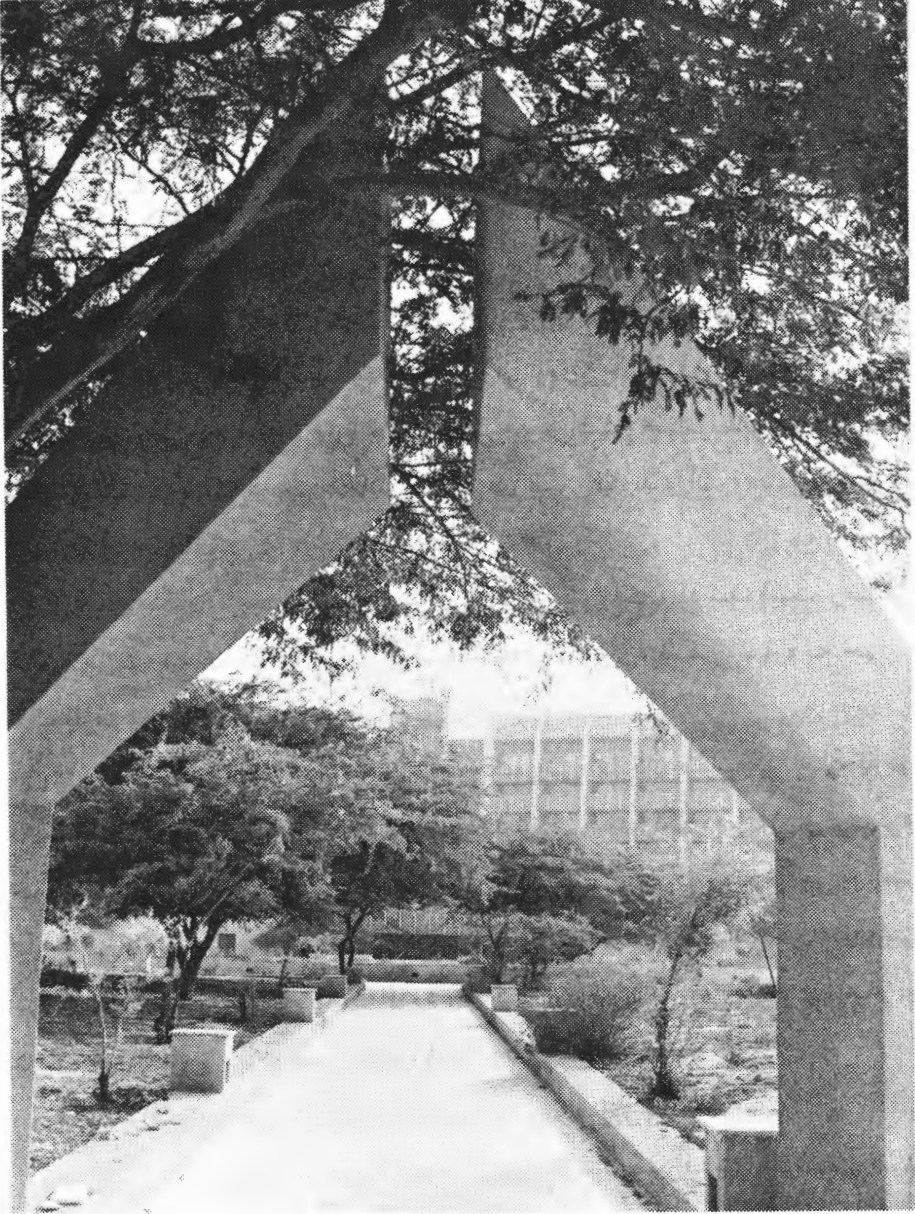
حاج میرزا حسن حسینی فسایی، مؤلف کتاب فارس نامه ناصری، می‌نویسد:
«این جزیره را در قدیم کیش می‌گفتند... و چون پسران قیصر، ناخدای سیرافی، جزیره را آباد کردند، جزیره کیش را به مناسبت قیس، پسر بزرگ قیصر، جزیره قیس گفتند.»^{۱۱۳}

در نامگذاری کیش، افسانه‌هایی در آثار تاریخی و جغرافیایی، چون تاریخ و صاف، تنسوخ نامه، عرایس الجواهر، و... آمده است، ولی نام این جزیره در همه متون فارسی و برخی عربی کیش یاد شده و واژه قیس، شکل عربی کیش است. بنابراین قیس نام شخصی نیست، بعضی‌ها خواسته‌اند پدری برای قیس بسازند و آن را «قیس بن عماره» نوشته‌اند که این نامگذاری درست نیست.^{۱۱۴}

۹) قیس ملکان: از جزیره کیش، روزگاری به نام قیس ملکان یاد شده است. رضاقلی خان هدایت، مؤلف کتاب تاریخ روضةالصفای ناصری، ضمن اشاره به جزایر خلیج فارس، از این جزیره به نام قیس ملکان نام برده است.^{۱۱۵}

۱۰) دولت‌خانه: این جزیره در زمان حکمرانی اتابکان فارس بر خلیج فارس دولت‌خانه خوانده می‌شد. در ۶۲۸ هـ.ق، اتابک ابوبکر سعد زنگی، سپاهی از کرد، لر و شول به سرداری صلاح‌الدین محمود لر با کشتی به جنگ سیف‌الدین ابانصر علی‌بن‌کی قباد فرستاد، حکمران جزیره کیش به دست سپاه اتابک ابوبکر افتاد. این پیروزی بر توانمندی و مقام اتابک افزود و او کیش را «دولت‌خانه» نامید و این نام در دوران اتابکان فارس، نام رسمی جزیره کیش بود.^{۱۱۶}

۱۱) سیراف: ابن بطوطه از جزیره کیش به نام سیراف نیز یاد کرده است:
«از خنج‌بال به جزیره قیس (کیش) رفتیم که سیراف نیز نامیده می‌شود. این جزیره در ساحل بحر هند که متصل به دریای یمن و فارس می‌باشد،



کیش

قرار گرفته و جزو کشور فارس شمرده می‌شود.^{۱۱۷}

ابن بطوطه به غلط نام سیراف را به کیش داده است، زیرا شهر پیشین سیراف، بندری در کرانه دریای فارس بوده و جزیره کیش یکی از جزیره‌های درون خلیج فارس است و چون ساکنان کیش را مردمان و اشراف فارس، به ویژه اعیان سیرافی تشکیل می‌داده‌اند و بنا به گفته‌ای این جزیره را سیرافی‌ها آباد کرده بودند، از این رو ممکن است خود سیرافی‌های ساکن جزیره کیش، این نام را برای این جزیره از نام بندر سیراف، زادگاه خود گرفته و انتخاب کرده باشند.^{۱۱۸}

۱۲) قیش: از جزیره کیش به نام قیش نیز یاد شده است. حمدالله مستوفی، مؤلف کتاب نزهةالقلوب، از کیش به نام قیش یاد کرده است:

«ولایات بصره و خوزستان و فارس و شبانکاره و کرمان و... را میل به جانب غرب باید کرد تا روی به قبله درست آید. و مکران و هرمز و قیش و بحرین را روی به مغرب مطلق باید کرد.»^{۱۱۹}

۱۳) کیس: نوری‌زاده بوشهری در کتاب نظری به ایران و خلیج فارس خود، از این جزیره و شهر کیش به نام کیس یاد کرده است.^{۱۲۰}

۱۴) کیس kis: در گذشته این جزیره را کیس می‌خواندند. برابر شرحی که توران‌شاه، سلطان هرمز (در گذشته ۷۸۰ ه.ق) نگاشته است، به این جزیره «کیس» نیز می‌گفتند: «سلطان کسیراس (شیراز) فوراً قوایش را آماده ساخت و به سوی جزیره کیس پیش رفت...»^{۱۲۱}

یاقوت حموی در کتاب برگزیده مشترک خود، از جزیره کیش به نام کیس یاد کرده است:

«جزیره کیس (به سین بی نقطه) در وسط دریاست میان عمان و فارس، جزیره‌ای است خوش منظر، پُر از بستانها و نخلها...»^{۱۲۲}

۱۵) کیس Kais: از میانه سده ۶ ه.ق، به بعد، جزیره کیش، مانند دیگر نواحی خلیج فارس در مسیر مسافرت‌های کنجکاوانه سیاحان اروپایی قرار گرفت. نخستین مسافر

ارویایی بنیامین بن جناح، خاخام یهودی ساکن شهر تودلا در اسپانیاست، که در عین حال به تجارت اشتغال داشته است. وی سفر خود را به خاور در ۱۱۶۴ م، آغاز کرده و این سفر تا ۱۱۷۳ م، به درازا کشیده است.

بنیامین پس از بازگشت به اسپانیا، به هنگام سفر دریایی از بصره به عدن بود که از خلیجی که خود آن را کیش می‌خواند عبور کرد. بنیامین در سفرنامه خود، از خلیج فارس به نام خلیج کیش و از جزیره کیش به نام کیش، یاد کرده است:

«کیش، جزیره‌ای بود در میان خلیج کیش که اهالی آن به کشاورزی اشتغال نداشتند، زیرا در آنجا رودخانه‌ای وجود نداشت و فقط یک چشمه آب موجود بود...»^{۱۲۳}

۱۶) کیشون: حدود سه سده پس از بنیامین، جهانگرد دیگر اروپایی به نام هانس شیلت برگر از اهالی باویر آلمان در اوایل سده ۱۴ م، جزیره کیش را دید و در یادداشتهای خود از آن یاد کرد. وی در کتاب خود، که در مورد کیش و دیگر جزایر خلیج فارس مطالبی بیان داشته است، از جزیره کیش به نام «کیشون» یاد کرده است:

«هرگموز (هرموز) در کنار دریا (پارس) در محلی واقع بود که از آن جا به هندوستان بزرگ سفر می‌کنند. و کیشون (کیش) نزدیک دریای پارس آن جا که مروارید می‌روید قرار دارد.»^{۱۲۴}

۱۷) فین: حاج میرزا حسن حسینی فسایی، نویسنده کتاب فارس‌نامه ناصری از جزیره کیش به نام «فین» نیز یاد کرده است.^{۱۲۵}

۱۸) قیس کبیره: بعضی‌ها جزیره کیش را به نام قیس کبیره نیز خوانده‌اند. محمدعلی خان سدیدالسلطنه کبابی در سفرنامه خود، از جزیره لاوان (شیخ شعیب) به نام جزیره لاریاد کرده و آن را بین سیراف و جزیره قیس کبیره (جزیره کیش) دانسته است:

«در منزل فرامرزی، جلد هفتم کتاب معجم البلدان یاقوت حموی ملاحظه شد. کتاب مزبور طبع مصر بود، در سنه ۱۳۲۴. صفحه ۳۱۴، عبارت ذیل نگاشته شده است: جزیره اللار، آخره راء - جزیره بین سیراف و

قیس کبیره... مقصود جزیره شیخ شعیب (لاوان) است.»^{۱۲۶}

۱۹) هرموز: بعضی از نویسندگان از جزیره کیش به نام هرموز یاد کرده‌اند. محمدآبادی باویل، مؤلف کتاب ظرائف و طرائف به نقل از انجمن آرا، می‌نویسد:
«کیش، قیس: نام جزیره‌ای است در دریای پارس، جواهر و آلات فاخر و مروارید و قطعه و بالش‌های زردوز از آن جا آرند و این جزیره را هرموز... خوانند.»^{۱۲۷}

نهادن نام هرمز بر جزیره کیش درست به نظر نمی‌رسد. شاید روزگاری که ملوک هرمز با ملوک کیش جنگیدند و بر جزیره کیش دست یافتند، نام زادگاه خود، یعنی هرموز را بر جزیره کیش نهاده باشند، چنان که قیس، پسر قیصر، ناخدای سیرافی پس از دست یافتن بر کیش، نام آن را به قیس تغییر داد.

۲۰) کیژ: از جزیره کیش به نام کیژ نیز یاد شده است. ناصرخسرو قبادیانی که از جزیره کیش دیدن کرده است، این جزیره را «کیژ» نامیده است.^{۱۲۸}

۳- ۲۷- لارک

۳- ۲۷- ۱- جایگاه جغرافیایی

جزیره لارک با پهنا ۷/۴۸ کیلومتر مربع در خاور جزیره قشم، بین ۲۶ درجه و ۴۹ دقیقه تا ۲۶ درجه و ۵۳ دقیقه پهنا شمالی و ۵۶ درجه و ۱۹ دقیقه تا ۵۶ درجه و ۲۵ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته است. بلندترین نقطه آن از سطح دریا ۱۳۸ متر و بزرگترین قطر جزیره ۱۰/۶ کیلومتر است.

فاصله دریایی آن تا بندرعباس ۱۸ مایل (۳۳ کیلومتر)، تا شهر قشم ۶ مایل (۱۱ کیلومتر) و تا نزدیک‌ترین نقطه کرانه کشور عمان حدود ۳۰ مایل (۵۶ کیلومتر) است. این جزیره تقریباً به شکل بیضی بوده، محیط آن حدود ۲۶ کیلومتر، درازای جزیره ۱۰/۶ و پهنا آن حدود ۷/۵ کیلومتر تخمین زده شده است.

۳-۲۷-۲- نام جزیره لارک

نام این جزیره یک واژه پارسی است و ریشه عیلامی دارد. نامهای: لارک، جاسک، خارگ، چارک، نامهای عیلامی هستند که از آن روزگار به جا مانده‌اند. در نشریات سرشماری ۱۳۴۵ ه.ش، نام این جزیره لارک و لارک کوهی، آمده است. چنان که در پیش گفته شد، روزگاری بخش بزرگی از کرانه‌ها، بنادر و جزایر دریای پارس، تابع لارستان بودند و به تمامی این بنادر و جزایر لار می‌گفتند. نامهای جزیره لارک، لار و لارستان نیز از این نام ریشه گرفته‌اند.

۳-۲۸-۲- لاوان

۳-۲۸-۱- جایگاه جغرافیایی

جزیره لاوان با پهنه‌ای حدود ۷۶ کیلومتر مربع در ۱۸ کیلومتری کرانه دریای پارس و در جنوب بندر نخلو، بین ۲۶ درجه و ۴۷ دقیقه تا ۲۶ درجه و ۵۱ دقیقه پهنای شمالی و ۵۳ درجه و ۹ دقیقه تا ۵۳ درجه و ۲۳ دقیقه در ازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار دارد.

فاصله دریایی آن، تا بندر لنگه حدود ۹۱ مایل (۱۶۹ کیلومتر)، تا بندر عباس ۱۹۸ مایل (۳۶۷ کیلومتر) است. بلندترین نقطه جزیره از سطح دریا ۶۴ متر و بزرگترین قطر آن، ۲۳/۵ کیلومتر است.

۳-۲۸-۲- نام جزیره لاوان

نام این جزیره در آغاز و در روزگاران کهن لاوان بوده و برخی لاوان، لاو، لار و لان نوشته‌اند و تا چندی پیش شیخ شعیب و یا بوشعیب می‌خواندند، ولی در ۱۳۴۱ ه.ش، شرکت ملی نفت ایران، نام این جزیره را به همان نام پیشین، یعنی لاوان برگردانده و در ۱۳۴۲ ه.ش، از سوی وزارت کشور، برای این جزیره، نام لاوان به صورت رسمی تصویب شد.

۳- ۲۹- هرmoz

۳- ۲۹- ۱- جایگاه جغرافیایی

جزیره هرmoz با پهناهی حدود ۴۱/۹ کیلومتر مربع در جنوب خاوری بندرعباس در آبهای نیلگون دریای پارس، بین ۲۷ درجه و ۲ دقیقه تا ۲۷ درجه و ۶ دقیقه پهنای شمالی و ۵۶ درجه و ۲۵ دقیقه تا ۵۶ درجه و ۳۱ دقیقه درازای خاوری از نیمروز گرنویچ قرار گرفته و بلندترین نقطه آن از سطح دریا ۱۸۶ متر است.

فاصله دریایی جزیره هرmoz تا کرانه ایران ۵/۵، تا بندرعباس ۱۸/۵، تا جزیره قشم ۱۸، تا جزیره لارک ۱۸ کیلومتر است.

۳- ۲۹- ۲- نام جزیره هرmoz

جزیره هرmoz چون در درونگاه تنگه هرmoz قرار گرفته، دارای جایگاه استراتژیک و ژئوپولیتیک است و به کلید خلیج فارس سرشناس شده است، زیرا بر خلیج فارس و دریای مکران (دریای عمان) چیره بوده و محل برخورد راههای دریایی خلیج فارس است و از لحاظ کشتیرانی نیز به دلیل ژرفای زیاد آب در نزدیکی بندر، و در پناه بودن از وزش بادهای تند شمالی، برای لنگر انداختن کشتی‌های بزرگ مناسب است.

بنابراین از لحاظ جایگاه ویژه جغرافیایی که این جزیره دارد از گذشته‌های دور آباد و پرنفوس بوده و در آثار تاریخی و جغرافیایی پیشین درباره آن گفتگو شده و تا امروز نامهای زیادی بر آن نهاده شده است، مانند: ارْمُز، ارموز، ارموص، اوگریپس، جروم، جرون، زرون، ژرون، اورموزیا، هارموزیا، هورموز، هرmoz (هُرمز)، هرmozنو، مولو.

در زیر به بررسی هر یک از این نامها، می‌پردازیم:

(۱) ارْمُز: در سال ۹۲۰ ه.ق / ۱۵۱۴ م، پرتغالی‌ها به فرماندهی آلبوکرک، جزیره هرmoz را که به «ارْمُز» سرشناس بود، گشودند.^{۱۲۹}

(۲) ارموز: در میانه سده ۹ ه.ق، به این جزیره ارموز می‌گفتند. ابن خردادبه نیز از جزیره نزدیک به بندر هرmoz به نام ارموز یاد کرده، که حمدالله مستوفی آن را «ارموص» نگاشته است.

۳) اوگریپس: جزیره هرموز در دوران باستان «اوگریپس» نامیده می‌شد. استرابون درباره این جزیره، می‌نویسد:

«جزیره اوگریپس (هرموز) قدیم در سمت جنوب در وسط دریا قرار گرفته و تا کرمانیا دو هزار استاد فاصله دارد. مقبره اریتراس به شکل تل بزرگی در این جزیره است. اریتراس، پادشاه این مملکت بوده و دریای پارس به نام او موسوم شده است.»^{۱۳۰}

۴) جرون، جروم: جزیره هرموز تا سده ۶ هـ ق، جرون خوانده می‌شد. در آغاز سده ۱۴ م، ایاز، امیر بندر هرموز در کرانه خلیج فارس در نزدیکی شهر میناب کنونی، از بیم سپاهیان مغول به جزیره جرون در تنگه هرموز نقل مکان کرد. وی شهری به یاد هرموز و به نام هرموز در آن جا بنا نمود و توانست بار دیگر توان دریایی فرمانروایان پیشین این ناحیه را در خلیج فارس استوار سازد و رخنه خویش را تا سرزمین بحرین و عمان و کرانه‌های زنگبار در آفریقا گسترش دهد.

جزیره هرمز پیش از سال ۷۰۲ هـ ق / ۱۳۰۲ م، جروم نامیده می‌شده است.^{۱۳۱}

۵) خورموز: جزیره هرموز به نام خورموز یا خورموغ نیز خوانده می‌شده است، زیرا اصل واژه هرموز از «خورموز» یا «خورموغ» به معنی لنگرگاه ولایت موغستان و میناب بوده است.^{۱۳۲}

۶) زرون: در ۷۱۵ هـ ق، پادشاه هرموز شهری را که در کنار دریا بود، برای این که دزدان آن را پیوسته مورد تاخت و تاز قرار می‌دادند ترک کرد و هرموز نو را در جزیره‌ای به نام جرون یا «زرون» بنا کرد.^{۱۳۳}

۷) ژرون: چنان که گفته شد، ایاز، امیر بندر هرموز برای فرار از دست مغولان با نزدیکان خود، به جزیره «ژرون» یا جرون مهاجرت کرد. پس از آباد کردن آن، به یاد شهر هرموز، در این جزیره شهر تازه‌ای به نام هرموز بنا کرد.^{۱۳۴}

۸) هارموزیا، اورموزیا: اعتمادالسلطنه از جزیره هرموز به نام هارموزیا یاد کرده

است:

«هارموزیا: جزیره یا بندر جرون است. در قدیم سواحل نزدیک دریا را هارموزیا می‌گفتند.»

بعضی‌ها جزیرهٔ هرموز را منسوب به هرمز، پادشاه ساسانی (۲۷۲ م) می‌دانند. در صورتی که چند سده پیش از آن، نام «اورموزیا» از یارخوس بجا مانده است.^{۱۳۵}

۹) هورموز: در سدهٔ ۱۹ م، از این جزیره به نام هورموز نیز یاد شده است. در مجلهٔ جغرافیایی Geographical Magazine، ۱۸۷۴: ۱، ۱۲، هرموز به صورت هورموز و هرمز نگاشته شده است.^{۱۳۶}

۱۰) هرموز: بیشتر تاریخ و جغرافی نگاران از این جزیره به نام «هرموز» یاد کرده‌اند، که درست‌ترین نام، بر این جزیره است.

حمدالله مستوفی در کتاب نزهة القلوب از این جزیره به نام هرموز یاد کرده است:

«هرموز از اقلیم دوم است بر ساحل بحر فارس افتاده است. اردشیر (بابکان) ساخته بود و اکنون از خوف خرابی ملک قطب‌الدین آن را بگذاشت و در بحر فارس به جزیرهٔ جرون شهر ساخت... در هرموز نخل و نیشکر بسیار است.»^{۱۳۷}

مقدسی، مؤلف کتاب احسن التقاسیم نیز این جزیره را به نام هرموز خوانده است:

«هرموز در یک فرسنگی دریا، گرمسیر است، جامع در بازار است، از کاریزها می‌آشامند. بازارها پُر کار، ساختمانها از گِل است.»^{۱۳۸}

رضا قلی خان هدایت، مؤلف کتاب روضة الصفاى ناصری از این جزیره به نام هرموز یاد کرده است:

«جزیرهٔ هرموز از جزایر مشهور بحر فارس است و در قدیم‌الایام اردشیر بابکان در آن جا قلعه ساخته بود.»^{۱۳۹}

حاج میرزا حسن حسینی فسایی در کتاب فارس‌نامه، ضمن شرح سفر خواجه حافظ شیرازی به دکن هندوستان در حدود ۷۸۰ هـ.ق، از راه خلیج فارس و بازدید وی از جزیرهٔ هرموز، می‌نویسد:

«جزیرهٔ هرموز... سالها نشیمن‌گاه ملوک هرموز بود و آنها را به لقب شاهی می‌گفتند، چنان‌که خواجه حافظ شیرازی فرموده است:

شاه یزدم دید و مدحش گفتم و هیچم نداد

شاه هرموزم ندید و بی‌سخن صد لطف کرد.»^{۱۴۰}

(۱۱) هرموزنو: ابن بطوطه که هنگام سفر به عمان و خلیج فارس از جزیرهٔ هرموز

دیدن کرده است، آن را هرموز نو نامیده است:

«از عمان به سوی هرمز نو حرکت کردم. هرموز شهری است بر ساحل

دریا که موغستان (مغستان) نیز نامیده می‌شود، هرموز نو روبروی این

هرموز در میان دریا واقع است و سه فرسخ با آن فاصله دارد. من نخست

به هرموز جدید وارد شدم که مرکز آن، جرون نام دارد. جرون، شهری

است نیکو و بزرگ دارای بازارهای خوب که بندرگاه هند و سند می‌باشد

و مال‌التجاره‌های هندوستان از این شهر به عراق عرب و عراق عجم و

خراسان حمل می‌شد. سلطان هرموز نیز در این محل سکونت دارد.»^{۱۴۱}

لسترنج نیز می‌گوید:

«هرموز کهنه، یعنی هرموزی که در داخل خشکی واقع بود... در قرن

چهاردهم میلادی هم بندر کرمان و هم بندر سیستان بود و بعدها که

هرموز نو در جزیره احداث گردید، هرموز کهنه جای قیس (کیش) را

گرفت.»

(۱۲) مولو: تاریخ‌نگار چینی سدهٔ ۹م، از شهر هرموز به نام «مولو MO-LO» یاد کرده

است.^{۱۴۲}

۳ - ۳۰ - هندرابی

۳ - ۳۰ - ۱ - جایگاه جغرافیایی

جزیرهٔ هندرابی با ۲۲/۸ کیلومتر مربع پهنه، در ۸ کیلومتری کرانه‌های جنوبی ایران،

برابر کرانه شیب کوه، میان جزیره‌های کیش و لاوان، بین ۲۶ درجه و ۳۹ دقیقه تا ۲۶ درجه و ۴۲ دقیقه پهنای شمالی و ۵۳ درجه و ۳۵ دقیقه تا ۵۳ درجه و ۴۰ دقیقه درازای خاوری قرار دارد.

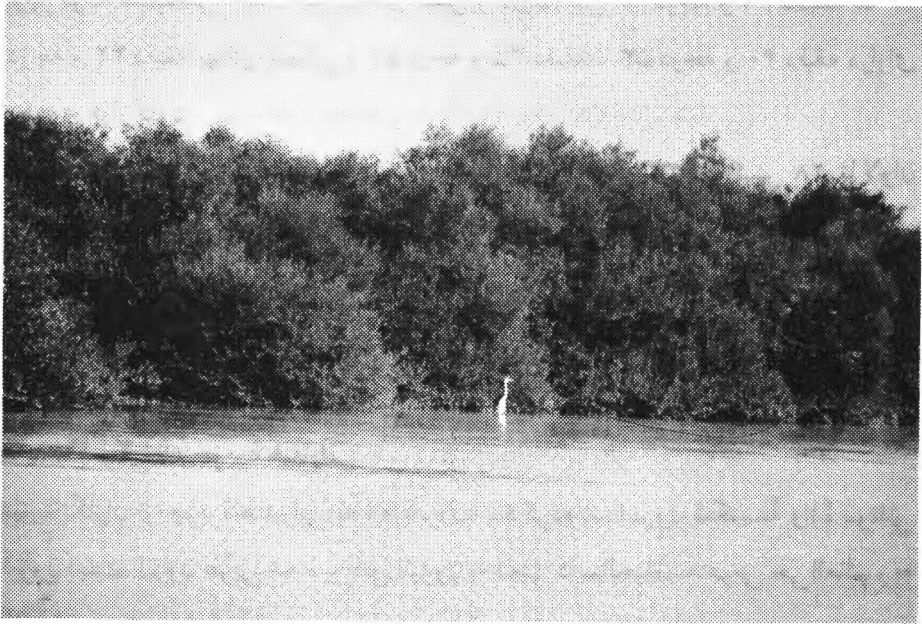
فاصله دریایی جزیره هندرابی تا بندرعباس ۳۲۵، تالنگه ۱۳۳، تاکیش ۲۸، تالاوان ۲۴، تا فارور ۸۶، تا سیری ۱۲۰، تا تئب بزرگ ۱۶۶/۶ و تا بندر چپرو ۸ کیلومتر است. بلندترین نقطه آن از سطح دریا ۳۳/۹۰ متر است. بزرگترین قطر جزیره ۷/۵ کیلومتر است، ولی درازا و پهنای جزیره را که به صورت مستطیل است $۷ \times ۳/۵$ کیلومتر نوشته‌اند.

۳-۳۰-۲- نام جزیره هندرابی

تاریخ‌نگاران از جزیره هندرابی به نام «ابرون» یاد کرده‌اند. ابرون شکسته واژه یونانی ایزون است. ایزون عربی شده یونانی ائیزون به معنی دایم الحیاة، به عربی حی العالم و به فارسی همیشه بهار است.

در ۳۲۶ ق.م، که نیارخوس، دریاسالار مقدونی به خلیج فارس سفر کرد، نام این جزیره ماکدونی بوده است، ولی دکتر مهدی تجلی‌پور در کتاب نرم‌تنان مرواریدساز خلیج فارس، نوشته است، نام این جزیره در کتاب نیارخوس، هندرابی آمده است. بعضی از جغرافی‌نگاران، از جزیره هندرابی به نام افزونی یاد کرده و نوشته‌اند: «افزونی، جزیره کوچکی نزدیک جزیره کیش است. ناحیه بین جزیره کیش و افزونی محیط مساعدی برای پرورش صدف است.»

ابن بلخی، مؤلف فارس‌نامه نیز از جزیره هندرابی به نام افزونی، یاد کرده است: «جزایری که تابع کوره (شهر) اردشیرخوره می‌باشد، جزایر لار، جزیره افزونی، جزیره قیس و اصل همه جزایر، جزیره قیس (کیش) است.»^{۱۴۳} در ۱۶۴۵ م / ۱۰۵۵ (ه.ق) دریاسالار کرنلیس روباگر، از سوی کمپانی هلندی هند خاوری، مأمور بازدید و بررسی خلیج فارس تا بصره شد. وی از بندرعباس تا بصره را پیمود و به واسطه این پیشقدمی، بر جزایر واقع در مسیر خود، نام هلندی نهاد و هندرابی



حیات وحش در جزایر خلیج فارس

را «هورن» نامید.

در آثار اسپانیولی و پرتغالی، جزیره هندرابی به نام «آندره Andra» یاد شده است.^{۱۴۴} تاریخ‌نگاران، دیگر نامهای پیشین جزیره هندرابی را چنین یاد کرده‌اند: ابرون‌هی، ابرون‌هی، اندرابیا، داراب، اندرآب (در میان آب)، اندرابی، افزونه، ...
واژه «هند» و «اند»، که در اوّل نام بعضی از روستاها، بخش‌ها و شهرهای ایران وجود دارد، به معنی آب است و ارتباطی با نام کشور هندوستان ندارد، نام اندراب یا در میان آب، برای این جزیره درست و دلپذیر است.

۳-۳۱- هنگام

۳-۳۱-۱- جایگاه جغرافیایی

جزیره هنگام با پهنه‌ای حدود ۳۳/۶ کیلومترمربع در نزدیکی کرانه‌های جنوبی جزیره قشم، بین ۲۶ درجه و ۳۶ دقیقه تا ۲۶ درجه و ۴۱ دقیقه پهنای شمالی و ۵۵ درجه و ۵۱ دقیقه تا ۵۵ درجه و ۵۵ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته و بلندترین نقطه آن از سطح دریا ۱۰۶ متر می‌باشد و بزرگترین قطر آن، ۹ کیلومتر است.
فاصله دریایی جزیره هنگام تا جزیره لارک ۶۰، تا جزیره الغنم ۵۰، تا شهر قشم ۵۵، تا بندر عباس ۸۰ کیلومتر است.

۳-۳۱-۲- نام جزیره هنگام

هنگام در پارسی باستان: هنگاما، در ارمنی: انگام، به معنی وقت، زمان و گاه است، ولی این واژه از دو پاره «هن» و «گام» تشکیل شده است. هن به فارسی، به ویژه لهجه شیرین شیرازی و دری به معنی هست می‌باشد. گام به معنی روستا و دهکده نیز آمده است و به زبان هندی هم دهکده را گام گویند. بنابراین می‌توان گفت که واژه هنگام از گذشته‌های دور یادآور دهکده یا روستایی در این جزیره بوده و به همین جهت نام خود جزیره هم هنگام خوانده شده است، که یادآور آبادی و اهمیت جزیره در روزگاران کهن است.

گرنلیس رویاگر هلندی، هنگامی که از بندرعباس به بصره می‌رفت، از جزیرهٔ هنگام بازدید کرد و بر آن، نام هلندی (شلویس ایجلاندت) را نهاد.^{۱۴۵}
این جزیره در گذشته به نامهای: هنجام و هنیام خوانده می‌شده، که نامهای مناسبی برای این جزیره نبوده‌اند.

پی‌نوشت‌های فصل سوم

- ۱ - مرکز آمار ایران. مساحت و مختصات جغرافیایی کشور، ص ۱۲
- ۲ - جعفری، عباس. شناسنامه جغرافیایی طبیعی ایران، ص ۸ و ۱۲
- ۳ - میریان، عباس. جغرافیای تاریخی سرزمین خوزستان، ص ۳۸۸
- ۴ - مهرزه یا محرزنی نیز نوشته‌اند. از روستاهای دهستان بهمنشیر، بخش مرکزی شهرستان خرمشهر می‌باشد که در ۳ کیلومتری جنوب خاوری خرمشهر واقع است. (میرزا سید جعفرخان مهندس‌باشی. رساله تحقیقات سرحدیه، ص ۵۶)
- ۵ - از نوشته‌های کتاب بندرعباس و خلیج فارس و مرآة‌البلدان، چنین برمی‌آید که محرزنه در نیمه دوم سده ۶ ه. ق، لنگرگاه کشتی‌هایی که به جزیره کیش و هندوستان آمدوشد داشته‌اند، گردیده است.
- ۶ - امام شوشتری، سیدمحمد علی. تاریخ جغرافیایی خوزستان، ص ۲۵۰
- ۷ - مصاحب، غلامحسین. دایرة‌المعارف فارسی، جلد اول، ص ۱۲۸۳
- ۸ - یوسفی، محمد. تاریخ خرمشهر، ص ۷۲
- ۹ - جعفری، همان کتاب، ص ۴ و ۱۷
- ۱۰ - فره‌وشی، بهرام. اروندرود، مجله دانشکده ادبیات و علوم انسانی، سال ۱۷، شماره ۱ و ۲، ص ۸۶
- ۱۱ - مجله خواندنی‌ها، سال ۳۸، شماره ۱۰، ۲۸ مهر ۱۳۵۷
- ۱۲ - مرکز آمار ایران. شناسنامه شهرهای کشور، ۱۳۶۴، جلد ۸، استان خوزستان، ص ۲۲
- ۱۳ - جعفری، همان کتاب، ص ۲۰
- ۱۴ - میریان، همان کتاب، ص ۵۲۱
- ۱۵ - ابن بطوطه. سفرنامه ابن بطوطه، جلد اول، ص ۲۰۰
- ۱۶ - امام شوشتری، همان کتاب، ص ۲۷۱
- ۱۷ - سلطانی بهبهانی، سلطانعلی. بنا در ایران در خلیج فارس، سمینار خلیج فارس، جلد اول، ص ۱۱۵
- ۱۸ - افشار سیستانی، ایرج. خوزستان و تمدن دیرینه آن، جلد دوم، ص ۸۵۵

- ۱۹ - ترسکینسکی، اناطول. تاریخچه مختصر راه‌آهن در ایران، ص ۶ و ۵۹ و مرکز آمار ایران. مساحت و مختصات جغرافیایی شهرهای ایران، ص ۱۲
- ۲۰ - سلطانی بهبهانی، همان مقاله، ص ۱۱۵
- ۲۱ - مرکز آمار ایران. شناسنامه شهرهای کشور، ۱۳۶۴، جلد ۸، ص ۲۲
- ۲۲ - جعفری، همان کتاب، ص ۲۷
- ۲۳ - ابودلف. سفرنامه ابودلف، ص ۱۴۷
- ۲۴ - مؤلف کتاب مجمل‌التواریخ و القصص، دوازده هزار نفر نوشته است (ص ۶۹)
- ۲۵ - حمیدی، سیدجعفر. هندیجان، ماهنامه بندر و دریا، شماره ۲۶، فروردین ۱۳۶۹، ص ۲۴
- ۲۶ - قزوینی، زکریا. آثارالبلاد و اخبارالعباد، ص ۶۲
- ۲۷ - ابن حوقل، صورةالارض، ص ۶۴
- ۲۸ - ابودلف، همان کتاب، ص ۹۱
- ۲۹ - حمیدی، همان مقاله، ص ۲۵
- ۳۰ - حامی، احمد. سفر جنگی اسکندر مقدونی به درون ایران و هندوستان، ص ۷۵
- ۳۱ - تاریخ‌نگاران روزگار عباسیان می‌خواسته‌اند هند را به سرزمینی دور اطلاق کنند و قیام‌ها و نهضت‌های علیه خلفا را که معمولاً در این نواحی روی می‌داده از مرکز خلافت بغداد دور سازند. قیام حمدان قرمط در بندر دیلم، نهضت ابوسعید و ابوطاهر گناوه‌ای در گناوه و گسترش این قیام‌ها به بحرین و بغداد و قیام صاحب‌الزنج در بصره و دهها قیام مردمی دیگر علیه عباسیان، خلفای عباسی را واداشت تا مرکز آشوب را به نواحی دوردست بکشانند و هند را بر سرزمین بهارات اطلاق کنند و بدین سبب است که کشور بهاراتا که ظاهراً نام بنیان‌گذار نخستین این سرزمین بوده است، در سده ۷ و ۸ م، همزمان با حکومت عباسیان به نام کشور هند سرشناس شده و آن نام، بعدها بر روی آن، بازمانده است.
- ۳۲ - حامی، همان کتاب، ص ۷۵-۷۶
- ۳۳ - همان کتاب، ص ۷۶-۷۷
- ۳۴ - پاپلی یزدی، محمد حسین. فرهنگ آبادیها و مکانهای مذهبی کشور، ص ۲۲۳
- ۳۵ - میریان، همان کتاب، ص ۴۹۱

- ۳۶ - پاپلی یزدی، همان کتاب، ص ۴۰۸
- ۳۷ - سلطانی بهبهانی، همان مقاله، ص ۱۱۲-۱۱۴
- ۳۸ - اقتداری، احمد. خوزستان، کهگیلویه و ممسنی، ص ۷۴۵ و امام شوشتری، همان کتاب، ص ۵۶
- ۳۹ - جعفری، همان کتاب، ص ۵۸
- ۴۰ - پاپلی یزدی، همان کتاب، ص ۱۶۱
- ۴۱ - جعفری، همان کتاب، ص ۵۸
- ۴۲ - کازرونی، محمد ابراهیم. تاریخ بنادر و جزایر خلیج فارس، ص ۴۱
- ۴۳ - تبریزی، محمد حسین بن خلف. برهان قاطع، جلد اول، ص ۳۱۰
- ۴۴ - امام شوشتری، همان کتاب، ص ۶۱
- ۴۵ - جعفری، همان کتاب، ص ۵۸-۵۹
- ۴۶ - امام شوشتری، همان کتاب، ص ۶۳
- ۴۷ - مرکز آمار ایران. شناسنامه شهرهای کشور، ۱۳۶۴، جلد ۲۰، استان بوشهر، ص ۱۹
- ۴۸ - حمیدی، سید جعفر. وزیرکشان، ص ۳۰۵
- ۴۹ - مرکز آمار ایران، همان کتاب، ص ۱۹
- ۵۰ - حمیدی، سید جعفر. نهضت ابوسعید گناوه‌ای، ص ۲۳
- ۵۱ - مستوفی، حمدالله. نزهةالقلوب، ص ۱۳۰
- ۵۲ - حدودالعالم، ص ۱۳۲
- ۵۳ - مجمل‌التواریخ و القصص، ص ۴۷۹
- ۵۴ - حمیدی، همان کتاب، ص ۲۴-۲۸
- ۵۵ - مرکز آمار ایران. مساحت و مختصات جغرافیایی شهرهای کشور، ص ۲۹
- ۵۶ - گفتگوی تلفنی ۸ آذر ۱۳۷۱ ه.ش، با استاد سید مهدی هاشمی، جامعه‌شناس.
- ۵۷ - آل داود، سید علی. دو سفرنامه از جنوب ایران، ص ۸۴-۸۵
- ۵۸ - دهخدا، علی‌اکبر. لغت‌نامه دهخدا، جلد ۲۶، ص ۲۸۱-۲۸۴
- ۵۹ - افشار سیستانی، ایرج. مقالات ایران‌شناسی، ص ۴۸۶
- ۶۰ - گیرشمن، رمان. ایران از آغاز تا اسلام، ص ۲۲۲

۶۱- رایین، اسماعیل. دریانوردی ایرانیان، جلد دوم، ص ۶۳۲

۶۲- افشار سیستانی، همان کتاب، ص ۴۸۶ - ۴۸۷

63. Mesamberia

۶۴- اداره کل آمار و ثبت احوال. کتاب جغرافیا و اسامی دهات کشور، جلد دوم، ص

۳۴۱

۶۵- لسترنج، گای. جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی، ص ۲۷۵

۶۶- سمسار، محمد حسن. جغرافیای تاریخی سیراف، ص ۲۴ - ۳۸

۶۷- معصومی، غلامرضا. سیراف - بندر طاهری، ص ۵ - ۶

68. asalūyeh

۶۹- به نظر می‌رسد نابد یا ناوید است، که یاقوت حموی در معجم البلدان، جلد پنجم، ص ۱۹۳، آورده و به معنی پناهگاه یا حافظ کشتی هاست. چنان چه به طوری که مقدسی هم گفته است، نابد بدانیم، باز به معنی محل توقف و بستن ناوها و کشتی هاست.

۷۰- جعفری، همان کتاب، ص ۵

۷۱- خسروی، خسرو. جزیره خارگ، ص ۵

۷۲- گیرشمن، رمان. جزیره خارگ، ص ۶ - ۷

۷۳- آل احمد، جلال. جزیره خارگ، دُرّ یتیم خلیج فارس، ص ۲۷

۷۴- حسینی فسایی، حاج میرزا حسن. فارس نامه ناصری، جلد دوم، ص ۱۵۸۷

۷۵- آل احمد، همان کتاب، ص ۲۹

۷۶- همان کتاب، ص ۳۰

۷۷- میگلی نژاد و کرمی. صید ساحلی در مناطق استان بوشهر، ص ۱۹

۷۸- کازرونی، محمد ابراهیم. تاریخ بنادر و جزایر خلیج فارس، ص ۱۰۶

۷۹- سازمان جغرافیایی نیروهای مسلح. فرهنگ جغرافیایی بندر لنگه، جلد ۱۲۰، ص

۵

۸۰- همان کتاب، ص ۸ و نوبان، مهرالزمان. وجه تسمیه شهرها و روستاهای ایران، ص

۳۷

۸۱- دبیران گروههای آموزشی جغرافیای استانها. جغرافیای کامل ایران، جلد دوم، ص

- ۸۲ - دهخدا، همان کتاب، جلد ۴۰، ص ۲۶۷
- ۸۳ - تیریزی، همان کتاب، جلد سوم، ص ۱۷۱۱
- ۸۴ - در این مرحله میوه به رنگ زرد یا قرمز درمی‌آید و اندازه آن، بزرگتر و به نامهای دیگری چون خلال، خرک، کونک و خوارچ نیز خوانده می‌شود. (روحانی، ایرج. خرما، ص ۳۹)
- ۸۵ - کازرونی، همان کتاب، ص ۱۰۹
- ۸۶ - دهخدا، همان کتاب، جلد ۳۳، ص ۶
- ۸۷ - جعفری، عباس. گیتاشناسی ایران، جلد اول، کوهها و کوهنامه ایران، ص ۲۰۹
- ۸۸ - روابط عمومی سازمان بنادر و کشتیرانی.
- ۸۹ - دبیران گروههای آموزشی جغرافیای استانها. همان کتاب، ص ۱۲۴۲ و تیمسار دریادار شاه حسینی، گفتگوی حضوری ۱۵ آبان ۱۳۷۵ ه.ش.
- ۹۰ - افشار سیستانی، ایرج. جزیره بوموسی و جزایر تئب بزرگ و تئب کوچک، ص ۴۱
- ۴۷ -
- ۹۱ - همان کتاب، ص ۱۰۵ - ۱۱۱
- ۹۲ - انجم روز، عباس. نامه مورخ ۴ اردیبهشت ۱۳۷۲، ص ۱۹
- ۹۳ - سدیدالسلطنه (کبابی)، محمدعلی خان. بندرعباس و خلیج فارس، ص ۱۰۱
- ۹۴ - افشار سیستانی، ایرج. جزیره هندرابی و دریای پارس، ص ۵۵ و ۱۷۰
- ۹۵ - همان کتاب، ص ۱۸۵ - ۱۸۹
- ۹۶ - لسترنج، همان کتاب، ص ۲۸۲
- ۹۷ - افشار سیستانی، همان کتاب، ص ۹۶
- ۹۸ - اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان. مرآة البلدان، جلد اول، ص ۳۰۰
- ۹۹ - افشار سیستانی، ایرج. جزیره کیش و دریای پارس، ص ۱۳۳
- ۱۰۰ - کامرون، جورج. ایران در سپیده دم تاریخ، ص ۲۲
- ۱۰۱ - دورانت، ویل. تاریخ تمدن - مشرق زمین گاهواره تمدن، جلد اول، ص ۱۴۴
- ۱۰۲ - افشار سیستانی، ایرج. نگاهی به بوشهر، جلد اول، ص ۲۱

۱۰۳ - حامی، مهندس احمد. خلیج فارس و بندرهای جنوب، ماهنامه بندر و دریا، شماره ۱۲، شهریور ۱۳۶۶، ص ۴
۱۰۴ - رزم‌آرا، تیمسار حسینعلی. جزایر خلیج فارس، سمینار خلیج فارس، جلد اول، ص ۶۷

۱۰۵ - همان مقاله، ص ۷۱
۱۰۶ - یغمایی، اقبال. خلیج فارس، ص ۱۱۰
۱۰۷ - ویلسن، سرآرنولد. خلیج فارس، ص ۱۱۰
۱۰۸ - اعتمادالسلطنه، همان کتاب، ص ۴۶۸
۱۰۹ - اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان. تطبیق لغات جغرافیایی قدیم و جدید ایران، ص ۱۰۳

۱۱۰ - دهقان، ابوالحسن. نامهای ایرانی جزایر و بنادر خلیج فارس، مجموعه سخنرانی‌های دومین کنگره تحقیقات ایرانی، جلد دوم، ص ۱۰۸
۱۱۱ - ابن بلخی. فارس نامه، ص ۱۱۳ - ۱۱۴
۱۱۲ - ویلسن، همان کتاب، ص ۱۱۱
۱۱۳ - حسینی فسایی، همان کتاب، ص ۱۵۸۷ - ۱۵۸۸
۱۱۴ - امام شوشتری، سیدمحمدعلی. فرهنگ واژه‌های فارسی در زبان عربی، ص ۵۵۱
۱۱۵ - هدایت، رضاقلی خان. تاریخ روضةالصفای ناصری، جلد دهم، ص ۱۸۹
۱۱۶ - آیتی، عبدالحمید. تحریر تاریخ و صاف، ص ۱۰۵ و ستوده، حسینعلی. تاریخ آل مظفر، جلد دوم، ص ۵۳ - ۵۴

۱۱۷ - ابن بطوطه. سفرنامه ابن بطوطه، جلد اول، ص ۳۰۶
۱۱۸ - معصومی، غلامرضا. سیراف، بندر طاهری، ص ۱۱
۱۱۹ - مستوفی، حمدالله، همان کتاب، ص ۲۳ - ۲۴
۱۲۰ - نوری زاده بوشهری، اسماعیل. نظری به ایران و خلیج فارس، ص ۱۰۰
۱۲۱ - رایین، اسماعیل. دریانوردی ایرانیان، جلد اول، ص ۳۳۷، به نقل از سفرهای پدرو تئیکسثیرا، لندن، ۱۹۰۲، به کوشش سینکلر.
۱۲۲ - ابوالفداء. تقویم البلدان، ص ۴۲۵

- ۱۲۳ - گابریل، آلفونس. تحقیقات جغرافیایی راجع به ایران، ص ۵۳
- ۱۲۴ - همان کتاب، ص ۷۴
- ۱۲۵ - حسینی فسایی، همان کتاب، جلد اول، ص ۱۷۷
- ۱۲۶ - سدیدالسلطنه، محمدعلی خان. سفرنامه سدیدالسلطنه، ص ۵۱۶
- ۱۲۷ - آبادی، باویل، محمد. ظرائف و طرائف، ص ۵۶۸
- ۱۲۸ - قبادیانی مروزی، ناصر خسرو. سفرنامه ناصر خسرو، ص ۱۵۲
- ۱۲۹ - لسترنج، همان کتاب، ص ۳۴۲
- ۱۳۰ - همان کتاب، ص ۳۴۱ و رزم‌آرا، علی. جغرافیای نظامی ایران، خلیج فارس، ص ۸۴
- ۱۳۱ - محیط طباطبایی، سید محمد. سرزمین بحرین، سمینار خلیج فارس، جلد اول، ص ۱۰۲ و توکلی، احمد. تاریخ هرمز و ملوک آن، مجله کاوش، شماره ۵، تیر ۱۳۴۱، ص ۵۶
- ۱۳۲ - اعتمادالسلطنه، همان کتاب، جلد اول، ص ۳۰۴، به نقل از کتاب مطالعاتی در باب بحرین و سواحل خلیج فارس اقبال آشتیانی.
- ۱۳۳ - لسترنج، همان کتاب، ص ۳۴۱
- ۱۳۴ - مقتدر، سرلشکر غلامحسین. کلید خلیج فارس، ص ۱۱ - ۱۲
- ۱۳۵ - اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان. تطبیق لغات جغرافیایی قدیم و جدید ایران، ص ۱۱۱ و توکلی، احمد. تاریخ هرموز و ملوک آن، مجله کاوش، شماره ۵، تیر ۱۳۴۱، ص ۵۶
- ۱۳۶ - لسترنج، همان کتاب، ص ۳۴۲
- ۱۳۷ - مستوفی، همان کتاب، ص ۱۷۲
- ۱۳۸ - مقدسی، ابو عبدالله محمد بن احمد. احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم، بخش دوم، ص ۶۸۸
- ۱۳۹ - هدایت، همان کتاب، جلد هشتم، ص ۴۳۰
- ۱۴۰ - حسینی فسایی، همان کتاب، ص ۱۵۸۹
- ۱۴۱ - ابن بطوطه، همان کتاب، ص ۲۹۹ - ۳۰۰

۱۶۴ / نام دریاها، بندرها و جزیره‌های ایران

- ۱۴۲ - لسترنج، همان کتاب، ص ۳۴۱ و توکلی، همان مقاله، ص ۵۶
- ۱۴۳ - افشارسیستانی، ایرج. جزیره هندرابی و دریای پارس، ص ۷۷ و ۹۵
- ۱۴۴ - گابریل، همان کتاب، ص ۱۶۱ و توکلی همان مقاله، ص ۵۶
- ۱۴۵ - همان کتاب، ص ۱۶۱

بخش دوم

**نام دریای عمان یا دریای مکران
و نام بندرهای ایرانی آن**

فصل اول

نگاهی به دریای مکران (عمان)

۱- جایگاه جغرافیایی

دریای مکران بخشی از اقیانوس هند و تنها دریای آزاد ایران است، و خلیج فارس نیز توسط تنگه هرمز و از راه این دریا با همه دنیا ارتباط دارد.

دریای مکران از سه سو به خشکی و از یک سو به اقیانوس هند می پیوندد. شمال آن، کشورهای ایران و پاکستان، خاورش، شبه جزیره دکن و باختر آن، شبه جزیره عربستان افتاده اند، و تنها از سوی جنوب به اقیانوس هند پیوسته است.

مدار رأس السرطان از شمال دریای مکران می گذرد؛ از این رو این دریا در منطقه گرم کره زمین قرار گرفته است. بیشترین درجه حرارت سطح آب در مرداد ماه ۳۳ و کمترین در دی ماه ۱۹/۸ درجه است.

درازای این دریا از تنگه هرمز تا دکن ۶۱۰ کیلومتر و پهنای آن، کمتر از پهنای آبهای خلیج فارس است. پهنه آن، ۹۰۳۰۰۰ کیلومتر مربع می باشد. ولی ژرفای آن از خلیج فارس بیشتر است. ژرفای دریای مکران در پیرامون چابهار ۳۳۹۸ متر است. هر چه به سوی باختر پیش رویم، ژرفای آن، کاهش می یابد و در نزدیکی تنگه هرمز به ۷۳ متر می رسد.^۱

آب دریای مکران تا اندازه ای شور است و شوری آن، به طور میانگین ۳۷ در هزار است. جهت جریان های سطحی آن، در زمستان به موازات کرانه دریای مکران از شمال باختری به جنوب خاوری است، ولی کشیدگی عمومی جریانها در زمستان از سوی دریای مکران به سوی خلیج فارس و در تابستان برعکس است.

نجات از ظلمات الجحیم که الارضیه مشتمله

للسرف الأدرسی (۴۹۳ - ۵۶۰ م) - (۱۰۹۹ - ۱۱۶۴ م)

هو ابو عبد الله محمد بن محمد بن عبد الله بن اده بن المصروف بالقریفة الأدرسی البغدلی ، ولد فی سنة ۴۹۳ هـ فی سبته سنة ۱۰۹۳ م و هو فی الخامسة قرطبة شتم حطاف فی الأندلس وشتمالی افریقیة وأسیبیا الصغریة وبعض البلدان الأروبیة حتى أصبح من أشهر جغرافیهی الأیلام الفین نشأ فی القرن السادس الهجری (الفی الثاني عشر للبلاد) ، فاستخدمه رجلا رثالی فك حقیلة لیشرف بواسطته علی جغرافیة بلاد وجزال العالم طلب منه تألیف كتاب شامل فی وصف ملكه ومساكن الأقالیم المعروفة فی ذلك العهد . وقيل اشتغاله بتألیف هذا الكتاب صنع كعدة قصبية ضخمة تمثل الأرض بیضا طیها ، وهو أول كرة أرضیة عرفت فی التاريخ منها من القصة ارجعنا بطول الأروبی فی شكل رطل بنهاشاة درهم وبنا عشره همسا ، وقد رسم فیها جميع اقالیم واطراف المعروفة فی ذلك الزمن "رمما فاكتر مشروحا بالاسیفاء" . ثم وضع كتابا مقصدا لف وصف كرتیه الضمیه هذه رتبته علی الأقالیم السیمة واورده فیها واصناف البلاد والممالك ومصانفاتها . وقد تم تألیف هذا الكتاب بالمسح "نزهة المشتاق فی اختراق الآفاق" او "جغرافیة الأدرسی" فی سنة ۵۱۸ هـ (۱۱۲۳ م) وظل الكتاب ينسب الی امیر البلاد صفی "كتاب جبار" . وقد استعان الأدرسی ب تصنیف كتابه هذا بمصنفات من تقدمه من علماء الخلیفة والیمنیة وبمسائله من فیروزم از شبارانخبار المصین وجعل لكتاب (۶۹) رمما نقلها من كرتیه المترو عنها فرتبها واصنافها ایضا جدیدة لكثیرین المدن والمناطق الأخری . وكاتب جغرافیة الأدرسی هذا من اجل وانفسا ما وضعه العرب فی تنظیم البلدان وهو من من یضارب عدیه مدینه زراعیة توجد منه لفستان قد یمتد ان كاملان مرتضان بالبحر الی المعزفة الواسعة فیمكنه یرس الی اهلیه والآخری فی خزنة كتب كسفورده ، وفی كرتیه للبع الصالح المرفوع فی صورة منهنما .

ملحقه : ان الحارطة الأصلیة المخرقة عن الأدرسی كانت مقنونة علی الخلیفة المتدهمة فان الثمال هنا فاستولت علیه من قبله فا معلما وقد كتبتنا عبارة الخلیفة المدينی فی راس الخلیفة والبلاد

شمال



فأسفل
حكها على
عنته جنت
مياحه ودم
حيواته وياه
ووجع القلوب
مفطر الأرب
ولمراه حاد ما لب
ابدانهم من الحفة والأرب
جامة لاقف ابدانهم
من اللق يبرق جمر الفلذ
الذم يخذ من الحديد اليه
والريم المسكون من الأرض قننه العلة
سبه اقاليم... بلست . ذه الأقاليم جملر بلبية
كفها خطوط وهمية موجودة بالعلم الجرم
والسكار اقاليم منها جيب الأشاعة ووهبا دا متمسكة
وهيوت واجسار جارية وبسركا راسكة وسعادت وبسات وحیوانات
ضتلته . بلقفل هذه الاعتالم المسجدة سببه جهور سته منها متمسكة
وجسد واحد متمسكل لا يقبل بسجل من الجبور . . .

مشتقات من
كتاب نزهة قننه
ان الأرض مدونة
كندورا وكراة وفلذ
متمسكة بشمجهينا
خط الاستواء . وهذا هو
طرق الأرض وهو كحفظ
الكرة . واستدارة القننه مومس
خط الاستواء ۳۶۰ درجة والدرجة
جسه وعشرون ورسم . فكان بعده
المسبة اساطیر الأرض لمد عشر مرقحة . وبع
خط الاستواء وكل واحد من القطبین شحم دبعه
واستدارتها حيث مثل ذلك . . . الأرض فدائها مستديرة
كفها قننه صافة الاستدارة قننه صممن ومرفوع والمدي جبري فيها
مرادها الما خضضها البحر المحيط جيب نيمت الأرض اساطیر متمسكة
دايرها كاشفلة لا يظهر منها الا نصيبا فقدا عند الصفة بيته مفرقة في ماء ولله في طمس
ككفك للأرض ضمينا مفرق فالبحر والصحير جيبه في طراء والماء رابع لما اوجدت . . . والظنونه
طر لريم الشالي من الأرض بمد خط الاستواء اربعة وستون درجة والماء من الأرض لاهارة فيه
لشاة البرد والجهد . والدم الجنوب غير مسكون ولا يمر لشاة الحر به وبمر الضي وهو

جنوب

نقشه كره زمين ، از شريف الادريسي (۱۰۹۹ - ۱۱۶۴ م) با شرح كوتاه زندگي و آثار وي در اين نقشه به كرانه های مكران اشاره شده است .

مد در دریای مکران نامنظم است، آب این مدها از دریای عربستان می‌آید و در کرانه‌های دریای مکران و همچنین خلیج فارس همزمان دیده می‌شود. اختلاف جزر و مد در بخش خاوری دریای مکران در حدود ۲ متر و هر چه به سوی تنگه هرموز پیش رویم بیشتر می‌شود و تا تنگه هرمز به ۳۵ متر می‌رسد.^۲

۲- رودها، آب و هوا و منابع طبیعی

رودهای پرآب و بزرگی که به دریای مکران می‌ریزند، عبارتند از: نیکشهر، سرباز، نهنگ، میناب، شمیل یا حسن لنگی، گیرو.

آب و هوای دریای مکران، بر پایه نظر کوپن از نوع آب و هوای خشک صحرائی است. در کرانه‌های دریای مکران، گرمای زیاد همراه با رطوبت، و کمی باران سالیانه، از ویژگی‌های اقلیمی شمرده می‌شود.

کرانه‌های این دریا در تابستان خیلی گرم است. بیشترین گرما ۵۲ درجه سانتی‌گراد است. میانگین گرمای خنک‌ترین ماهها، در دی‌ماه ۱۶ - ۱۹ درجه^۳ است.

کمترین گرما که تاکنون در این منطقه به ثبت رسیده ۱۵ - ۲ درجه است. بارش باران در این منطقه اندک و نامنظم است و در ماههای زمستان بروز می‌کند و به طور میانگین در هفت ماه از سال اثری از باران دیده نمی‌شود. از ویژگی‌های آب و هوایی منطقه، وجود مه و رطوبت نسبتاً زیاد هواست که همراه با گرمای زیاد، زندگی را دشوار می‌سازد.^۴

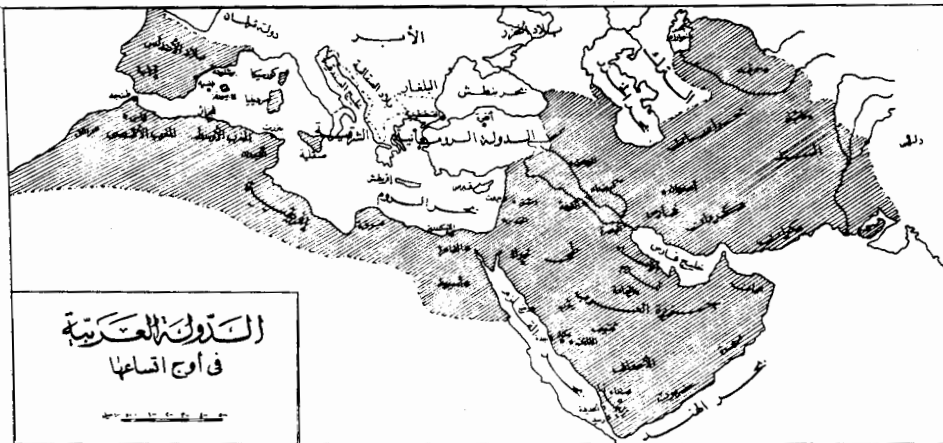
میانگین رطوبت نسبی زمستان دریای مکران (دی‌ماه) ۷۰ - ۸۰ درجه است. در تابستان رطوبت نسبی کاهش می‌یابد و پراکندگی رطوبت تابستانی بعکس زمستان است، بدین معنی که نواحی شمال باختری که از هر سو به وسیله صحراهای خشک و سوزان احاطه شده، خشک‌تر و نواحی کرانه‌های بلوچستان که به اقیانوس هند نزدیک‌تر و زیر تأثیر عوامل موسمی هندوستان قرار می‌گیرد، مرطوب‌ترند (۸۰ درصد).^۵

دریای مکران نیز همانند خلیج فارس، از لحاظ وجود منابع طبیعی از مناطق مهم

دریایی جهان به شمار می‌رود، زیرا این دریا ثروتمندترین مرکز دریایی دنیاست که دارای نفت، مرجان، ماهی، میگو، و... است.

اهمیت دریای عمان یا دریای مکران، از لحاظ اقتصادی و منابع طبیعی مسلم بوده و چون همواره گلوگاه آبی و سیاسی ایران و منطقه‌ای ارزنده در جهان فعال اقتصادی و سیاسی امروز است، از سده ۱۵ م، مورد توجه کشورهای استعماری جهان نیز بوده است. دریای مکران از لحاظ دسترسی به کشورهای آسیایی و دستیابی به سرزمین‌های خاورمیانه، ارزش نظامی و سوق‌الجیشی بسیار دارد.

کرانه‌های دریای مکران، به ویژه سرزمین چابهار از نظر کشورهای منطقه، به دلیل قرار گرفتن در ابتدای راههای زمینی و قرار گرفتن در محل تماس ابرقدرتها، با توجه به جایگاه ژئوپولیتیک آن، از دیرباز، جایگاه مهمی را احراز کرده است.^۶



نقشه فوق از مجموعه نقشه‌های دایره المعارف الموسوعة العربية المسیره^۶ از انتشارات "دارالقلم"، قاهره، ۱۹۶۵ م. در این نقشه به سواحل مکران اشاره شده است.

پی‌نوشت‌های فصل اول

- ۱ - بدیعی، ربیع. جغرافیای مفصل ایران، جلد اول، ص ۱۲۸
- ۲ - همان کتاب، ص ۱۲۸ - ۱۲۹
- ۳ - در جاسک، میانگین گرمای دمای دی‌ماه، هرگز از ۱۹ درجه پایین‌تر نبوده است.
- ۴ - گنجی، محمدحسن. سی و دو مقاله جغرافیایی، ص ۱۲۵
- ۵ - همان کتاب، ص ۲۰۴
- ۶ - افشار سیستانی، ایرج. چابهار و دریای پارس، ص ۳۸

فصل دوم

نام دریای مکران (عمان)

۱- نام دریای عمان یا مکران و پارس پیش از اسلام

از زمان پیدایش اقیانوس هند و از روزگاری که انسان به وجود آمده است، همیشه دریای پارس (دریای مکران و خلیج فارس) و سرزمین‌های جنوبی آن، مرزهای جنوب فلات ایران بوده و هست. پایه‌های این فلات، در جنوب بر ژرفای فلات قاره استوار گردیده و از شمال بر ژرفای دریای مازندران لنگر دارد.

در روزگاران کهن، به ویژه پیش از ورود آریاها به فلات ایران، گروهی به نام دراویدی که یونانی‌ها آنان را «ماکای» یا «موکای» می‌نامیدند، در مکران می‌زیسته‌اند، از این رو این سرزمین و دریای جنوب آن، به نام آنان، مکران^۱ نامیده شده بود، که برگرفته از نام گروه یاد شده است.^۲

به هر حال، هزاران سال است که این سرزمین مکران نامیده می‌شود و نام دریای جنوب آن را که بخشی از دریای پارس است، «دریای مکران» خوانده‌اند. جهانگردان عرب نیز به همین نام از این سرزمین و دریای آن، یاد کرده‌اند.

داریوش بزرگ هخامنشی که خواهان گسترش بازرگانی دریایی ایران بود، به منظور شناخت خلیج فارس و دریا‌های نزدیک آن، دریاسالار یونانی خود، به نام «اسکولاخ»^۳ را با دویست فروند کشتی مأمور کشتیرانی و یافتن کرانه‌ها و جزیره‌های خلیج فارس و کرانه‌های دریای مکران تا پیوستن‌گاه رود سند کرد.^۴ در این زمان همانند گذشته آبهای جنوب ایران که میدان تجارت و هنگام بایسته، میدان لشکرکشی‌ها بوده، دریای پارس (دریای مکران و خلیج فارس) نام داشته است.

نیارخوس، دریاسالار اسکندر مقدونی، که در سال ۳۲۶ ق.م، دریای مکران را تا پیوستن‌گاه رود سند پیموده است، می‌نویسد:

«در دریای پارس نهنگهای بزرگ زیاد پیدا می‌شود، روزی در نزدیکی کشتی ما، دریا منقلب شد حال آن که باد نمی‌وزید سبب را جویا شدم معلوم شد نهنگها دور هم جمع شده مشغول بازی هستند و تلاطم دریا از بازی آنهاست، با نواختن شیپور و طبل آنان را فراری دادیم، درازای بیشتر آنها از چهل متر تجاوز می‌کرد.»^۵

در آثار جغرافیایی لاتین، آبهای جنوب ایران، یعنی دریای مکران و خلیج فارس را ماره پرسیکوم (دریای پارس) نوشته‌اند.

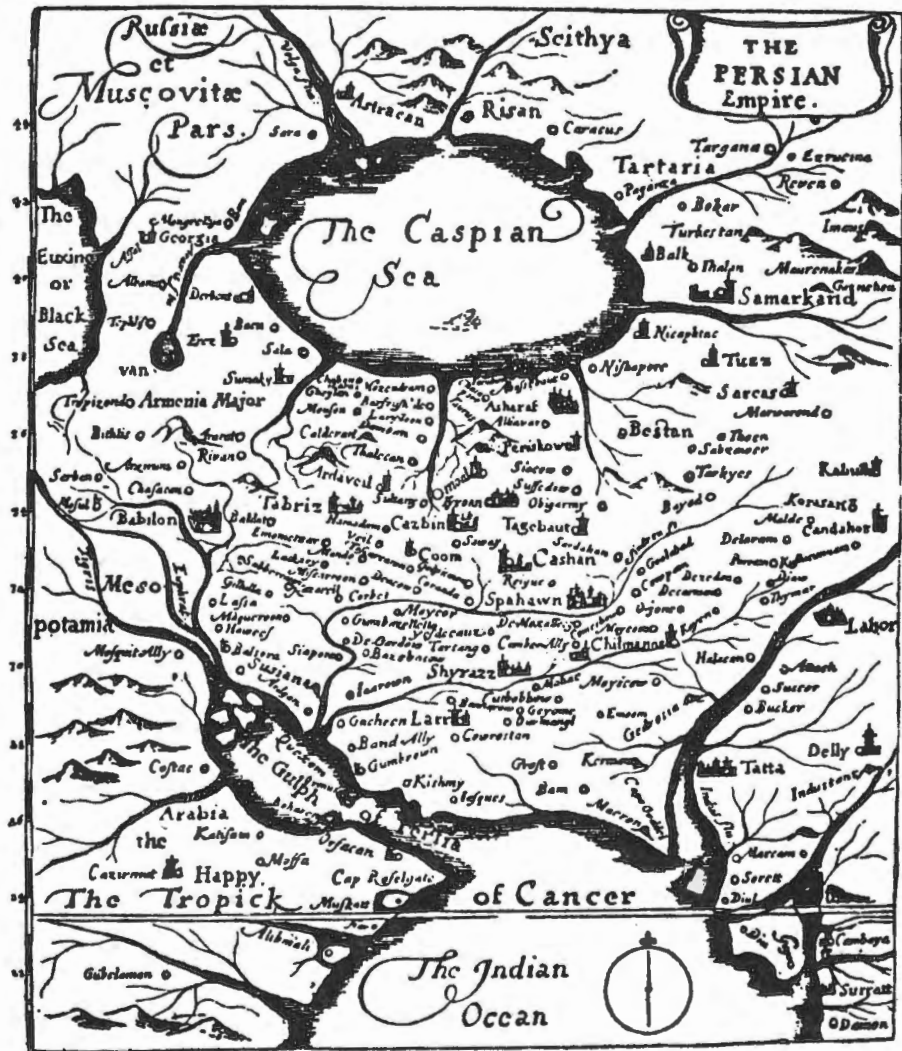
۲- نام دریای عمان یا مکران و پارس پس از اسلام

در آثار تاریخی و جغرافیایی دوران اسلامی، از آبهای جنوب ایران به نامهای دریای مکران، دریای پارس و خلیج فارس یاد شده و بعضی از تاریخ و جغرافی نگاران اسلامی، به تمامی دریای جنوب ایران، یعنی دریای مکران و خلیج فارس و اقیانوس هند، دریای پارس اطلاق کرده‌اند.

احمدبن ابی یعقوب، سرشناس به ابن واضح یعقوبی، در کتاب تاریخ یعقوبی خود (تألیف حدود ۲۶۰ ه.ق) می‌نویسد:

«... هر کس بخواهد از راه دریا به چین رود باید از هفت دریا بگذرد اول - دریای فارس است که باید از سیراف در کشتی نشست و آخرش جُمُحْمَه^۶ است...»^۷

یعقوبی حدود دریای پارس را به خوبی روشن نساخته است، ولی آن بخش از این دریا، یعنی دریای مکران را که امروز در نقشه‌ها، دریای عمان چاپ می‌شود، به نام دریای پارس و یکی از هفت دریایی می‌شناساند که در سر راه دریایی ایران به چین افتاده و برای رفتن به چین بایستی آن را پیمود.^۸



نقشه ایران و خلیج فارس از سفرنامه هربرت (۲۹-۱۶۲۸ م) که در آن کرانه های مکران آمده است

قدامة بن جعفر، از دبیران خراج دوران عباسیان، در کتاب الخراج و صنعة الكتاب که حدود ۲۶۶ ه.ق، نوشته شده است، زیر عنوان باب پنجم در رودها، چشمه‌ها و مردابها، می‌نویسد:

«آن‌گاه دو شاخه شود (رود دجله): شاخه‌ای بر بصره گذرد و شاخه دیگر

بر مذار^۹، سپس همه این‌ها به دریای پارس ریزد.»^{۱۰}

ابوبکر احمد بن محمد بن اسحاق بن ابراهیم همدانی، سرشناس به ابن فقیه، در کتاب جغرافیای خود، به نام مختصر البلدان (تألیف ۲۷۹ ه.ق) ضمن این که از دریای پارس (دریای مکران و خلیج فارس) یاد کرده، می‌نویسد:

«و اعلم أن بحر فارس و الهند هما بحر واحد لاتصال احدهما بالآخر.»

یعنی: بدان که دریای پارس و هند از برای پیوستگی به یکدیگر هر دو یک دریا

هستند.

ابن فقیه بر این باور بود، که منظور از دو دریای یاد شده در آیه‌های: ۱۹ و ۲۰، سوره مبارک الرحمان، دریای پارس و دریای روم است، و در بخش گفتگو درباره دریاها و عجایب آنها، نگاشته است:

«قال الله عزوجل مرج البحرين يلتقيان يروى عن الحسن قال بحر فارس و

الروم.»

یعنی: خداوند عزیز و بزرگ که می‌فرماید دو دریا را روان کرده است تا به هم برسند،

از حسن روایت می‌شود که گفته است مقصود دریای فارس و دریای روم است.^{۱۱}

ابن فقیه همه پهنه باختری اقیانوس هند، یعنی دریای بزرگ جنوبی (دریای مکران و خلیج فارس) را دریای پارس می‌شناساند و بخش خاوری آن را (خلیج بنگاله کنونی) دریای هند می‌نامد. این نامگذاری از پیش از اسلام تا اواخر سده ۹ ه.ق، بین دریانوردان رایج بوده است و آغاز رواج آن، اگر از زمان هخامنشیان که کانال سوئز را کنده‌اند، نباشد، حداقل از زمانی است که نیروی دریایی ایران در روزگار ساسانیان توانسته بود فراخنای این دریا را تا نزدیک چین، از نیروی دریایی روم و حبشه پاک کند و بر سراسر

پهنه این دریا فرمانروا شود.

ابن فقیه نیز نام دریای بزرگ جنوبی را «هرکند» نگاشته است، که با در نظر گرفتن نوشته ابن واضح یعقوبی، آشکار می‌شود که این نام از آثار ایرانی پیش از اسلام برداشته شده است. جغرافی‌نگاران دیگر چون مقدسی و ابوالفداء نیز آن را یاد کرده‌اند و در کتابهای خود، این واژه را به عنوان نام دریای بزرگ جنوبی نگهداشته‌اند.^{۱۲}

واژه هرکند از دو پاره «هر» «هور» به معنی خورشید و «کند» به معنی خانه تشکیل شده است و معنی جایگاه و خانه خورشید را دارد. پیشینیان، پیرامون خط استوا و بخش جنوبی آن را جایی سوزان و زیست‌ناپذیر می‌پنداشته‌اند و گمان می‌کردند که خورشید از دریای جنوبی برمی‌خیزد. این باور در داستانهای مذهبی نیز دیده می‌شود.^{۱۳}

ابواسحاق ابراهیم بن محمد الاستخری، سرشناس به الکرخی، در کتاب المسالک و الممالک تألیف ۳۴۰ هـ.ق، در بخش مربوط به دریاها، می‌نویسد:

«دریای پارس را پس از عربستان یاد می‌کنیم، زیرا این دریا بیشترین مرزهای عربستان را در بر گرفته است. آن گاه کلیاتی درباره آن، خواهیم گفت. اینک از قُلُوم^{۱۴} که در کناره دریای پارس است از جانب شرق آغاز می‌کنیم که به ایله پیوسته است.

دریای پارس (دریای مکران و خلیج فارس) بر مرزهای عربستان می‌رود تا آبادان، آن گاه پهنای دجله را می‌برد و به کناره مهروبان می‌رسد و پس از آن به گناوه. پس دریای پارس بر کناره استان پارس گذرد تا برسد به سیراف پس از کناره هرموز که فرزه (بندر) کرمان است گذرد تا برسد به دیبل و کناره تبت و به کناره چین پایان پذیرد...

در دریای پارس، اقلیم‌ها و جزیره‌ها (از جمله کرانه‌های مکران) است تا سرزمین چین.^{۱۵}

استخری همه بخش شمالی و میانی اقیانوس هند کنونی را دریای پارس دانسته و هنگام شرح هندوستان، چنین می‌گوید:

«پهنای هندوستان در کناره دریای پارس، سه ماه راه است در سرزمین قنوج.»

استخری، ضمن شرح مرزهای کشور اسلام، می‌گوید:

«پهنای کشور اسلام، از خاک روم تا شام و میان رودان (الجزیره) و عراق و فارس و کرمان و مکران که آن سوی منصوره است، چهار ماه راهی بر کنار دریای پارس افتاده است.»^{۱۶}

استخری در شرح مرزبندی عربستان، نگاشته است:

«... دریایی که عربستان را در بر گرفته، از آبادان تا ایله دریای پارس (دریای مکران و خلیج فارس) است.»^{۱۷}

استخری در جای دیگر، می‌گوید:

«میانۀ دریای قُلْزُم که زبانه دریای پارس و دریای روم است، از جانب فَرَمَا چهار مرحله (چهار منزل راه) است.»^{۱۸}

استخری نوشته است:

«مردم این دریا را از این جهت دریای پارس گویند... که از روزگار باستان، پادشاهان ایران، بر آن فرمانروا بوده‌اند و ایرانیان بیش از هر ملت دیگر در آن کشتیرانی می‌کنند.»^{۱۹}

با توجه به نوشته‌های استخری و تأیید جغرافی‌نگاران دیگر چون مقدسی شامی و ابوالقاسم محمدبن حوقل بغدادی، می‌توان گفت که این نامگذاری جغرافیایی، از روزگار داریوش بزرگ (اوایل سده ۶ ق.م) که فرمان‌کنند کانال سوئز و پیوستن دریای روم به دریای پارس را داد، صورت گرفته است.

در روزگار ساسانیان نیز نیروی دریایی جنگی و بازرگانی ایران بر سراسر دریای هورکند از یک سو تا چین و از سوی دیگر تا حبشه و مصر فرمانروا بوده است.

ابوریحان بیرونی محمدبن احمدالبیرونی خوارزمی، درگذشته ۴۴۰ ه.ق، در کتاب التفهیم لاوائل صناعةالتنجیم، نگاشته است:

«وانگه دریای هند، وزوی خلیج‌های بزرگ بیرون آید سوی آبادانی، چنان که هر یکی دریایی بود جداگانه، همچون دریای پارس یا مکران که بر کرانه مشرق او تیز و مکران است.»^{۲۰}

ابوالقاسم محمدبن حوقل بغدادی، مؤلف کتاب صورةالأرض، تألیف ۳۶۷ هـ ق، در بخش دریای پارس، می‌نویسد:

«پس از ذکر دیار عرب، ناحیه‌ای که شرح آن لازم است، دریای فارس است که بیشتر حدود آن دیار را در بر می‌گیرد و دیار عرب و نیز بلاد اسلام به وسیله آن به یکدیگر متصل می‌شوند.»^{۲۱}

ابن حوقل، علت نامگذاری دریای پارس را، چنین نگاشته است:

«... دریای فارس، خلیجی از بحر محیط در حد چین و شهبواق است و این دریا از حدود بلاد سند و مکران و کرمان تا فارس امتداد دارد و از میان سایر ممالک به نام فارس نامیده شده است، زیرا فارس از همه این کشورها آبادتر است و پادشاهان آن جا در روزگاران قدیم سلطه بیشتر داشتند و هم‌اکنون به همه کرانه‌های دور و نزدیک این دریا مسلط‌اند و در همه بلاد دیگر کشتی‌هایی که در دریای فارس حرکت می‌کنند و از حدود مملکت خود خارج می‌شوند و با جلال و مصونیت برمی‌گردند، همه متعلق به فارس هستند.»^{۲۲}

ابوعبدالله محمدبن احمد مقدسی، سرشناس به بشاری، در کتاب احسن‌التقاسیم فی معرفة الاقالیم، تألیف ۳۷۵ هـ ق، همانند همه تاریخ و جغرافی‌نگاران، این دریا را به نام دریای پارس، دریای مکران، دریای کرمان و دریای تیز (تیس کنونی) یاد کرده و به شناخت و توصیف آن، پرداخته است:

«اعراب به ایران سفر می‌کرده‌اند، چنان که عمر، خلیفه دوم می‌گفت: من دادگری را از کسری (خسرو) فرا گرفتم. آن‌گاه از رفتار خسرو و بیمناکی او یاد کرد. دیگر این که هر کس به هجر^{۲۳} و آبادان سفر کند، ناچار باید از





نقشه آسیا متن لاتین ، ترسیم یوهان - مانه - هاسیو چاپ در سال ۱۷۴۴ م هلند .
در این نقشه سینوس پرسیکوس - مار پرسیکوم (خلیج فارس و دریای پارس) آمده است و نامی از
دریای عمان نیست.

دریای پارس و کرمان و تیز و مکران بگذرد. مگر نمی‌بینی بسیاری از مردم، این دریا را تا نزدیک یمن، دریای پارس می‌خوانند، و بیشتر کشتی‌سازان و دریانوردان ایرانی هستند. این دریا از آبادان تا عمان کم‌بهن است و مسافر راه خود را گم نمی‌کند.»^{۲۴}

مقدسی، گفته‌های استخری را در مورد دریای پارس و دریای مکران تأیید کرده و افزوده است که در دریاها، مکران و پارس، کشتی‌سازان و ناخدایان و ناویان ایرانی اند. گذشته از شهرهای مگر (هجر)، خط و داران در بحرین و مزون در عمان که همه ایرانی‌نشین بوده و بازرگانی دریایی را در دست داشته‌اند، به گفته استخری، تا سده ۴ هـ.ق، بیشتر مردم جده ایرانی و بازرگانی آن جا در دست ایرانیان بوده است.^{۲۵} ممکن است که ارزش و پیشتازی عامل ایرانی در بازرگانی دریایی عربها در سده ۴ هـ.ق، عجیب به نظر برسد، ولی چنان که گفته شد، مقدسی و استخری خاطر نشان کردند کسانی که به هجر و عبادان می‌روند بایستی از دریاها، فارس، کرمان و مکران بگذرند و بیشتر سازندگان کشتی و دریانوردان، ایرانی هستند.^{۲۶}

محمدبن نجیب بکران خراسانی، در کتاب جهان‌نامه، تألیف ۶۰۵ هـ.ق، می‌گوید: «بحر مکران متصل است به بحر سند و مانند اوست. بحر کرمان پیوسته است به بحر مکران، و جزیره کیش که مروارید از آن جا می‌آورند در این دریاست، همچنین جزیره اوال و لاف و جزیره‌های دیگر چون کاوان و غیر آن. چون از بحر کرمان بگذری بحر پارس باشد...»^{۲۷}

ابن بلخی، در کتاب فارس‌نامه، تألیف حدود ۵۰۰ هـ.ق، از دریای جنوب ایران، یعنی دریای مکران و پارس، بحر فارس و دریای پارس نام برده است:

«بحر پارس، این دریای پارس طیلسانی است از دریای بزرگ که آن را بحر اخضر خوانند و نیز بحر محیط گویند و بلاد صین و سند و هند و عمان و عدن و زنجبار (زنگبار) و بصره و دیگر اعمال بر ساحل این دریاست.»^{۲۸}

ابوعبدالله محمدبن عبدالله ادریس، سرشناس به الشریف‌الادریسی، در گذشته

۵۴۰ هـ.ق، که از عربهای جزیره سیسیل بوده، در کتاب نزهة المشتاق فی اختراق الافاق، تألیف نیمه اول سده ۶ هـ.ق، می‌نویسد:

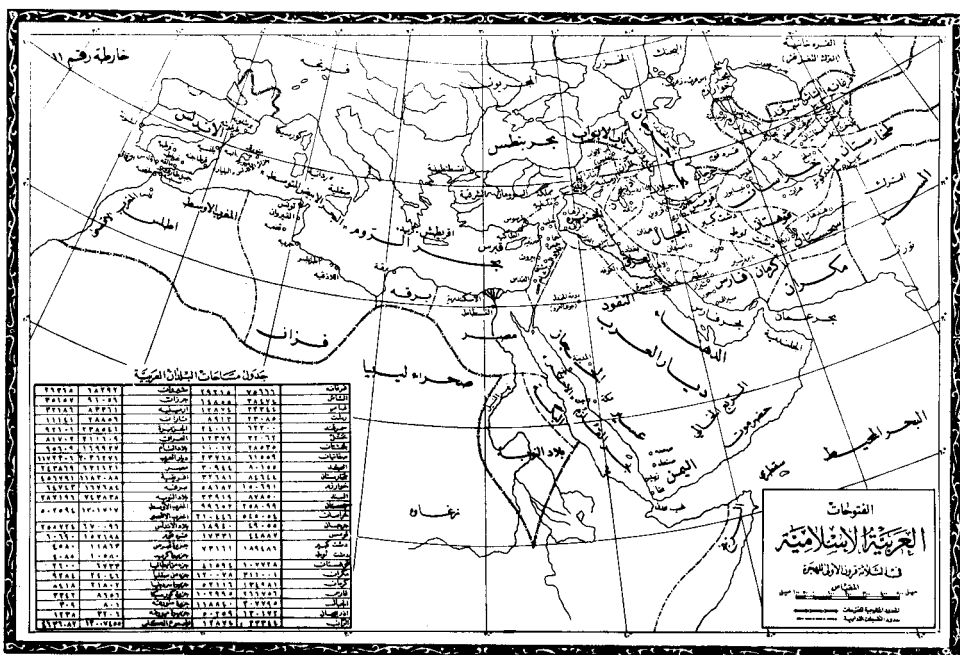
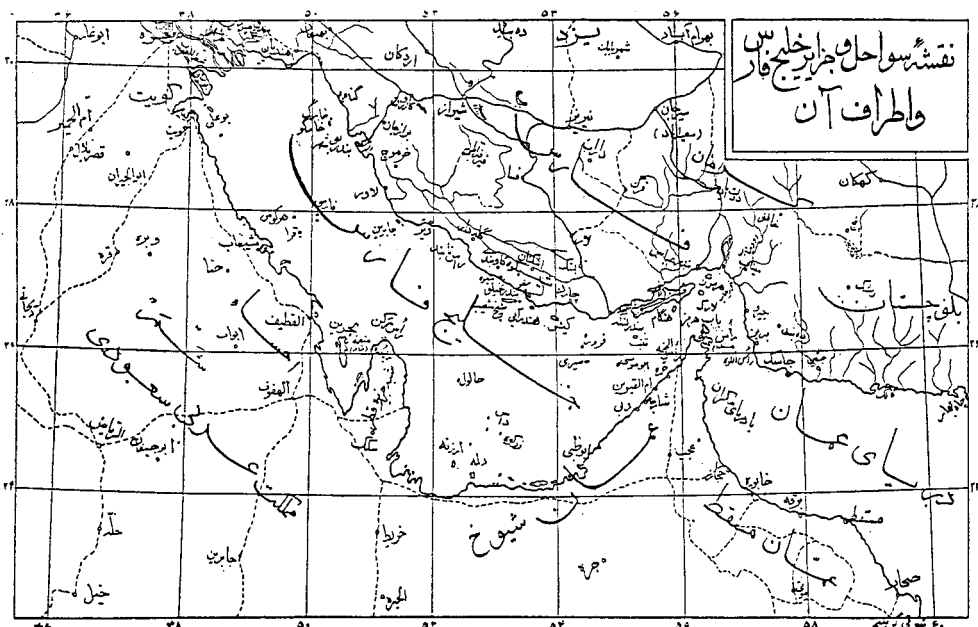
«از این دریای چین، خلیج سبز که دریای پارس و ابله^{۲۹} است، منشعب می‌شود و گذرگاه آن در جنوب تا اندکی به شمال غرب است، چنان که از بلاد سند و مکران و کرمان و پارس بگذرد تا به ابله، جایی که آبادان است منتهی گردد و آن جا پایان آن دریاست.»^{۳۰}

شهاب‌الدین ابوعبدالله یا قوت‌بن عبدالله حموی رومی، در گذشته ۶۲۶ هـ.ق، در دایرةالمعارف جغرافیایی خود، یعنی معجم‌البلدان، تألیف اوایل سده ۷ هـ.ق، مرز خاوری دریای پارس را بندر تیز در ۹ کیلومتری چابهار، نگاشته است:

«دریای پارس شعبه‌ای از دریای بزرگ هند است و چنان که حمزه اصفهانی گفته، نام آن به پارسی زراه کامسیر است و حد آن از تیز از نواحی مکران بر ساحل دریای پارس آغاز می‌شود تا آبادان که بر کناره دجله است و در دریای پارس می‌ریزد و آغاز کناره‌های آن، شهرکی است از سوی بصره که محرز نام دارد در کناره جزیره آبادان و در آن جا دو بهر شود^{۳۱}: یکی رو به غرب دارد و بر بحرین و خاک عرب گذرد و کناره این دریا کشیده می‌شود تا قطر و عمان و شحر و مریاط تا حضرموت تا عدن»

یا قوت حموی، پهنه دریای پارس را کوچک‌تر از استخری، مقدسی و ادریسی نشان می‌دهد و مرز خاوری آن را به جای دیبل که در کناره دهانه رود سند افتاده بوده، بندر تیز (تیس امروزی) در خلیج چابهار مشخص کرده و مرز باختری آن را بندر عدن در کناره تنگه باب‌المنذب. با این حال نامی از بحر عمان نمی‌برد و سراسر دریای جنوب ایران و جزیره العرب را به نام دریای پارس معرفی می‌کند.^{۳۲}

ابوالفداء عمادالدین اسماعیل بن علی امیرحماه، در کتاب تقویم‌البلدان، تألیف



نقشه کرانه ها و جزیره های خلیج فارس که آبهای جنوب خاوری ایران را دریای عمان یا دریای مکران نام برده و کرانه های خاوری ایران را مکران ذکر کرده است .

«و آن دریای است که از شمال دریای هند جدا شده است از مکران که آن در دهانه شرقی دریای پارس است. مرکز مکران شهر تیز است. این شهر جایی نهاده شده که طول آن هفتاد و نه درجه^{۳۳} (از کنار آفریقا) و عرض شمالی بیست و چهار درجه و چهل و پنج دقیقه است تا عمان و آن در دهانه غربی دریای پارس است، آن جا که طول (از کنار غربی آفریقا) هفتاد و پنج درجه است و عرض شمالی سی و یک درجه^{۳۴} است.»^{۳۵}

ابوالفداء دریای مکران و پارس را شعبه‌ای از دریای بزرگ جنوبی (هرکند یا هورکند) نوشته و آغاز آن را از خلیج گواتر امروزی معین کرده و از بحر عمان، نام نبرده است. حمدالله بن ابی بکر مستوفی قزوینی، در کتاب نزهة القلوب، تألیف اوایل سده ۸ هـ ق، که آن را به پارسی نگاشته است، از دریای مکران و پارس، چنان نام می‌برد که شامل همان بخش از دریای بزرگ جنوبی است که ابوالفداء با تعیین طول و عرض جغرافیایی، آن را نشان داده است.

عبدالمؤمن بن عبدالحق بغدادی، در گذشته ۷۳۹ هـ ق، در کتاب مرصداالاطلاع، زیر عنوان بحر فارس، نوشته‌های یاقوت حموی را درباره دریای پارس تأیید کرده و مرز دریایی پارس را در خاور، بندر تیز و در باختر، عدن معین می‌کند. احمد بن علی قلقشندی، ضمن شرح شهر بیرون از توابع شهرستان دیبل سند، می‌نویسد:

«ابن سعید گفته است: آن فرزه کشور سند است و بر آن خلیج آب شور نهاده است که از دریای پارس پیش آمده است.»

وی ضمن شرح شهرستان عمان، می‌گوید:

«... بر دریای پارس شهری بزرگتر از آن نیست.»

قلقشندی که از نویسندگان سده ۹ هـ ق، بوده است، دریای پارس را به گونه‌ای شرح داده که خاور آن، دهانه رود سند و غرب آن، جنوب عربستان است و علاوه بر خلیج فارس که زبانه‌ای از این دریا می‌باشد که در خشکی پیش رفته است، شامل بخشی

از اقیانوس هند کنونی و دریای مکران نیز هست که آن را بحر عمان نامیده‌اند و او مانند دیگر جغرافی‌نگاران، جایی به نام بحر عمان سراغ ندارد.^{۳۶}

تاریخ‌نگاران ایرانی و عرب دوران صفویه به بعد نیز در تدوین و شرح وقایع کشور در هر جا که به مناسبتی اشاره‌ای به آبهای جنوب خاوری ایران شده، آن را «دریای مکران» نامیده‌اند. در زیر به نوشته‌های بعضی از آنان، اشاره می‌شود:

ملک شاه حسینی سیستانی، مؤلف کتاب احیاءالملوک، تألیف ۱۰۲۷ هـ ق، ضمن نگارش شرح حال خود، در سفر چهاردهم خویش، از دریای مکران نام برده است:

«از فراه متوجه عراق شدن و به خواهش پروردگار به گرجستان رفتن و از گرجستان به طرف ساحل دریای سند و مکران و از آن جا به عراق رفتن و کل حدود دارالمرز گرجستان را مجدداً سیر نموده...»^{۳۷}

محمد حسن خان اعتمادالسلطنه در کتاب تطبیق لغات جغرافیایی قدیم و جدید ایران، تألیف ۱۳۰۸ - ۱۳۱۱ هـ ق، ضمن نگارش شرح حال مردم ساکن مکران در روزگار باستان، از آبهای تنگه هرمز به سوی خاور تا بندر گواتر، به نام دریای مکران یاد کرده است:

«ایک سیوفاکوروم یا اش‌تیو فاکوروم در زبان یونانی به معنی ماهی خوار است. طایفه‌ای که غذای خودشان و علوفهٔ مالشان ماهی بوده در ساحل دریای مکران سکنی داشتن، وقتی که قشون اسکندر از این محل گذشته آنها را دیده موسوم به این اسم کردند. در این محل عساکر کیخسرو، سمیرامیس و اسکندر کبیر از بی‌قوتی صدمات دیده‌اند.»^{۳۸}

حاج میرزا حسن حسینی فسایی، در کتاب فارس‌نامهٔ ناصری، تألیف ۱۳۱۲ هـ ق، از آبهای جنوب استان سیستان و بلوچستان به نام دریای مکران که از باستان تا امروز مصطلح است، یاد کرده و ضمن شرح قلمرو حکومت شاه عباس صفوی، می‌گوید:

«مدت عمر شاه‌عباس جنت‌مکان به شصت سال رسید... و آن چه از ممالک محروسه در تصرف داشت، یک جانب آن عراق عرب بود و دیگر

جانب زمین داور و قندهار و از طرفی داغستان و لکزیه و طرف دیگر ساحل دریای کیج^{۳۹} و مکران بود.^{۴۰} جرجی زیدان، مؤلف کتاب تاریخ تمدن اسلام، در گذشته ۱۹۱۴ م / ۱۳۳۳ (ه.ق)، از دریای پارس، بحر فارس نام برده است:

«کرمان‌هی اکبرمن فارس واقعه بین فارس من الغرب و مکران و سجستان فی الشرق و یحدها من شمال و مغازه خراسان و من الجنوب بحر فارس و اشهر مدنها الشیرجان و بم و جیرفت و هرموز.»^{۴۱} یعنی: کرمان که از فارس بزرگتر است، از باختر به فارس و از سوی خاور به مکران و سیستان، از سوی شمال به سرزمین خراسان و از جنوب به دریای پارس محدود است و سرشناس‌ترین شهرهای آن، سیرجان، بم، جیرفت و هرموز است.

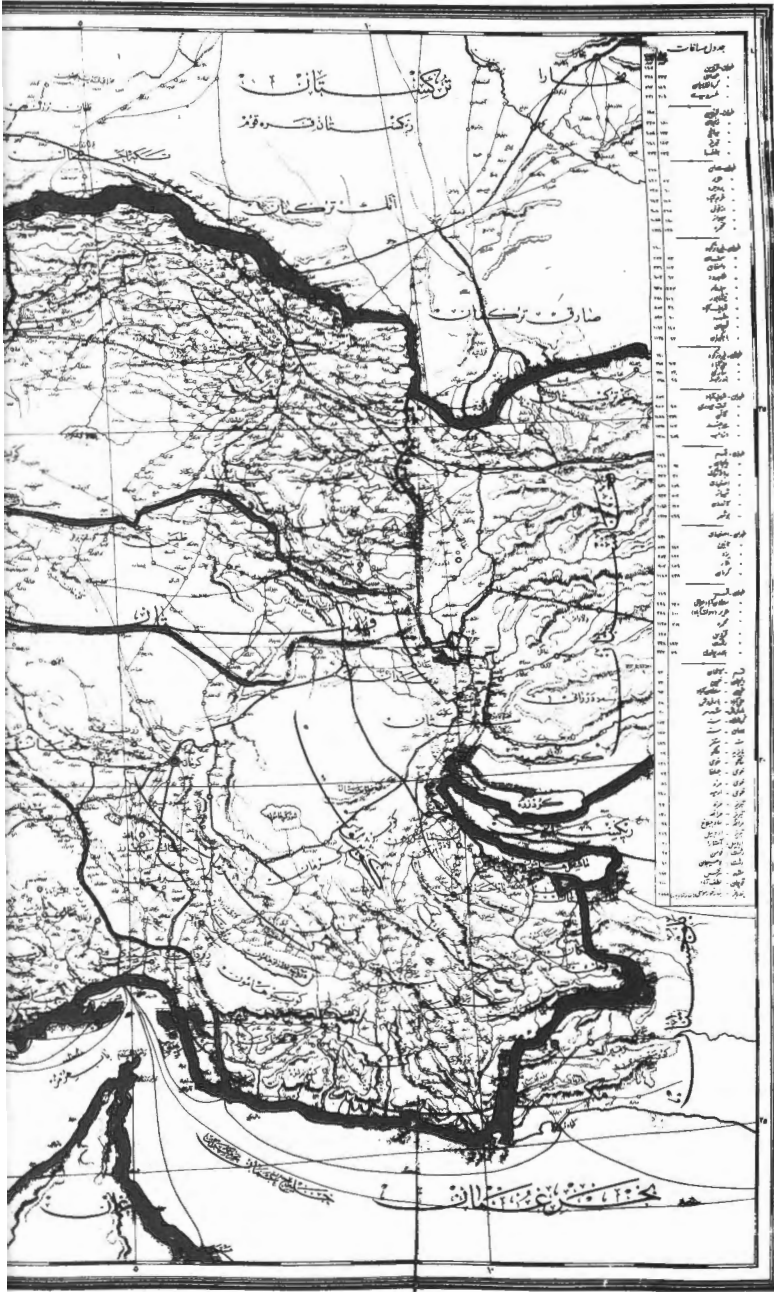
و در جای دیگر، می‌گوید:

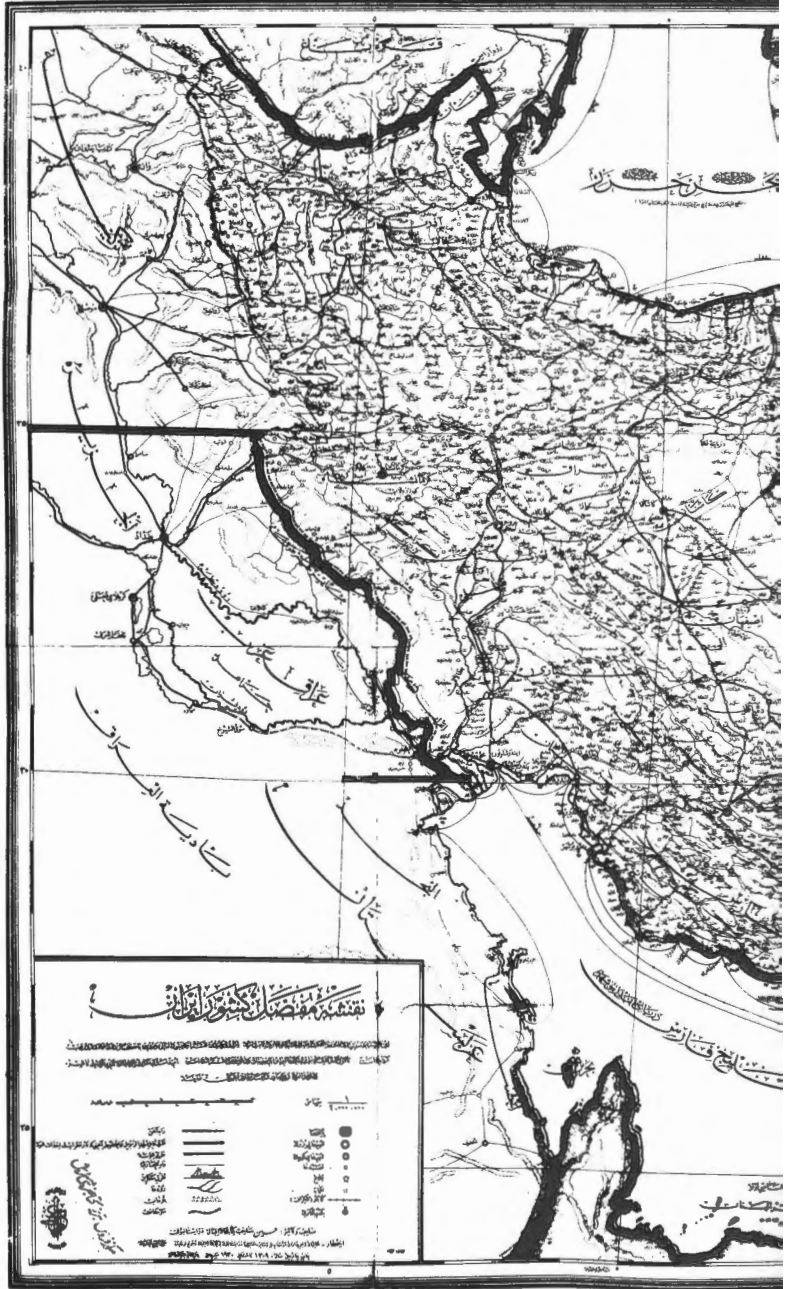
«مکران - هی شرق کرمان و الی شرقیها طوران و بعضی بلادالسند و فی الشمال سجستان و بلادالهند و فی الجنوب بحرالفراس و هی اکبرمن کرمان و من مدنهاالتیز و دزک و راسک.»

یعنی: مکران در خاور کرمان واقع شده است، طوران و بخشی از سند نیز در خاور مکران می‌باشد. از سوی شمال به سیستان و هند، از سوی جنوب به دریای پارس محدود است. این استان از کرمان بزرگتر است. شهرهای نامی آن، تیز (تیس)، دزک و راسک است.^{۴۲}

سلطانی بهبانی، در مقاله بنادر ایران در خلیج فارس، ضمن نگاشتن درازا و پهنای خلیج فارس و کرانه‌های ایرانی آن، از آبهای بخش خاور آن، به نام دریای مکران یاد کرده است:

«عرض خلیج فارس در تنگه هرمز که تنگ‌ترین معابر آن است ۸۳ کیلومتر و عریض‌ترین پهنای آن، ۳۲۲/۵ کیلومتر و پهنای انتهای خلیج فارس





نقشه مفصل ایران ، متن فارسی ، ناشر کتابخانه اقبال ، استانبول ، ۱۳۰۹ هـ ش
 در این نقشه سواحل خاوری ایران ، بحر عمان ، خلیج فارس و بحر مکران ذکر شده است

۲۳۲/۴ کیلومتر است و ساحل ایرانی آن، از نهر خَین در اروندرود تا خلیج گواتر در دریای مکران است.^{۴۳}

۳- نام دریای عمان و بیگانگان

چنان‌که بیان شد، نام دریای عمان پیشینه تاریخی ندارد و آن چه امروز به نام دریای عمان گفته می‌شود، از زمانی در نقشه‌ها رواج یافته و اندک اندک جاافتاده که استعمارگران اروپایی در صدد برآمدند تا از عمان و مسقط، پایگاهی برای گسترش رخنه خود در خلیج فارس و کشورهای کناره آن پدید آورند.

بیشتر کسانی که تاکنون درباره دریای پارس و دریای مکران و همچنین خلیج فارس مطلب نگاشته‌اند از بیگانگان بوده‌اند، زیرا به لحاظ جایگاه استراتژیک و بازرگانی که در این منطقه داشته‌اند، کوشیده‌اند تا حقیقت پنهان ماند و نامهای ساختگی و نادرست، جای نامهای درست را بگیرد.

در اوایل سده ۱۹ م، دگرگونی‌هایی در سیاست کشورهای بزرگ در این دریا به وجود آمد. انگلیسی‌ها، پس از استقرار در هندوستان، متوجه دریای مکران، پارس و کرانه‌های آن شدند.

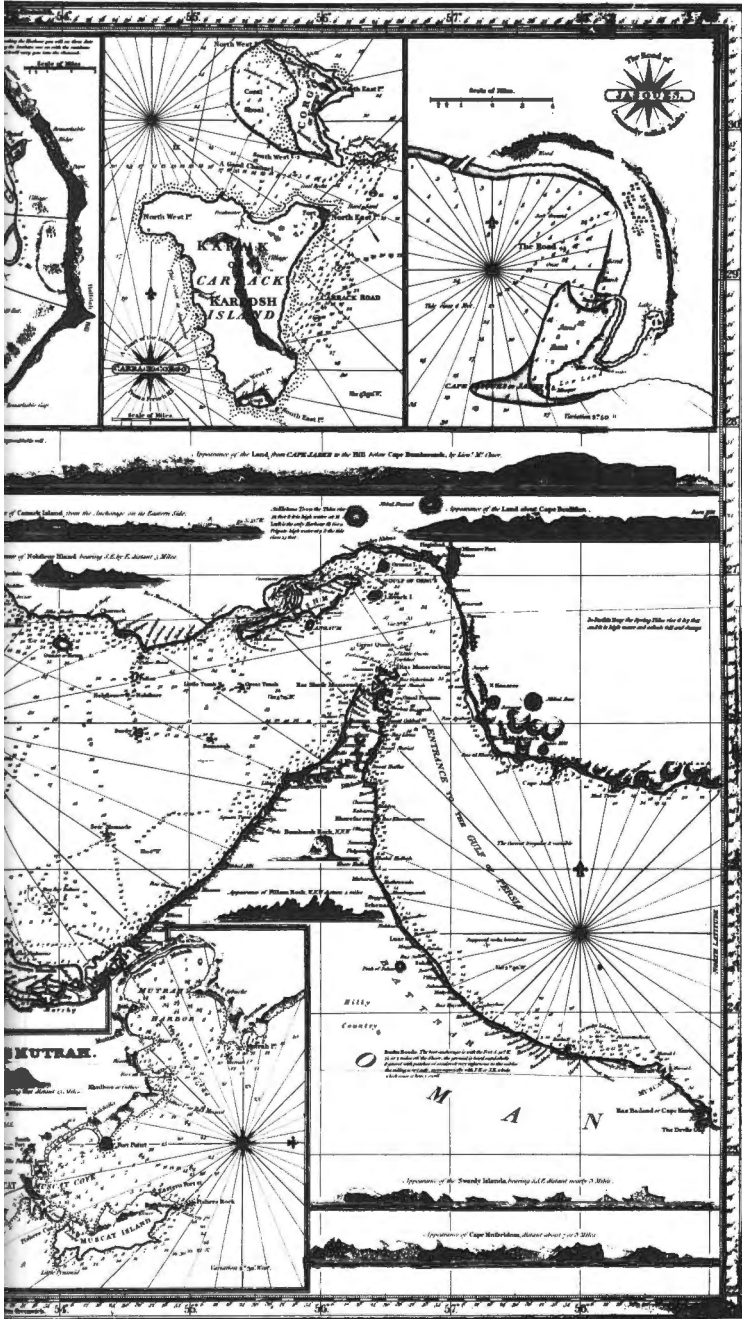
توجه انگلستان این بار به کشورهای مجاور هندوستان، تنها از لحاظ راه بازرگانی یا از نظر استقرار و تنها چیرگی بر خطوط کشتیرانی این نواحی نبود، بلکه تغییرات سیاسی که در اروپا با انقلاب کبیر فرانسه و رسیدن ناپلئون به حکومت پیدا شده بود، سبب تأثیرها و انعکاس‌هایی در خاور نزدیک شد و نواحی خاور نزدیک، از جمله ایران و کرانه‌های دریای مکران و پارس در این زمان اهمیت ویژه‌ای یافت، زیرا سربازان فرانسوی در مصر پیاده شدند و در دسامبر ۱۷۹۸ م / ۱۲۱۳ هـ ق، ناپلئون، ژنرال بُن را مأمور گرفتن تنگه باب‌المنذب کرد. بنابراین خطری متوجه هند، مستعمره انگلستان می‌شد. به همین لحاظ از این تاریخ سیاست نگهداری راههای دریایی حمله بر هند، در رأس همه مسائل قرار گرفت.^{۴۴}

راه حمله به هند، به ترتیب: دریای سرخ (خلیج عربی)، خلیج فارس و دریای مکران بود. از این رو انگلیسی‌ها تلاش کردند که توانمندی خود را در این مناطق حفظ کنند. سیاستمداران انگلیسی به منظور نگهداری هندوستان و همچنین در رویارویی با خطر حمله نیروهای دشمن از راه خشکی (دره فرات)، نقشه تازه‌ای طرح و در صدد برآمدند همه نواحی و نقاط کنار این راه را در حلقه اتحاد علیه نیروهای مهاجم درآورند. از این رو در کرانه‌های عربستان، امارت‌های عمان و کویت، مورد توجه قرار گرفتند.

انگلستان موفق شد با شیخ کویت اتحادی برقرار سازد. عمان نیز به همین ترتیب با انگلستان متحد شد. بدین ترتیب که در میانه سده ۱۸ م، کشور عمان با پیش‌درآمدی همانند آن چه برای شیخ‌نشین کویت روی داده بود، به وجود آمد، یعنی پس از رفتن پرتغالی‌ها و هلندی‌ها از دریای مکران و خلیج فارس، شیخ احمد بن سعید نامی که از سوی ایران حکومت صحار را داشت، حکومت مستقل عمان را تشکیل داد و در ۱۷۴۹ م / ۱۱۶۳ ه.ق، اعلان استقلال کرد. به علاوه در ۱۸۰۰ م، انگلیسی‌ها با بستن قراردادی اجازه یافتند تا نماینده‌ای در مسقط داشته باشند. این گام‌های احتیاطی با گام دیگری کامل شد و نماینده انگلستان در ۱۸۰۳ م / ۱۲۱۸ ه.ق، در بصره جایگزین گردید.

سیاست بریتانیا با این که در کویت، عمان و بین‌النهرین گرفتار بود، کرانه‌های خاوری دریای پارس، یعنی کرانه‌های مکران را نیز از دید دور نداشت و کوشش می‌کرد مکران ایران را نیز زیر رخنه خود درآورد.^{۴۵}

از آن جا که دریای مکران و خلیج فارس بر سر راه دریایی و خشکی هندوستان، مستعمره انگلستان قرار داشت، انگلیسی‌ها برای چیرگی خود بر این آبراه، از عمان و کویت که پایگاه‌هایی برای گسترش رخنه آنان در منطقه بودند، پشتیبانی کرده و به همین جهت برای استوار ساختن جایگاه سیاسی عمان، نام دریای عمان را به جای دریای مکران و پارس در نقشه‌ها و آثار تاریخی، جغرافیایی و سیاسی که خودشان یا عمانی‌ها تهیه و چاپ کرده‌اند، رواج دادند.





خلیج فارس - دلتای اروندرود - بندر بصره - خلیج مسقط و مفره - خلیج بوشهر - دو جزیره خارک و
 خارکو و خلیج جاسک ترسیم شده بر اساس اطلاعات ج. و. نوری تصحیح شده در ۱۸۳۳ و تکمیل شده
 در ۱۸۵۱ م

بر بررسی نقشه‌های جغرافیایی که اروپایی‌ها و جهانگردان خارجی از خلیج فارس و دریای مکران فراهم کرده‌اند، چنین برمی‌آید که تا حدود سالهای آخر سده ۱۷ م، و حتی تا اوایل سده ۱۸ م، هم، نامی از دریای عمان در جهان آن روز نبوده است.

(۱) در نقشه سرتوماس هربرت انگلیسی، که در سال ۱۶۲۸ و ۱۶۲۹ م، از سوی کمپانی هند خاوری به ایران آمد و نقشه یاد شده ضمیمه سفرنامه اوست، می‌بینیم که ناحیه امروزی دریای عمان، به نام خلیج فارس نامیده شده است.

(۲) در نقشه دیگری که در ۱۶۳۴ م، توسط فلاندری مرکاتور، جغرافی‌دان سرشناس تهیه شده است، برای آبهای بین خلیج فارس و دریای هند، نامی نگاشته نشده است.

(۳) نقشه سوم که تاریخ آن، چهار سال پس از نقشه مرکاتور، یعنی ۱۶۳۸ م، است، از آدام اولتاریوس می‌باشد، که در این نقشه نیز نامی از دریای عمان دیده نمی‌شود و برای این ناحیه نامی ثبت نشده است، ولی از این زمان به بعد، که ایران رفته‌رفته مورد توجه سیاستمداران اروپایی، به ویژه استعمار پیر انگلستان قرار گرفته است، نام ساختگی و نادرست دریای عمان به میان آمده و در نقشه‌های جغرافیایی و سفرنامه‌های اروپایی، این نام وارد گردیده است.^{۴۶}

با توجه به گفتار بالا می‌توان گفت که آبهای جنوبی ایران از هزاران سال پیش، دریای پارس نام داشته است. به علاوه نام دریای پارس که شامل دریای مکران و خلیج فارس است، به دلخواه تعیین نشده و همانند دیگر نامهای جغرافیایی در گذر زمان تولد یافته و

نام دریاها، بندرها و جزیره‌های ایران / ۱۹۵

به طور مداوم همراه با نام کشور بزرگ ایران بوده و می‌باشد.

پی‌نوشت‌های فصل دوم

- ۱ - پیشین‌ترین نام این سرزمین «ماکا» یا «مکه» است که هرودوت نیز آن را مکیا یا میکیان خوانده است. در کتیبه‌های میخی داریوش بزرگ هخامنشی در بیستون و تخت جمشید، سرزمینی که امروز مکران نام دارد، به نام مکه Maka یاد شده و استان چهاردهم بوده است.
- درباره نامگذاری مکران، تاریخ‌نگاران و پژوهشگران بر این باورند که در زمان باستان در این سرزمین باتلاق بسیار وجود داشته است. اراتیا Aranya یا ایرینا Irina در زبان سانسکریت به معنی باتلاق است و از ترکیب این واژه با مکه، تلفظی پدید آمده که به مرور زمان مکران، سرزمین باتلاق‌ها شده است (افشار سیستانی، ایرج. بلوچستان و تمدن دیرینه آن، ص ۲۶)
- ۲ - بارتولد، واسیلی ولادیمیرویچ. تذکره جغرافیای تاریخی ایران، ص ۲۰۳
- ۳ - برخی از نویسندگان، اسکیلاکس نوشته‌اند.
- ۴ - رایین، اسماعیل. دریانوردی ایرانیان، جلد اول، ص ۶۶
- ۵ - شاملو، محسن. خلیج فارس، ص ۱۴
- ۶ - رأس جُمحمه womhoma، بین عمان و عدن بوده است.
- ۷ - ابن واضح یعقوبی. تاریخ یعقوبی، جلد اول، ص ۲۲۴
- ۸ - امام شوشتری، سید محمد علی. دریای مکران و پارس، مجله بررسی‌های تاریخی، سال ۳، شماره ۲، خرداد - تیر ۱۳۴۷، ص ۵ - ۶
- ۹ - شهرمذار، مرکز شهرستان کشر در جنوب عراق بوده است.
- ۱۰ - امام شوشتری، همان مقاله، ص ۶
- ۱۱ - مشکور، محمد جواد. نام خلیج فارس در طول تاریخ، ص ۹ - ۱۰
- ۱۲ - مقدسی، ابو عبدالله محمد بن احمد. احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم، بخش اول، ص ۱۹
- ۱۳ - امام شوشتری، همان مقاله، ص ۸
- ۱۴ - بندر قلزم در شمال دریای سرخ یا بحر احمر یا خلیج عربی افتاده است.
- ۱۵ - استخری، ابواسحاق ابراهیم. مسالک و ممالک، ص ۳۱ - ۳۲
- ۱۶ - همان کتاب، ص ۱۳

- ۱۷ - همان کتاب، ص ۱۵
- ۱۸ - همان کتاب، ص ۱۷ - ۱۸
- ۱۹ - همان کتاب، ص ۱۰۹
- ۲۰ - بیرونی خوارزمی، ابوریحان محمد بن احمد. التفهیم لاوائل صناعةالتنجیم، ص ۱۶۷
- ۲۱ - ابن حوقل. صورةالارض، ص ۱
- ۲۲ - همان کتاب، ص ۴۶
- ۲۳ - هگرنیا الاحسای امروزی.
- ۲۴ - مقدسی، همان کتاب، ص ۲۶
- ۲۵ - استخری، همان کتاب، ص ۲۱
- ۲۶ - هادی حسن. تاریخ دریانوردی ایرانیان، ص ۱۶۳
- ۲۷ - بکران، محمد بن نجیب. جهان‌نامه، ص ۲۰
- ۲۸ - ابن بلخی. فارس‌نامه، ص ۱۵۳
- ۲۹ - اُبله، شهری در کنار اروندرود در زاویهٔ خلیجی که در آن بصره واقع گردیده، بوده است.
- ۳۰ - مشکور، همان کتاب، ص ۱۴
- ۳۱ - منظور یاقوت حموی، راه کشتیرانی است.
- ۳۲ - امام شوشتری، همان مقاله، ص ۱۴ - ۱۵
- ۳۳ - امام شوشتری، ۹۳ درجه نوشته است.
- ۳۴ - امام شوشتری ۲۴ درجه و ۴۵ دقیقه نگاشته است.
- ۳۵ - ابوالفداء. تقویم البلدان، ص ۳۲
- ۳۶ - امام شوشتری، همان مقاله، ص ۱۶ - ۱۷
- ۳۷ - سیستانی، ملک شاه حسین. احیاءالملوک، ص ۵۰۰
- ۳۸ - اعتمادالسلطنه، محمد حسن خان. تطبیق لغات جغرافیایی قدیم و جدید ایران، ص ۸۰
- ۳۹ - کیج، دارالملک سرزمین مکران بوده است.

- ۴۰ - حسینی فسایی، حاج میرزا حسن. فارس نامه ناصری، جلد اول، ص ۴۶۹
- ۴۱ - زیدان، جرجی. تاریخ تمدن اسلام، چاپ مصر، ص ۴۷
- ۴۲ - زیدان، جرجی. تاریخ تمدن اسلام، ص ۲۵۳ - ۲۵۴
- ۴۳ - سلطانی بهبهانی، سلطانعلی. بنادر ایران در خلیج فارس، سمینار خلیج فارس، جلد اول، ص ۱۰۸
- ۴۴ - عزیزی، محسن. مختصری از سیاست‌های اروپایی در خلیج فارس با توجه به اسناد دیپلماسی، سمینار خلیج فارس. جلد دوم، ص ۱۳
- ۴۵ - همان مقاله، ص ۱۴ - ۱۶
- ۴۶ - عاطفی، میرحسن. بررسی نقشه‌های جغرافیایی، بررسی‌های تاریخی، سال ۳، شماره ۲، ۱۳۴۷، ص ۱۹

فصل سوم

نام بندرهای ایرانی دریای مکران (عمان)

۱- کوهستک

۱-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر کوهستک در ۴۴ کیلومتری جنوب میناب و ۳ کیلومتری باختر جاده آسفالتی میناب - جاسک در کنار آبهای دریای مکران، بین ۲۶ درجه و ۴۸ دقیقه پهنای شمالی و ۵۷ درجه و ۲ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار دارد و میانگین بلندی آن از سطح دریا ۱۰ متر است.

۱-۲- نام بندر کوهستک

مردم کوهستک بر این باورند که در گذشته‌های دور کوهستک میهن عیسویان ایرانی بوده است و دلیل آنان بر درستی این گفته، وجود آثار خانه‌های کهن و سنگ‌نبشته گورها و آب‌انبارهایی است، که در گوشه و کنار این ناحیه به چشم می‌خورد و همچنین وجود روستایی است، که آن را کلیسا می‌نامند.

کوهی در این ناحیه وجود دارد که همانند هسته خرما است و هسته خرما را در این نواحی «هستک» گویند. از این رو به کوهستک سرشناس شده است. در بالای این

کوه، آثار حوض و آب‌انبار بزرگی وجود دارد که در گذشته دژ استواری در کنار آن بنا شده است.

جهانگردان و بازرگانان فرانسوی، از جمله تاورنیه، که در زمان صفویه به ایران آمده‌اند، در راه مسافرت به جزیرهٔ هرموز از این بندر عبور کرده و آن را در سفرنامه‌های خود، «کوهستک» نگاشته‌اند.^۱

سدیدالسلطنه کبابی از این بندر به نام «کوستک» یاد کرده است:

«... مسافر بعد از نهار از کلاهی حرکت نماید و به کوستک آید، و در کوستک یک لوله توپ در کنارهٔ قریه دیده می‌شود.»^۲

۲- زیارت

۲- ۱- جایگاه جغرافیایی

بندر زیارت در ۵۷ کیلومتری جنوب میناب و ۱۳ کیلومتری جنوب بندر کوهستک در کنار جادهٔ آسفالتی میناب - جاسک و دریای مکران، بین ۲۶ درجه و ۴۱ دقیقه پهنای شمالی و ۵۷ درجه و ۵ دقیقه درازای خاوری قرار گرفته و میانگین بلندی آن از سطح دریا ۲۰ متر است.

۲- ۲- نام بندر زیارت

نام این بندر از گذشته زیارت بوده است. در کنار خوری به همین نام قرار گرفته، شاید به زیارت سرشناس گردیده است. در این محل تپه‌ای به نام زیارت وجود دارد و شاید در این تپه زیارتگاهی وجود داشته و به همین جهت زیارت نامیده شده است.

سدیدالسلطنه، در کتاب بندرعباس و خلیج فارس، گوید:

«ده دو در از طرف کوه خاک کوستک را انتها دهد، برابر آن، دهی است موسوم به بندرگمان، از آن جا خاک بیابان شروع می‌شود و خاک کوستک

را از کناره دریا در تپه‌ای موسوم به تپه زیارت به خاک بیابان رسیده و انتها
یابد.»^۳

۳- سیریک

۳- ۱- جایگاه جغرافیایی

بندر سیریک در ۷۵ کیلومتری جنوب میناب و در مسیر راه آسفالتت میناب -
جاسک، بین ۲۶ درجه و ۳۱ دقیقه پهناي شمالی و ۵۷ درجه و ۶ دقیقه درازای خاوری
نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته و میانگین بلندی آن از سطح دریا ۶ متر است.

۳- ۲- نام بندر سیریک

نام این بندر از گذشته‌های دور سیریک بوده و ریشه پارسی دارد و یک نام اصیل
ایرانی است که در نقاط گوناگون ایران وجود دارند، مانند: سوری، سیرگان، سیروان،...
امکان دارد نام این بندر نخست سوری که به معنی گل سرخ‌رنگ بوده که اندک‌اندک به
سیریک تبدیل گشته است.

۴- جاسک

۴- ۱- جایگاه جغرافیایی

بندر جاسک با پهناي حدود ۶ کیلومتر مربع در جنوب خاوری هرمزگان در کنار
آبهای نیلگون دریای مکران (دریای عمان) در ۳۳۰ کیلومتری جنوب خاوری
بندرعباس، بین ۲۵ درجه و ۴۵ دقیقه پهناي شمالی و ۵۷ درجه و ۳۱ دقیقه درازای
خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار دارد.

بلندی این بندر از سطح دریا ۵ متر و فاصله هوایی آن، تا تهران ۱۲۷۴ کیلومتر

است. فاصله زمینی آن، تا تهران ۱۷۶۰، تا بندرعباس ۳۳۰، تا میناب ۲۲۵، تا خمیر ۳۸۵، تا کنگ ۶۰۰، تا بندر لنگه ۶۰۵ کیلومتر است.

۴-۲- نام بندر جاسک

بندر جاسک از روزگاران کهن در کار دریانوردی، ناوبری و بازرگانی دریایی ایران و همچنین در پیوند با دنیای پیشین دارای اهمیت بوده است. از نخستین روزهایی که کرجی‌ها در کرانه‌های دریای پارس به آب افتاده تا به صید پردازند، بندر جاسک به عنوان پایگاه دریایی، مرکز دادوستد و بازرگانی مورد استفاده قرار گرفت.

از آثار و نوشته‌های تاریخ و جغرافی‌نگاران برمی‌آید که بندر جاسک از دریانوردی پرتوان، بازار بزرگ، لنگرگاه مناسب و بافت شهری پیشرفته‌ای برخوردار بوده و همه کشتی‌های رهسپار هندوچین در آن لنگر می‌انداختند و سیاحان و بازرگانان چند روزی را در این بندر می‌گذراندند.

به هر حال، بندر جاسک با توجه به وضع جغرافیایی و طبیعی مناسبش، دارای جایگاه استراتژیک و ژئوپولیتیک ویژه‌ای در منطقه‌های خلیج فارس و دریای مکران (دریای عمان) است.

بندر جاسک در گذر زمان دارای نامهای بسیاری چون بادیس، بدیس، کاریل، کارپلا، اومانه، جاسک، چاشک، کفشک، جک، رأس الجاسک و چاسک بوده است.

در روزگار هخامنشیان، نام این بندر بدیس یا بادیس بوده است، به طوری که در زمان داریوش سوم هخامنشی، اسکندر مقدونی در ۳۳۲ ق.م، به ایران رسید و سپس به هندوستان تاخت و نیارخوس، دریاسالار مقدونی را مأمور کرد با چند فروند کشتی از رود سند گذشته، به دریای مکران و از آن جا به خلیج فارس درآید. وی که در این مسافرت از بندر جاسک امروزی دیدن کرده، گفته است:

«بندر بدیس (جاسک) بسیار آباد بود و هر قسم میوه جز زیتون در آن یافت می‌شد. باغ‌های بزرگ از تاک داشتند و تا دیده می‌دید، اراضی

گندم‌زار بود.^۴

محمد حسن‌خان اعتمادالسلطنه، در کتاب تطبیق لغات جغرافیایی قدیم و جدید ایران خود، از این بندر به نام بدیس، کارپل و کارپلا نام برده است:

«بادیس، اسم قدیم یکی از شهرهای کرمان بوده واقع در حوالی دماغه کارپل (دماغه جاسک) که امروز معروف به جاسک است. این شهر در سرحد مملکت قدیم کرمان و مکران از بلاد ساحلیه محسوب می‌شود.»^۵

در دوران اشکانیان بندر جاسک از لحاظ دریانوردی دارای جایگاه استراتژیک مهمی بوده است. نویسنده کتاب پریپلوس از بندری به نام اومانه که بر کرانه خاوری دریای پارس بوده، سخن می‌گوید، که تقریباً در کرانه بخش جاسک امروزی قرار داشته است. وی پیش از نگاشتن اومانه، کرانه عربستان جنوبی را از باختر به خاور شرح داده و دنبال آن را تا دهانه خلیج فارس گرفته، می‌گوید:

«چون در دریا از این دهانه خلیج می‌گذری، پس از شش روز سفر شهر بازار دیگری از پارس هست، که اومانه خوانده می‌شود.»^۶

در روزگاران کهن، مردمی به نام شیهو دارای چهره‌ای سفید و چشمانی روشن با لهجه ویژه، در شمال عمان به سر می‌بردند. بعضی‌ها آنان را در اصل دیلمی و با شبانکاره‌های استان بوشهر هم‌نژاد می‌دانستند و بعضی هم آنان را نتیجه آمیزش نژاد سفید با نژاد سیاه می‌شناخته‌اند.

به هر حال، شیهوهای عمان کنونی همان جاشوهای جزیره کیش پیشین و سیاهجی می‌باشند که در برخی آثار تاریخی و سفرنامه‌ها ضمن شرح جایگاه ساکنان کرانه‌های دریای پارس، از آنان نیز یاد شده است.

نامهای: جاشک، جشن، جاسک و چاسک در کرانه‌های دریای پارس، بیانگر وجود شیهوها یا جاشوها در این ناحیه است.^۷ بنابراین می‌توان گفت که در ناحیه جاسک، به ویژه بندر جاسک کنونی، در گذشته مردمی زندگی می‌کرده‌اند که نام این

سرزمین از نام آنان گرفته شده و جاشک و سپس جاسک خوانده شده است. جاشو در فرهنگ‌ها به معنی ناویار و دریانورد آمده است. این واژه در نسب امیر هرموز، یعنی بدر عیسی جاشو، در بدایع الزمان فی وقایع کرمان آمده است و چنین می‌نماید که نام جاشو، یعنی دریانورد، به کار برده می‌شده است.^۸ بعضی گویند، چون در گذشته در آبهای کرانه بندر جاسک، ماهی کفشک به فراوانی یافت می‌شده، این بندر را کفشک نامیده‌اند. به مرور زمان و به علت دگرگونی به جاشک تبدیل شده و در ۱۳۲۰ ه.ش، به دستور دولت مرکزی به جاسک تغییر یافته است.

در آبهای کرانه بندر جاسک، ماهی‌کش (فارسی) و جش (عربی) به فراوانی یافت می‌شود، شاید در گذشته نام این بندر را کش یا جش نهاده باشند که به مرور زمان به جاشک و سپس به جاسک تبدیل شده است.

۵- کلات

۵-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر کلات در باختر بندر چابهار، بین ۲۶ درجه و ۱۷ دقیقه پهنای شمالی و ۶۰ درجه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته است.

۵-۲- نام بندر کلات

این بندر تاکنون کلات، کلاک، گلاک و گلاگ نامیده شده است. واژه کلات به معنی دژ، پناهگاه و قلعه است. تیمسار رزم‌آرا از آن به نامهای کلاک و گلاک یاد کرده است:

«بنادر عمده مکران، جاسک، چابهار، تیس، گواتر و کلاک (کلات)

هستند.»^۹

رزم‌آرا در جای دیگر از این بندر به نام گلاک یاد کرده است:
«گلاک، بندر کوچکی است دارای پانزده خانوار ماهیگیر در خانه‌های
حصیری... لنگرگاه در ۳ مایلی از کرانه تعیین شده است. پنج کشتی بادی
۲۰ تنی برای تجارت با مسقط، قشم و سایر نقاط موجود...»^{۱۰}

۶- تنگ

۶-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر تنگ در باختر بندر گوردیم، بین ۲۵ درجه و ۲۲ دقیقه پهنای شمالی و ۴۹
درجه و ۵۲ دقیقه درازای خاوری قرار دارد. فاصله این بندر تا کنارک حدود ۸۰ و تا
چابهار حدود ۱۵۰ کیلومتر است.

۶-۲- نام بندر تنگ

واژه تنگ در فرهنگ‌ها به معنی درّه و کوه نیز آمده است. در این ناحیه درّه و کوه
بسیار است و از گذشته‌های دور به تنگ سرشناس گردیده است. در سوم خرداد ۱۳۷۴ هـ
ش، هنگام سفر پژوهشی به بلوچستان به اتفاق آقایان مولوی ارجمندی، امام جمعه قصر
قند و محمد حسین رئیسی از بزرگان طایفه رئیسی بلوچستان از این بندر نیز دیدن کردم
(نگارنده). مرکز دهستان تنگ روستای بیر می‌باشد و کدخدای آن، نیک‌بخت اسفندیار
بود.

۷- گوردیم

۷-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر گوردیم در باختر خلیج پوزم، بین ۲۵ درجه و ۲۱ دقیقه پهنای شمالی و ۶۰ درجه و ۶ دقیقه درازای خاوری قرار دارد.

۷-۲- نام بندر گوردیم

این بندر از گذشته‌های دور گوردیم نامیده می‌شده است. یکی از طایفه‌های بلوچ ساکن سرزمین مکران «گور» نامیده می‌شود.^{۱۱}

دیم، زمینی را گویند که با آب باران کشت شود، گوردیم، یعنی سرزمین طایفه گور، که با آب باران کشت می‌شده است.

در روزگار ساسانیان، قلمرو آنان تا بدان اندازه گسترش یافت که پس از هخامنشیان به بزرگی و توانایی رسیدند و مرزهای دریایی، زمینی و دادوستدهای بازرگانی خود را تا دوردست‌ترین سرزمین‌های آن روز گسترش دادند. کشتیرانی مستقیم بین خلیج فارس، هندوستان و چین وجود داشته و در ۶۷۱ م، کشتی‌های پارسی تا هندوستان و چین می‌رفته‌اند و به دادوستد با مردم آن دیار می‌پرداختند و بندر گوردیم در سر راه کشتیرانی ایرانیان به هندوچین بوده است.^{۱۲}

پس از بر افتادن ساسانیان و برآمدن اسلام، گروهی از زرتشتیان، ایران را ترک کرده و به هند مهاجرت کردند. این کوچ گروهی در نیمه دوم سده هشتم میلادی صورت گرفته است.^{۱۳} از این رو شاید زرتشتیان یا گورها یا گبرها در این بندر پیاده شده و سپس به هندوستان رفته‌اند و به همین جهت این ناحیه به گور و سپس به گوردیم سرشناس شده است.

۸- بندر پوزم

۸-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر پوزم در گوشه جنوب خاوری خلیج پوزم در ۱۰ کیلومتری باختر بندر کنارک، بین ۲۵ درجه و ۲۱ دقیقه پهناي شمالی و ۶۰ درجه و ۱۹ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گریونویچ قرار گرفته است.^{۱۴} بلندی این بندر از سطح دریا ۳ متر است.

۸-۲- تأسیسات بندری

بندر پوزم دارای یک شاخه موج‌شکن با مقطع ذوزنقه‌ای به درازای ۴۲۵ متر است، که همه آن با مصالح سنگی و بتنی ساخته شده است. اسکله بندر از بتن پیش ساخته با پهنة مستطیل به ابعاد ۱۲۵ × ۱۵۰ متر است. راه ارتباطی در دریا به درازای ۱۵۰۰ متر و باروکش آسفالت است.

۸-۳- نام پوزم

از آن جا که این بندر بر گوشه جنوب خاوری خلیج پوزم افتاده است، به همین جهت نام بندر هم از نام خلیج پوزم گرفته شده و پوزم خوانده شده است.^{۱۵} مردم محل بر این باورند که پوزم، از پوز، یعنی بینی گرفته شده است. چون بندر پوزم در آخر کوه قرار گرفته به پوزم سرشناس گشته است.

۹- کنارک

۹-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر کنارک با پهنة ای حدود ۲/۶ کیلومتر مربع در باختر خلیج چابهار، بین ۲۵ درجه و ۲۱ دقیقه پهناي شمالی و ۶۰ درجه و ۲۴ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز

گرینویچ قرار گرفته و بلندی آن از سطح دریا صفر است. فاصله زمینی بندر کنارک تا زاهدان ۷۰۵، تا چابهار ۴۶ کیلومتر است. این بندر دارای اسکله جهت تخلیه و بارگیری بارها است.

۹-۲- نام بندر کنارک

از آن جا که در این ناحیه درخت کنار یا سدر می‌روید و به فراوانی یافت می‌شود، شاید به همین جهت نام این بندر را کنارک خوانده‌اند. بعضی از خانواده‌های بلوچستان نام درختان، مانند کنار و کهور را بر روی پسران خود می‌گذارند. امکان دارد در گذشته در این ناحیه مردی به نام کنار زندگی می‌کرده است که از محبوبیت و جایگاه والایی برخوردار بوده و به همین جهت نام این بندر از نام وی گرفته شده و به بندر کنارک سرشناس گردیده است.

۱۰- بندر تیس

۱۰-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر تیس در شمال بندر چابهار و کنار خلیج چابهار، بین ۲۵ درجه و ۲۱ دقیقه پهنای شمالی و ۶۰ درجه و ۳۷ دقیقه درازای خاوری قرار گرفته و بلندی آن از سطح دریا ۵ متر است.

فاصله زمینی بندر تیس تا تهران از راه زاهدان - کرمان ۲۳۹۷ کیلومتر، تا زاهدان ۷۴۷، تا سرباز ۲۴۹، تا خاش ۵۰۳ و تا چابهار ۹ کیلومتر است.

۱۰-۲- نام بندر تیس

بندر تیس در گذشته تنها بندر کرانه دریای مکران بوده است و هر روز دهها کشتی بادی در این بندر لنگر می‌انداخته‌اند. این بندر از شهرت باستانی برخوردار بوده است،

زیرا در پیرامون این درّه سرسبز صدها آثار باستانی پیش از اسلام و پس از آن، به چشم می‌خورد و اهمیت این بندر در پیش از اسلام از جزیره‌های هرموز، قشم، کیش و بندر سیراف بیشتر بوده است. بخش بزرگ کالای بازرگانی ایران به آفریقا، عمان، مصر، حجاز، یمن، و... از این بندر بارگیری و صادر می‌شده است.

از روزگار باستان تا امروز از این بندر به نامهای: تیزی، تیزا، تیز، تیس، طیس یاد شده است.

محمد حسن خان اعتمادالسلطنه در کتاب تطبیق لغات جغرافیایی قدیم و جدید ایران، ص ۹۳، از این بندر به نامهای: تیزی، تیزا، تیز و طیس یاد کرده است. ابوریحان بیرونی، مقدسی، مستوفی، یاقوت حموی از بندر تیس به نام بندر تیز یاد کرده‌اند.

مردم محل می‌گویند واژه تیس از تیسک یا توسک گرفته شده که به معنی نوک قلّه کوه است. چون از دور ستیغ کوهی نمایان است و قلعه‌ای هم در نوک کوه قرار گرفته و در روزگار باستان خانه‌ها را در بالای کوهها ساخته بودند، تیس و تیز نامیده شده است.

۱۱- چابهار

۱۱-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر چابهار با پهنه‌ای حدود ۱۱ کیلومتر مربع در جنوب خاوری استان سیستان و بلوچستان در کنار آبهای گرم و نیلگون دریای مکران (دریای عمان)، در گوشه خاوری خلیجی به همین نام، بین ۲۵ درجه و ۱۷ دقیقه پهنای شمالی و ۶۰ درجه و ۳۷ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته و بلندی آن از سطح دریا ۱۰ متر است.

فاصله هوایی این بندر تا تهران ۱۴۵۶ کیلومتر و فاصله زمینی آن، تا تهران از راه زاهدان - کرمان ۲۴۰۶، تا کرمان از راه زاهدان ۱۲۷۳، تا زاهدان ۷۵۶، تا بندر تیس ۹، تا

باهوکلات ۱۰۱، تا راسک ۱۹۶، تا سرباز ۲۵۸، تا خاش ۵۱۲، تا کنارک ۴۶ کیلومتر است.

فاصله دریایی بندر چابهار تا خرمشهر ۸۲۵، تا کویت ۷۹۵، تا چارک، ۶۹۵، تا بوشهر ۶۸۰، تا قطر - دوحه ۵۶۰، تا کیش ۴۲۰، تا بوموسی ۲۶۰، تا شارجه ۳۷۵، تا قشم ۲۹۵، تا بندرعباس ۳۰۵، تا بندر جاسک ۱۶۵ و تا مسقط ۱۵۰ مایل دریایی است.^{۱۶}

۱۱-۲- نام بندر چابهار

مردم محل بر این باورند که نام این بندر در اصل چهاربهار بوده است، که با به کار بردن زیاد به چاه‌بهار و چابهار تبدیل شده است، زیرا در آن جا همیشه فصل بهار است، یعنی هر چهار فصل آن، بهار است و از برگریزان پاییز و سرمای زمستان خبری نیست. هر زمان که تخمی بکارند سبز شده و ثمر می‌دهد و درختان نیز همیشه سبز هستند. بعضی نیز بر این باورند که چون سرسبزی درختان آن ناحیه در گرو آبیاری آب چاه می‌باشد، از این رو به این بندر چاه‌بهار نیز گفته‌اند.

شاید هم مردم مکران که از دروازه جهنم و دشتهای سوزان وارد چابهار می‌شوند، در حقیقت این بندر برای آن مردم، چهاربهار است.

۱۲- بندر شهید بهشتی

چابهار به لحاظ دارا بودن جایگاه ویژه‌ای چون داشتن خلیج بزرگی در کنارش و ژرفای مناسب کرانه‌اش از نظر کشتیرانی نقش بزرگی در فراهم کردن نیازهای وارداتی کشور دارد.

جایگاه ویژه این بندر در خارج از تنگه هرمز، می‌تواند این نقش بزرگ را به طور استراتژیک در زمینه واردات، و در مقاطع اضطراری تأمین کالاهای ضروری کشور ایفا کند.



بندر چابهار

با توجه به جایگاه مناسب جغرافیایی و طبیعی، بسته شدن تنگه هرمز و نبود بندر مناسبی در کناره دریای مکران، اقدام به ایجاد این بندر و اسکله آن شده است. ساخت اسکله بندر شهید بهشتی با همکاری پیمانکار سنگاپوری با ظرفیت پهلوگیری کشتی‌های ۲۵ هزار تنی انجام شد. اسکله دارای چهار پست پهلوگیری هر یک به درازای ۱۵۰ متر است. این اسکله فلزی در فاصله یک کیلومتری کرانه و در آبخوری برابر ۱۰/۵ متر بنا شده است که با راه پیش ساخته فلزی به کرانه می‌پیوندد. ایجاد این بندر و اسکله، در گسترش کشتیرانی منطقه و استفاده از راه‌های آبی آن، تأثیر زیادی داشته است.^{۱۷}

این بندر به پاس خدمات و تلاش‌های انقلابی و مبارزات حضرت آیت‌الله دکتر بهشتی در پیروزی انقلاب اسلامی ایران، به نام شهید بهشتی نامگذاری شده است.

۱۳- بندر شهید کلاتری

این بندر نیز در توسعه کشتیرانی منطقه و استفاده از راه‌های آبی آن، تأثیر زیادی به جا نهاده است. بندر شهید کلاتری دارای موج‌شکن به درازای ۱۱۰۰ متر و ژرفای در انتها ۶ متر از جزر کامل است که با استفاده از سنگ‌های معدنی و بلوک‌های بتنی مناسب ساخته شده است. ساختمان این موج‌شکن با استفاده از مهندسان مشاور و پیمانکار ایرانی از ابتدای ۱۳۶۱ ه.ش، آغاز و در ۱۳۶۶ ه.ش، آماده تحویل شد و ۲۶۰۰ میلیون ریال هزینه در بر داشته است.

در حوضچه آرام کناره بخش میانی موج‌شکن بالا، چهار اسکله فلزی پیش ساخته ۳۰ × ۴۵ متر مربع ساخته شده و با یک پل ارتباطی به موج‌شکن پیوند داده شده‌اند که درازای پهلوگیری آنها برابر ۴۸۰ متر است.

اسکله اصلی این بندر بتنی و نزدیک به انتهای موج‌شکن با درازای ۱۷۰ متر پهلوگیری و آبخور ۱۱ متر در جزر کامل برای کشتی‌های با ظرفیت تا ۲۵۰۰۰ تن پیش‌بینی شده است.^{۱۸}

این بندر به نام شهید کلاتری، وزیر پیشین راه و ترابری نامگذاری شده است.

۱۴- بريس

۱۴-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر بريس در خاور خلیج چابهار، بین ۲۵ درجه و ۱۱ دقیقه پهنای شمالی و ۶۱ درجه و ۹ دقیقه درازای خاوری قرار گرفته و بلندی آن از سطح دریا ۱۰ متر است.^{۱۹} فاصله بريس تا پسابندر ۳۰، تا چابهار حدود ۶۰ کیلومتر است.

۱۴-۲- تأسیسات بندری

بندر صیادی بريس دارای یک موج‌شکن با مقطع دوزنقه‌ای به درازای ۵۹۴ متر و راه ارتباطی سنگی به درازای ۹۰۰ متر با مقطع دوزنقه‌ای است. اسکله بندر به شکل مستطیل و به ابعاد $۱۵۰ \times ۱۲/۵$ متر از قطعات بتنی ساخته شده و ژرفای آب‌خور آن، $۳/۵$ متر نسبت به جزر کامل است. این اسکله در ۲۳ خرداد ۱۳۷۱ ه.ش، مورد بهره‌برداری قرار گرفته است. در این بندر دو بازوی موج‌شکن به درازای ۵۹۴ متر و حدود ۹۸۰ متر برای شناورهای تا هزار تن در نظر گرفته شده است.^{۲۰}

۱۴-۳- نام بندر بريس

در گویش بلوچی «ريس» یعنی پیچ و تاب و «بريس» یعنی به پیچ یا بتاب. چون راه ورود به این بندر تاب و پیچ دارد، نام آن را «بريس» نهاده‌اند.



اسکله شهدای هفتم تیر و شهید کلاتری چابهار

۱۵- پسابندر

۱۵-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر پسابندر در خاور بندر بربیس و در کنار دریای مکران، بین ۲۵ درجه و ۴ دقیقه پهنای شمالی و ۶۱ درجه و ۲۴ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته و بلندی آن از سطح دریا ۹ متر است. فاصله پسابندر تا نگور ۶۰، تا بربیس ۳۰، تا چابهار از راه خشکی ۱۳۰ و از راه دریا حدود ۹۶، تا بندر گواتر حدود ۳۰ کیلومتر است.

۱۵-۲- نام بندر پسابندر

این بندر در بلندی قرار گرفته و همانند دژی است که بر روی صخره طبیعی ساخته شده باشد و تازه واردان به پسابندر بایستی از کرانه سنگی از درون تخته‌سنگهای بزرگ با زحمت بالا روند. واژه پسا در بلوچی به معنی پشت است و پسابندر، یعنی پشت بندر و چون این بندر در بلندی قرار گرفته آن را پسابندر نامیده‌اند.

۱۶- گواتر

۱۶-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر گواتر در گوشه جنوب خاوری استان سیستان و بلوچستان و در کنار خلیج گواتر، بین ۲۵ درجه و ۱۰ دقیقه پهنای شمالی و ۶۱ درجه و ۳۰ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار دارد.

۱۶-۲- نام بندر گواتر

این بندر از جمله بندرهای صیادی پیش‌بینی شده شیلات ایران است. این طرح، چشم‌انداز نویدبخشی برای پیشرفت این بندر فراموش شده است. از آن جا که این بندر در کنار خلیجی به نام گواتر قرار گرفته است، مردم محل به آن، گواتر گفته‌اند و به همین نام سرشناس شده است.

پی‌نوشت‌های فصل سوم

- ۱ - فتحی، محمد. سیر در قلمرو گمرگ ایران، ص ۶۹ و ۸۲
- ۲ - سدیدالسلطنه کیابی، محمد علی خان. بندرعباس و خلیج فارس، ص ۸۲
- ۳ - همان کتاب، ص ۳۹
- ۴ - اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان. مرآةالبلدان، جلد اول، ص ۴۶۴
- ۵ - اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان. تطبیق لغات جغرافیایی قدیم و جدید ایران، ص ۸۲ و ۱۰۴
- ۶ - حورانی، جورج، ف. دریانوردی عرب در دریای هند، ص ۱۲
- ۷ - محیط طباطبایی، سید محمد. سرزمین بحرین، سمینار خلیج فارس، جلد اول، ص ۹۱-۹۲
- ۸ - دهخدا، علی اکبر. لغت‌نامه دهخدا، جلد ۱۶، ص ۵۴
- ۹ - رزم‌آرا، تیمسار علی. جغرافیایی نظامی ایران - مکران، ص ۱۰۰
- ۱۰ - همان کتاب، ص ۱۰۴-۱۰۵
- ۱۱ - کیهان، مسعود. جغرافیایی مفصل ایران، جلد دوم، ص ۵۱۴
- ۱۲ - رایین، اسماعیل. دریانوردی ایرانیان، ص ۲۵۲
- ۱۳ - ارشاد، فرهنگ. مهاجرت تاریخی ایرانیان به هند، ص ۱۲۶
- ۱۴ - پاپلی یزدی، محمدحسین. فرهنگ آبادیها و مکانهای مذهبی کشور، ص ۱۲۶
- ۱۵ - افشار سیستانی، ایرج. چابهار و دریای پارس، ص ۳۷۸
- ۱۶ - روابط عمومی سازمان بنادر و کشتیرانی.
- ۱۷ - افشار سیستانی، همان کتاب، ص ۳۷۲
- ۱۸ - همان کتاب، ص ۳۷۳
- ۱۹ - پاپلی یزدی، همان کتاب، ص ۱۰۰
- ۲۰ - افشار سیستانی، همان کتاب، ص ۳۷۹

بخش سوم

نام دریای مازندران

و نام بندرهای ایرانی آن

فصل اول

نگاهی به دریای مازندران

۱- جایگاه جغرافیایی، پهنه و کرانه‌ها

دریای مازندران بزرگترین دریاچه جهان، در آسیای باختری و شمال مرکزی ایران، بین ۳۶ درجه و ۳۴ دقیقه تا ۴۷ درجه و ۰/۷ دقیقه پهنای شمالی و ۴۶ درجه و ۴۳ دقیقه تا ۵۴ درجه و ۵۱ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ افتاده است، جمهوری‌های قزاقستان و فدراتیو روسیه در شمال، جمهوری‌های ترکمنستان و قزاقستان در خاور و جمهوری‌های آذربایجان و فدراتیو روسیه در باختر این دریا قرار دارند. کرانه‌های جنوبی، جنوب خاوری و جنوب باختری دریای مازندران جزء واحدهای جغرافیایی گرگان و مازندران، گیلان و تالش است.

پیرامون این دریا که در ۱۹۳۰ م / ۱۳۰۹ ه.ش، ۷۵۷۸ کیلومتر بوده، اکنون بیش از ۷۰۰۰ کیلومتر نیست و درازای کرانه‌های آن (بدون جزیره‌ها) حدود ۶۴۰۰ کیلومتر است، که ۹۹۲ کیلومتر آن، از حسینقلی تا آستارا متعلق به ایران است.^۱

درازای دریای مازندران حدود ۱۲۰۴ کیلومتر^۲ و پهنای آن، در پهن‌ترین بخش‌ها در شمال ۵۵۴ کیلومتر و در کمترین پهنای حدود ۲۰۴ کیلومتر و میانگین پهنای آن، ۳۰۰ کیلومتر است.^۳

پهنه دریای مازندران دستخوش دگرگونی می‌باشد و ۳۹۴۳۰۰ کیلومترمربع است.^۴ حجم آب آن برابر ۷۷۰۰۰ کیلومترمکعب و میانگین ژرفای آن ۱۸۰ متر است. سطح آب دریاچه در ۱۳۶۷ ه.ش، حدود ۲۸/۸ متر از سطح آب دریا‌های آزاد پایین‌تر بوده و در تابستان ۱۳۷۰ ه.ش، به ۲۶/۱ متر رسیده است. ژرفای آب از بخش شمال به



نقشه دریای مازندران از جغرافی دان فرانسوی دلیزل (۱۶۹۸ م)

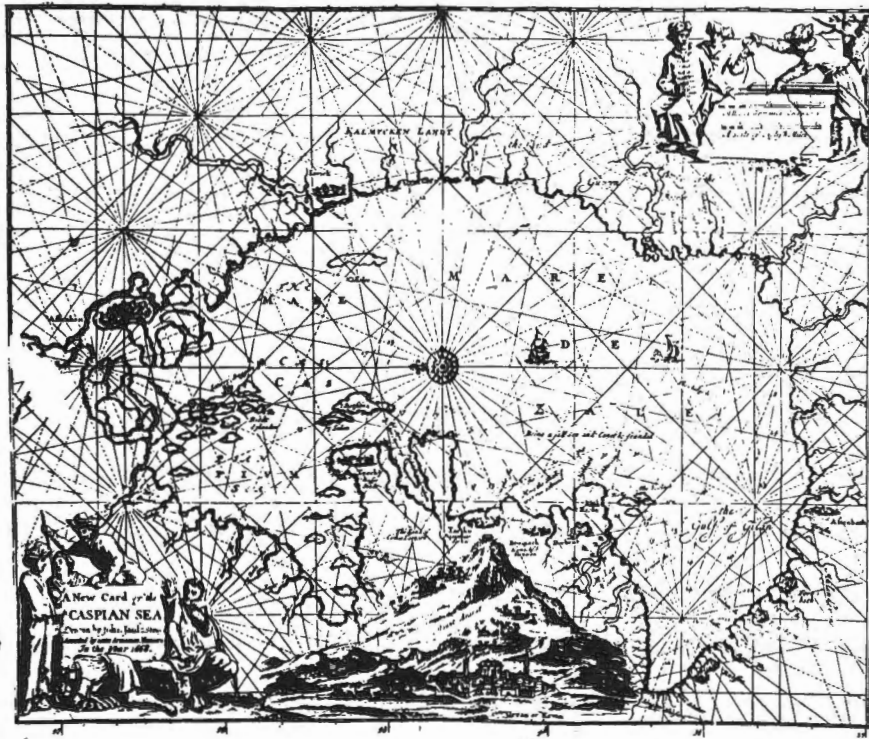
سوی جنوب افزایش می‌یابد، به طوری که بیشترین ژرفا در بخش شمالی ۸۰ متر و در بخش میانی ۷۰۰ متر و در بخش جنوبی ۱۰۰۰ متر است. میانگین ژرفای بخش شمالی ۶/۲ متر، بخش میانی ۱۷۵/۶ متر و بخش جنوبی آن ۳۲۵ متر تخمین زده شده است.^۵

۲- پیشینه پیدایی دریای مازندران

صدها میلیون سال پیش به جای دریاهای کنونی آرال، آزوف، سیاه، مازندران، مدیترانه، فارس و دریاهای مجمع‌الجزایر مالای، و... دریای بزرگی وجود داشت، که زیوس، زمین‌شناس اتریشی در سده ۱۹ م، آن را به نام الهه دریاهای «فتید» یا «تتید» به «تتیس» نام‌گذاری کرده است.^۶

بر پایه پژوهش‌های به عمل آمده، ایران، از جمله کرانه‌های دریای مازندران و دریای پارس در دوره باران در زیر آب دریای تتیس^۷ قرار داشت.

دریای تتیس طی ۲۵۰ میلیون سال اندک‌اندک به سوی باختر پیش رفته و بر درازای آن، در درازای خاور - باختر افزوده شده و همزمان از پهنای این دریا کاسته شده است. این دگرگونی شکل، تا آن جا ادامه پیدا می‌کند که دریای تتیس ناپدید می‌شود و امروز تنها آثار نمایانی که از آن بر جای مانده، دریای مازندران، خلیج فارس، بخش خاوری دریای مدیترانه، دریای سیاه و دریاچه آرال از بازمانده‌های دریای تتیس هستند. به هر حال، تتیس، دریایی که روزگاری پهنه‌های بزرگ خود را در دو سوی خط استوا گسترده بود، بیست میلیون سال پیش از بین می‌رود تا کره زمین شکل امروزی را به خود بگیرد. بعدها در سرزمین‌هایی که از ژرفای تتیس برآمدند، از جمله ایران، فرهنگ‌های بزرگی ایجاد شد که تعیین‌کننده سرنوشت امروز ما بوده‌اند. کرانه‌های دریای مازندران، از جمله گیلان و مازندران از دریای تتیس زاییده شده است، تتیس همانند یک مادر، صدها میلیون سال سرزمین‌های گیلان و مازندران را در شکم خود، پرورانده است.^۸



نقشه دریای مازندران - از موزه کلیسای وانک جلفای اصفهان

زیرا در پیرامون این درّه سرسبز صدها آثار باستانی پیش از اسلام و پس از آن، به چشم می‌خورد و اهمیت این بندر در پیش از اسلام از جزیره‌های هرموز، قشم، کیش و بندر سیراف بیشتر بوده است. بخش بزرگ کالای بازرگانی ایران به آفریقا، عمان، مصر، حجاز، یمن، و... از این بندر بارگیری و صادر می‌شده است.

از روزگار باستان تا امروز از این بندر به نامهای: تیزیاء، تیزا، تیز، تیس، طیس یاد شده است.

محمد حسن خان اعتمادالسلطنه در کتاب تطبیق لغات جغرافیایی قدیم و جدید ایران، ص ۹۳، از این بندر به نامهای: تیزیاء، تیزا، تیز و طیس یاد کرده است.

ابوریحان بیرونی، مقدسی، مستوفی، یاقوت حموی از بندر تیس به نام بندر تیز یاد کرده‌اند.

مردم محل می‌گویند واژه تیس از تیسک یا توسک گرفته شده که به معنی نوک قلّه کوه است. چون از دور ستیغ کوهی نمایان است و قلعه‌ای هم در نوک کوه قرار گرفته و در روزگار باستان خانه‌ها را در بالای کوهها ساخته بودند، تیس و تیز نامیده شده است.

۱۱- چابهار

۱۱-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر چابهار با پهنه‌ای حدود ۱۱ کیلومتر مربع در جنوب خاوری استان سیستان و بلوچستان در کنار آبهای گرم و نیلگون دریای مکران (دریای عمان)، در گوشه خاوری خلیجی به همین نام، بین ۲۵ درجه و ۱۷ دقیقه پهنای شمالی و ۶۰ درجه و ۳۷ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته و بلندی آن از سطح دریا ۱۰ متر است.

فاصله هوایی این بندر تا تهران ۱۴۵۶ کیلومتر و فاصله زمینی آن، تا تهران از راه زاهدان - کرمان ۲۴۰۶، تا کرمان از راه زاهدان ۱۲۷۳، تا زاهدان ۷۵۶، تا بندر تیس ۹، تا

باهوکلات (۱۰۱)، تاراسک (۱۹۶)، تاسرباز (۲۵۸)، تاخاش (۵۱۲)، تاکنارک (۴۶ کیلومتر است).

فاصله دریایی بندر چابهار تا خرمشهر (۸۲۵)، تا کویت (۷۹۵)، تا چارک، (۶۹۵)، تا بوشهر (۶۸۰)، تا قطر - دوحه (۵۶۰)، تا کیش (۴۲۰)، تا بوموسی (۲۶۰)، تا شارجه (۳۷۵)، تا قشم (۲۹۵)، تا بندرعباس (۳۰۵)، تا بندر جاسک (۱۶۵) و تا مسقط (۱۵۰ مایل دریایی است).^{۱۶}

۱۱-۲- نام بندر چابهار

مردم محل بر این باورند که نام این بندر در اصل چهاربهار بوده است، که با به کار بردن زیاد به چاه‌بهار و چابهار تبدیل شده است، زیرا در آن جا همیشه فصل بهار است، یعنی هر چهار فصل آن، بهار است و از برگریزان پاییز و سرمای زمستان خبری نیست. هر زمان که تخمی بکارند سبز شده و ثمر می‌دهد و درختان نیز همیشه سبز هستند.

بعضی نیز بر این باورند که چون سرسبزی درختان آن ناحیه در گرو آبیاری آب چاه می‌باشد، از این رو به این بندر چاه‌بهار نیز گفته‌اند.

شاید هم مردم مکران که از دروازه جهنم و دشتهای سوزان وارد چابهار می‌شوند، در حقیقت این بندر برای آن مردم، چهاربهار است.

۱۲- بندر شهید بهشتی

چابهار به لحاظ دارا بودن جایگاه ویژه‌ای چون داشتن خلیج بزرگی در کنارش و ژرفای مناسب کرانه‌اش از نظر کشتیرانی نقش بزرگی در فراهم کردن نیازهای وارداتی کشور دارد.

جایگاه ویژه این بندر در خارج از تنگه هرمز، می‌تواند این نقش بزرگ را به طور استراتژیک در زمینه واردات، و در مقاطع اضطراری تأمین کالاهای ضروری کشور ایفا کند.



بندر چابهار

با توجه به جایگاه مناسب جغرافیایی و طبیعی، بسته شدن تنگه هرمز و نبود بندر مناسبی در کناره دریای مکران، اقدام به ایجاد این بندر و اسکله آن شده است. ساخت اسکله بندر شهید بهشتی با همکاری پیمانکار سنگاپوری با ظرفیت پهلوگیری کشتی‌های ۲۵ هزار تنی انجام شد. اسکله دارای چهار پست پهلوگیری هر یک به درازای ۱۵۰ متر است. این اسکله فلزی در فاصله یک کیلومتری کرانه و در آبخوری برابر ۱۰/۵ متر بنا شده است که با راه پیش‌ساخته فلزی به کرانه می‌پیوندد. ایجاد این بندر و اسکله، در گسترش کشتیرانی منطقه و استفاده از راه‌های آبی آن، تأثیر زیادی داشته است.^{۱۷}

این بندر به پاس خدمات و تلاش‌های انقلابی و مبارزات حضرت آیت‌الله دکتر بهشتی در پیروزی انقلاب اسلامی ایران، به نام شهید بهشتی نامگذاری شده است.

۱۳- بندر شهید کلاتری

این بندر نیز در توسعه کشتیرانی منطقه و استفاده از راه‌های آبی آن، تأثیر زیادی به جا نهاده است. بندر شهید کلاتری دارای موج‌شکن به درازای ۱۱۰۰ متر و ژرفای در انتها ۶ متر از جزر کامل است که با استفاده از سنگهای معدنی و بلوکهای بتنی مناسب ساخته شده است. ساختمان این موج‌شکن با استفاده از مهندسان مشاور و پیمانکار ایرانی از ابتدای ۱۳۶۱ ه.ش، آغاز و در ۱۳۶۶ ه.ش، آماده تحویل شد و ۲۶۰۰ میلیون ریال هزینه در بر داشته است.

در حوضچه آرام کناره بخش میانی موج‌شکن بالا، چهار اسکله فلزی پیش‌ساخته ۳۰ × ۴۵ متر مربع ساخته شده و با یک پل ارتباطی به موج‌شکن پیوند داده شده‌اند که درازای پهلوگیری آنها برابر ۴۸۰ متر است.

اسکله اصلی این بندر بتنی و نزدیک به انتهای موج‌شکن با درازای ۱۷۰ متر پهلوگیری و آبخور ۱۱ متر در جزر کامل برای کشتی‌های با ظرفیت تا ۲۵۰۰۰ تن پیش‌بینی شده است.^{۱۸}

این بندر به نام شهید کلاتری، وزیر پیشین راه و ترابری نامگذاری شده است.

۱۴- بریس

۱۴-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر بریس در خاور خلیج چابهار، بین ۲۵ درجه و ۱۱ دقیقه پهنای شمالی و ۶۱ درجه و ۹ دقیقه درازای خاوری قرار گرفته و بلندی آن از سطح دریا ۱۰ متر است.^{۱۹} فاصله بریس تا پسابندر ۳۰، تا چابهار حدود ۶۰ کیلومتر است.

۱۴-۲- تأسیسات بندری

بندر صیادی بریس دارای یک موج‌شکن با مقطع دوزنقه‌ای به درازای ۵۹۴ متر و راه ارتباطی سنگی به درازای ۹۰۰ متر با مقطع دوزنقه‌ای است. اسکله بندر به شکل مستطیل و به ابعاد $۱۵۰ \times ۱۲/۵$ متر از قطعات بتنی ساخته شده و ژرفای آب‌خور آن، $۳/۵$ متر نسبت به جزر کامل است. این اسکله در ۲۳ خرداد ۱۳۷۱ ه.ش، مورد بهره‌برداری قرار گرفته است. در این بندر دو بازوی موج‌شکن به درازای ۵۹۴ متر و حدود ۹۸۰ متر برای شناورهای تا هزار تن در نظر گرفته شده است.^{۲۰}

۱۴-۳- نام بندر بریس

در گویش بلوچی «ریس» یعنی پیچ و تاب و «بریس» یعنی به پیچ یا بتاب. چون راه ورود به این بندر تاب و پیچ دارد، نام آن را «بریس» نهاده‌اند.



اسکله شهدای هفتم تیر و شهید کلانتری چابهار

۱۵- پسابندر

۱-۱۵- جایگاه جغرافیایی

بندر پسابندر در خاور بندر بریس و در کنار دریای مکران، بین ۲۵ درجه و ۴ دقیقه پهنای شمالی و ۶۱ درجه و ۲۴ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته و بلندی آن از سطح دریا ۹ متر است. فاصله پسابندر تا نگور ۶۰، تا بریس ۳۰، تا چابهار از راه خشکی ۱۳۰ و از راه دریا حدود ۹۶، تا بندر گواتر حدود ۳۰ کیلومتر است.

۲-۱۵- نام بندر پسابندر

این بندر در بلندی قرار گرفته و همانند دژی است که بر روی صخره طبیعی ساخته شده باشد و تازه‌واردان به پسابندر بایستی از کرانه سنگی از درون تخته‌سنگهای بزرگ با زحمت بالا روند. واژه پسا در بلوچی به معنی پشت است و پسابندر، یعنی پشت بندر و چون این بندر در بلندی قرار گرفته آن را پسابندر نامیده‌اند.

۱۶- گواتر

۱-۱۶- جایگاه جغرافیایی

بندر گواتر در گوشه جنوب خاوری استان سیستان و بلوچستان و در کنار خلیج گواتر، بین ۲۵ درجه و ۱۰ دقیقه پهنای شمالی و ۶۱ درجه و ۳۰ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار دارد.

۱۶-۲- نام بندر گواتر

این بندر از جمله بندرهای صیادی پیش‌بینی شده شیلات ایران است. این طرح، چشم‌انداز نویدبخشی برای پیشرفت این بندر فراموش شده است. از آن جا که این بندر در کنار خلیجی به نام گواتر قرار گرفته است، مردم محل به آن، گواتر گفته‌اند و به همین نام سرشناس شده است.

پی‌نوشت‌های فصل سوم

- ۱ - فتحی، محمد. سیر در قلمرو گمرگ ایران، ص ۶۹ و ۸۲
- ۲ - سدیدالسلطنه کبابی، محمد علی خان. بندرعباس و خلیج فارس، ص ۸۲
- ۳ - همان کتاب، ص ۳۹
- ۴ - اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان. مرآةالبلدان، جلد اول، ص ۴۶۴
- ۵ - اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان. تطبیق لغات جغرافیایی قدیم و جدید ایران، ص ۸۲ و ۱۰۴
- ۶ - حورانی، جورج، ف. دریانوردی عرب در دریای هند، ص ۱۲
- ۷ - محیط طباطبایی، سید محمد. سرزمین بحرین، سمینار خلیج فارس، جلد اول، ص ۹۱-۹۲
- ۸ - دهخدا، علی اکبر. لغت‌نامه دهخدا، جلد ۱۶، ص ۵۴
- ۹ - رزم‌آرا، تیمسار علی. جغرافیایی نظامی ایران - مکران، ص ۱۰۰
- ۱۰ - همان کتاب، ص ۱۰۴-۱۰۵
- ۱۱ - کیهان، مسعود. جغرافیایی مفصل ایران، جلد دوم، ص ۵۱۴
- ۱۲ - رایین، اسماعیل. دریانوردی ایرانیان، ص ۲۵۲
- ۱۳ - ارشاد، فرهنگ. مهاجرت تاریخی ایرانیان به هند، ص ۱۲۶
- ۱۴ - پاپلی یزدی، محمدحسین. فرهنگ آبادیها و مکانهای مذهبی کشور، ص ۱۲۶
- ۱۵ - افشار سیستانی، ایرج. چابهار و دریای پارس، ص ۳۷۸
- ۱۶ - روابط عمومی سازمان بنادر و کشتیرانی.
- ۱۷ - افشار سیستانی، همان کتاب، ص ۳۷۲
- ۱۸ - همان کتاب، ص ۳۷۳
- ۱۹ - پاپلی یزدی، همان کتاب، ص ۱۰۰
- ۲۰ - افشار سیستانی، همان کتاب، ص ۳۷۹

بخش سوم

نام دریای مازندران

و نام بندرهای ایرانی آن

فصل اول

نگاهی به دریای مازندران

۱- جایگاه جغرافیایی، پهنه و کرانه‌ها

دریای مازندران بزرگترین دریاچه جهان، در آسیای باختری و شمال مرکزی ایران، بین ۳۶ درجه و ۳۴ دقیقه تا ۴۷ درجه و ۰/۷ دقیقه پهناي شمالی و ۴۶ درجه و ۴۳ دقیقه تا ۵۴ درجه و ۵۱ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ افتاده است، جمهوری‌های قزاقستان و فدراتیو روسیه در شمال، جمهوری‌های ترکمنستان و قزاقستان در خاور و جمهوری‌های آذربایجان و فدراتیو روسیه در باختر این دریا قرار دارند. کرانه‌های جنوبی، جنوب خاوری و جنوب باختری دریای مازندران جزء واحدهای جغرافیایی گرگان و مازندران، گیلان و تالش است.

پیرامون این دریا که در ۱۹۳۰ م / ۱۳۰۹ ه.ش، ۷۵۷۸ کیلومتر بوده، اکنون بیش از ۷۰۰۰ کیلومتر نیست و درازای کرانه‌های آن (بدون جزیره‌ها) حدود ۶۴۰۰ کیلومتر است، که ۹۹۲ کیلومتر آن، از حسینقلی تا آستارا متعلق به ایران است.^۱

درازای دریای مازندران حدود ۱۲۰۴ کیلومتر^۲ و پهناي آن، در پهن‌ترین بخش‌ها در شمال ۵۵۴ کیلومتر و در کمترین پهنا حدود ۲۰۴ کیلومتر و میانگین پهناي آن، ۳۰۰ کیلومتر است.^۳

پهنه دریای مازندران دستخوش دگرگونی می‌باشد و ۳۹۴۳۰۰ کیلومترمربع است.^۴ حجم آب آن برابر ۷۷۰۰۰ کیلومترمکعب و میانگین ژرفای آن ۱۸۰ متر است. سطح آب دریاچه در ۱۳۶۷ ه.ش، حدود ۲۸/۸ متر از سطح آب دریا‌های آزاد پایین‌تر بوده و در تابستان ۱۳۷۰ ه.ش، به ۲۶/۱ متر رسیده است. ژرفای آب از بخش شمال به



نقشه دریای مازندران از جغرافی دان فرانسوی دلیزل (۱۶۹۸ م)

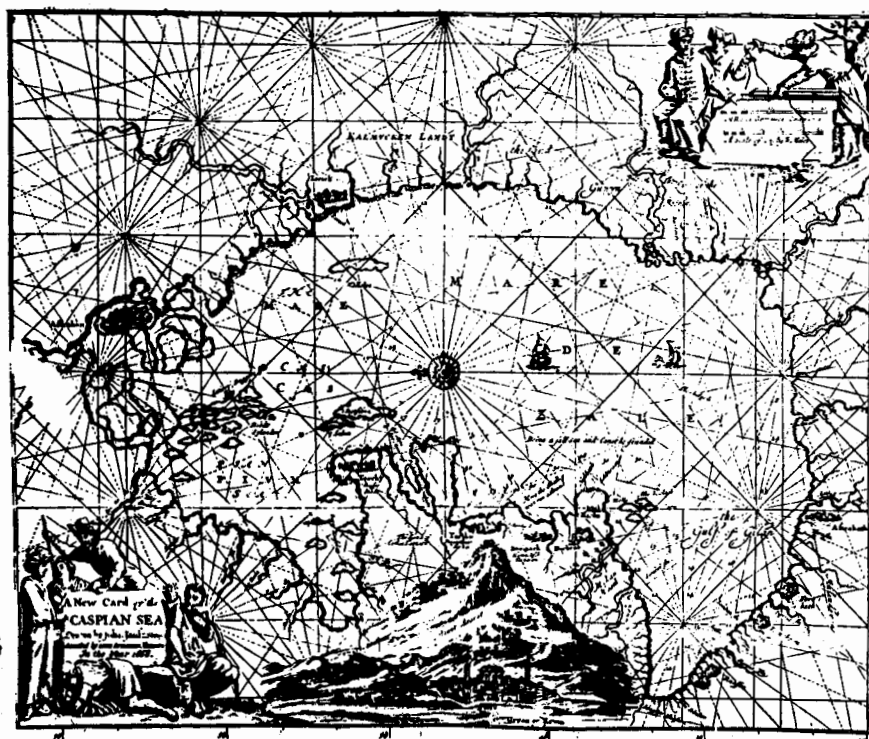
سوی جنوب افزایش می‌یابد، به طوری که بیشترین ژرفا در بخش شمالی ۸۰ متر و در بخش میانی ۷۰۰ متر و در بخش جنوبی ۱۰۰۰ متر است. میانگین ژرفای بخش شمالی ۶/۲ متر، بخش میانی ۱۷۵/۶ متر و بخش جنوبی آن ۳۲۵ متر تخمین زده شده است.^۵

۲- پیشینه پیدایی دریای مازندران

صدها میلیون سال پیش به جای دریا‌های کنونی آرال، آزوف، سیاه، مازندران، مدیترانه، فارس و دریا‌های مجمع‌الجزایر مالای، و... دریای بزرگی وجود داشت، که زیوس، زمین‌شناس اتریشی در سده ۱۹ م، آن را به نام الهه دریاها «فتید» یا «تتید» به «تتیس» نام‌گذاری کرده است.^۶

بر پایه پژوهش‌های به عمل آمده، ایران، از جمله کرانه‌های دریای مازندران و دریای پارس در دوره باران در زیر آب دریای تتیس^۷ قرار داشت.

دریای تتیس طی ۲۵۰ میلیون سال اندک‌اندک به سوی باختر پیش رفته و بر درازای آن، در درازای خاور - باختر افزوده شده و همزمان از بهنای این دریا کاسته شده است. این دگرگونی شکل، تا آن جا ادامه پیدا می‌کند که دریای تتیس ناپدید می‌شود و امروز تنها آثار نمایی که از آن بر جای مانده، دریای مازندران، خلیج فارس، بخش خاوری دریای مدیترانه، دریای سیاه و دریاچه آرال از بازمانده‌های دریای تتیس هستند. به هر حال، تتیس، دریایی که روزگاری پهنه‌های بزرگ خود را در دو سوی خط استوا گسترده بود، بیست میلیون سال پیش از بین می‌رود تا کره زمین شکل امروزی را به خود بگیرد. بعدها در سرزمین‌هایی که از ژرفای تتیس برآمدند، از جمله ایران، فرهنگ‌های بزرگی ایجاد شد که تعیین‌کننده سرنوشت امروز ما بوده‌اند. کرانه‌های دریای مازندران، از جمله گیلان و مازندران از دریای تتیس زاییده شده است، تتیس همانند یک مادر، صدها میلیون سال سرزمین‌های گیلان و مازندران را در شکم خود، پرورانده است.^۸



نقشه دریای مازندران - از موزه کلیسای وانک جلفای اصفهان

زیرا در پیرامون این درّه سرسبز صدها آثار باستانی پیش از اسلام و پس از آن، به چشم می‌خورد و اهمیت این بندر در پیش از اسلام از جزیره‌های هرموز، قشم، کیش و بندر سیراف بیشتر بوده است. بخش بزرگ کالای بازرگانی ایران به آفریقا، عمان، مصر، حجاز، یمن، و... از این بندر بارگیری و صادر می‌شده است.

از روزگار باستان تا امروز از این بندر به نامهای: تیزیاء، تیزا، تیز، تیس، طیس یاد شده است.

محمد حسن خان اعتمادالسلطنه در کتاب تطبیق لغات جغرافیایی قدیم و جدید ایران، ص ۹۳، از این بندر به نامهای: تیزیاء، تیزا، تیز و طیس یاد کرده است.

ابوریحان بیرونی، مقدسی، مستوفی، یاقوت حموی از بندر تیس به نام بندر تیز یاد کرده‌اند.

مردم محل می‌گویند واژه تیس از تیسک یا توسک گرفته شده که به معنی نوک قلّه کوه است. چون از دور ستیخ کوهی نمایان است و قلعه‌ای هم در نوک کوه قرار گرفته و در روزگار باستان خانه‌ها را در بالای کوهها ساخته بودند، تیس و تیز نامیده شده است.

۱۱- چابهار

۱۱-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر چابهار با پهنه‌ای حدود ۱۱ کیلومتر مربع در جنوب خاوری استان سیستان و بلوچستان در کنار آبهای گرم و نیلگون دریای مکران (دریای عمان)، در گوشه خاوری خلیجی به همین نام، بین ۲۵ درجه و ۱۷ دقیقه پهنای شمالی و ۶۰ درجه و ۳۷ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته و بلندی آن از سطح دریا ۱۰ متر است.

فاصله هوایی این بندر تا تهران ۱۴۵۶ کیلومتر و فاصله زمینی آن، تا تهران از راه زاهدان - کرمان ۲۴۰۶، تا کرمان از راه زاهدان ۱۲۷۳، تا زاهدان ۷۵۶، تا بندر تیس ۹، تا

باهوکلات ۱۰۱، تاراسک ۱۹۶، تا سرباز ۲۵۸، تا خاش ۵۱۲، تا کنارک ۴۶ کیلومتر است.

فاصله دریایی بندر چابهار تا خرمشهر ۸۲۵، تا کویت ۷۹۵، تا چارک، ۶۹۵، تا بوشهر ۶۸۰، تا قطر - دوحه ۵۶۰، تا کیش ۴۲۰، تا بوموسی ۲۶۰، تا شارجه ۳۷۵، تا قشم ۲۹۵، تا بندرعباس ۳۰۵، تا بندر جاسک ۱۶۵ و تا مسقط ۱۵۰ مایل دریایی است.^{۱۶}

۱۱-۲- نام بندر چابهار

مردم محل بر این باورند که نام این بندر در اصل چهاربهار بوده است، که با به کار بردن زیاد به چاه‌بهار و چابهار تبدیل شده است، زیرا در آن جا همیشه فصل بهار است، یعنی هر چهار فصل آن، بهار است و از برگریزان پاییز و سرمای زمستان خبری نیست. هر زمان که تخمی بکارند سبز شده و ثمر می‌دهد و درختان نیز همیشه سبز هستند. بعضی نیز بر این باورند که چون سرسبزی درختان آن ناحیه در گرو آبیاری آب چاه می‌باشد، از این رو به این بندر چاه‌بهار نیز گفته‌اند.

شاید هم مردم مکران که از دروازه جهنم و دشتهای سوزان وارد چابهار می‌شوند، در حقیقت این بندر برای آن مردم، چهاربهار است.

۱۲- بندر شهید بهشتی

چابهار به لحاظ دارا بودن جایگاه ویژه‌ای چون داشتن خلیج بزرگی در کنارش و ژرفای مناسب کرانه‌اش از نظر کشتیرانی نقش بزرگی در فراهم کردن نیازهای وارداتی کشور دارد.

جایگاه ویژه این بندر در خارج از تنگه هرمز، می‌تواند این نقش بزرگ را به طور استراتژیک در زمینه واردات، و در مقاطع اضطراری تأمین کالاهای ضروری کشور ایفا کند.



بندر چابهار

با توجه به جایگاه مناسب جغرافیایی و طبیعی، بسته شدن تنگه هرمز و نبود بندر مناسبی در کناره دریای مکران، اقدام به ایجاد این بندر و اسکله آن شده است. ساخت اسکله بندر شهید بهشتی با همکاری پیمانکار سنگاپوری با ظرفیت پهلوگیری کشتی‌های ۲۵ هزار تنی انجام شد. اسکله دارای چهار پست پهلوگیری هر یک به درازای ۱۵۰ متر است. این اسکله فلزی در فاصله یک کیلومتری کرانه و در آبخوری برابر ۱۰/۵ متر بنا شده است که با راه پیش‌ساخته فلزی به کرانه می‌پیوندد. ایجاد این بندر و اسکله، در گسترش کشتیرانی منطقه و استفاده از راه‌های آبی آن، تأثیر زیادی داشته است.^{۱۷}

این بندر به پاس خدمات و تلاش‌های انقلابی و مبارزات حضرت آیت‌الله دکتر بهشتی در پیروزی انقلاب اسلامی ایران، به نام شهید بهشتی نامگذاری شده است.

۱۳- بندر شهید کلانتری

این بندر نیز در توسعه کشتیرانی منطقه و استفاده از راه‌های آبی آن، تأثیر زیادی به جا نهاده است. بندر شهید کلانتری دارای موج‌شکن به درازای ۱۱۰۰ متر و ژرفای در انتها ۶ متر از جزر کامل است که با استفاده از سنگ‌های معدنی و بلوک‌های بتنی مناسب ساخته شده است. ساختمان این موج‌شکن با استفاده از مهندسان مشاور و پیمانکار ایرانی از ابتدای ۱۳۶۱ ه.ش، آغاز و در ۱۳۶۶ ه.ش، آماده تحویل شد و ۲۶۰۰ میلیون ریال هزینه در بر داشته است.

در حوضچه آرام کناره بخش میانی موج‌شکن بالا، چهار اسکله فلزی پیش‌ساخته ۴۵ × ۳۰ متر مربع ساخته شده و با یک پل ارتباطی به موج‌شکن پیوند داده شده‌اند که درازای پهلوگیری آنها برابر ۴۸۰ متر است.

اسکله اصلی این بندر بتنی و نزدیک به انتهای موج‌شکن با درازای ۱۷۰ متر پهلوگیری و آبخور ۱۱ متر در جزر کامل برای کشتی‌های با ظرفیت تا ۲۵۰۰۰ تن پیش‌بینی شده است.^{۱۸}

این بندر به نام شهید کلاتتری، وزیر پیشین راه و ترابری نامگذاری شده است.

۱۴- بریس

۱۴-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر بریس در خاور خلیج چابهار، بین ۲۵ درجه و ۱۱ دقیقه پهنای شمالی و ۶۱ درجه و ۹ دقیقه درازای خاوری قرار گرفته و بلندی آن از سطح دریا ۱۰ متر است.^{۱۹} فاصله بریس تا پسابندر ۳۰، تا چابهار حدود ۶۰ کیلومتر است.

۱۴-۲- تأسیسات بندری

بندر صیادی بریس دارای یک موج‌شکن با مقطع دوزنقه‌ای به درازای ۵۹۴ متر و راه ارتباطی سنگی به درازای ۹۰۰ متر با مقطع دوزنقه‌ای است. اسکله بندر به شکل مستطیل و به ابعاد $۱۵۰ \times ۱۲/۵$ متر از قطعات بتنی ساخته شده و ژرفای آب‌خور آن، $۳/۵$ متر نسبت به جزر کامل است. این اسکله در ۲۳ خرداد ۱۳۷۱ ه.ش، مورد بهره‌برداری قرار گرفته است. در این بندر دو بازوی موج‌شکن به درازای ۵۹۴ متر و حدود ۹۸۰ متر برای شناورهای تا هزار تن در نظر گرفته شده است.^{۲۰}

۱۴-۳- نام بندر بریس

در گویش بلوچی «ریس» یعنی پیچ و تاب و «بریس» یعنی به پیچ یا بتاب. چون راه ورود به این بندر تاب و پیچ دارد، نام آن را «بریس» نهاده‌اند.



اسکله شهدای هفتم تیر و شهید کلاتری چابهار

۱۵- پسابندر

۱- ۱۵- جایگاه جغرافیایی

بندر پسابندر در خاور بندر بریس و در کنار دریای مکران، بین ۲۵ درجه و ۴ دقیقه پهنای شمالی و ۶۱ درجه و ۲۴ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته و بلندی آن از سطح دریا ۹ متر است. فاصله پسابندر تا نگور ۶۰، تا بریس ۳۰، تا چابهار از راه خشکی ۱۳۰ و از راه دریا حدود ۹۶، تا بندر گواتر حدود ۳۰ کیلومتر است.

۲- ۱۵- نام بندر پسابندر

این بندر در بلندی قرار گرفته و همانند دژی است که بر روی صخره طبیعی ساخته شده باشد و تازه‌واردان به پسابندر بایستی از کرانه سنگی از درون تخته‌سنگهای بزرگ با زحمت بالا روند. واژه پسا در بلوچی به معنی پشت است و پسابندر، یعنی پشت بندر و چون این بندر در بلندی قرار گرفته آن را پسابندر نامیده‌اند.

۱۶- گواتر

۱- ۱۶- جایگاه جغرافیایی

بندر گواتر در گوشه جنوب خاوری استان سیستان و بلوچستان و در کنار خلیج گواتر، بین ۲۵ درجه و ۱۰ دقیقه پهنای شمالی و ۶۱ درجه و ۳۰ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار دارد.

۱۶-۲- نام بندر گواتر

این بندر از جمله بندرهای صیادی پیش‌بینی شده شیلات ایران است. این طرح، چشم‌انداز نویدبخشی برای پیشرفت این بندر فراموش شده است. از آن جا که این بندر در کنار خلیجی به نام گواتر قرار گرفته است، مردم محل به آن، گواتر گفته‌اند و به همین نام سرشناس شده است.

پی‌نوشت‌های فصل سوم

- ۱ - فتحی، محمد. سیر در قلمرو گمرگ ایران، ص ۶۹ و ۸۲
- ۲ - سدیدالسلطنه کبابی، محمد علی خان. بندرعباس و خلیج فارس، ص ۸۲
- ۳ - همان کتاب، ص ۳۹
- ۴ - اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان. مرآةالبلدان، جلد اول، ص ۴۶۴
- ۵ - اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان. تطبیق لغات جغرافیایی قدیم و جدید ایران، ص ۸۲ و ۱۰۴
- ۶ - حورانی، جورج، ف. دریانوردی عرب در دریای هند، ص ۱۲
- ۷ - محیط طباطبایی، سید محمد. سرزمین بحرین، سمینار خلیج فارس، جلد اول، ص ۹۱-۹۲
- ۸ - دهخدا، علی اکبر. لغت‌نامه دهخدا، جلد ۱۶، ص ۵۴
- ۹ - رزم‌آرا، تیمسار علی. جغرافیایی نظامی ایران - مکران، ص ۱۰۰
- ۱۰ - همان کتاب، ص ۱۰۴-۱۰۵
- ۱۱ - کیهان، مسعود. جغرافیایی مفصل ایران، جلد دوم، ص ۵۱۴
- ۱۲ - رایین، اسماعیل. دریانوردی ایرانیان، ص ۲۵۲
- ۱۳ - ارشاد، فرهنگ. مهاجرت تاریخی ایرانیان به هند، ص ۱۲۶
- ۱۴ - پاپلی یزدی، محمدحسین. فرهنگ آبادیها و مکانهای مذهبی کشور، ص ۱۲۶
- ۱۵ - افشار سیستانی، ایرج. چابهار و دریای پارس، ص ۳۷۸
- ۱۶ - روابط عمومی سازمان بنادر و کشتیرانی.
- ۱۷ - افشار سیستانی، همان کتاب، ص ۳۷۲
- ۱۸ - همان کتاب، ص ۳۷۳
- ۱۹ - پاپلی یزدی، همان کتاب، ص ۱۰۰
- ۲۰ - افشار سیستانی، همان کتاب، ص ۳۷۹

بخش سوم

نام دریای مازندران

و نام بندرهای ایرانی آن

فصل اول

نگاهی به دریای مازندران

۱- جایگاه جغرافیایی، پهنه و کرانه‌ها

دریای مازندران بزرگترین دریاچه جهان، در آسیای باختری و شمال مرکزی ایران، بین ۳۶ درجه و ۳۴ دقیقه تا ۴۷ درجه و ۰/۷ دقیقه پهنای شمالی و ۴۶ درجه و ۴۳ دقیقه تا ۵۴ درجه و ۵۱ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ افتاده است، جمهوری‌های قزاقستان و فدراتیو روسیه در شمال، جمهوری‌های ترکمنستان و قزاقستان در خاور و جمهوری‌های آذربایجان و فدراتیو روسیه در باختر این دریا قرار دارند. کرانه‌های جنوبی، جنوب خاوری و جنوب باختری دریای مازندران جزء واحدهای جغرافیایی گرگان و مازندران، گیلان و تالش است.

پیرامون این دریا که در ۱۹۳۰ م / ۱۳۰۹ ه.ش، ۷۵۷۸ کیلومتر بوده، اکنون بیش از ۷۰۰۰ کیلومتر نیست و درازای کرانه‌های آن (بدون جزیره‌ها) حدود ۶۴۰۰ کیلومتر است، که ۹۹۲ کیلومتر آن، از حسینقلی تا آستارا متعلق به ایران است.^۱

درازای دریای مازندران حدود ۱۲۰۴ کیلومتر^۲ و پهنای آن، در پهن‌ترین بخش‌ها در شمال ۵۵۴ کیلومتر و در کمترین پهنای حدود ۲۰۴ کیلومتر و میانگین پهنای آن، ۳۰۰ کیلومتر است.^۳

پهنه دریای مازندران دستخوش دگرگونی می‌باشد و ۳۹۴۳۰۰ کیلومتر مربع است.^۴ حجم آب آن برابر ۷۷۰۰۰ کیلومتر مکعب و میانگین ژرفای آن ۱۸۰ متر است. سطح آب دریاچه در ۱۳۶۷ ه.ش، حدود ۲۸/۸ متر از سطح آب دریا‌های آزاد پایین‌تر بوده و در تابستان ۱۳۷۰ ه.ش، به ۲۶/۱ متر رسیده است. ژرفای آب از بخش شمال به



نقشه دریای مازندران از جغرافی دان فرانسوی دلیزل (۱۶۹۸ م)

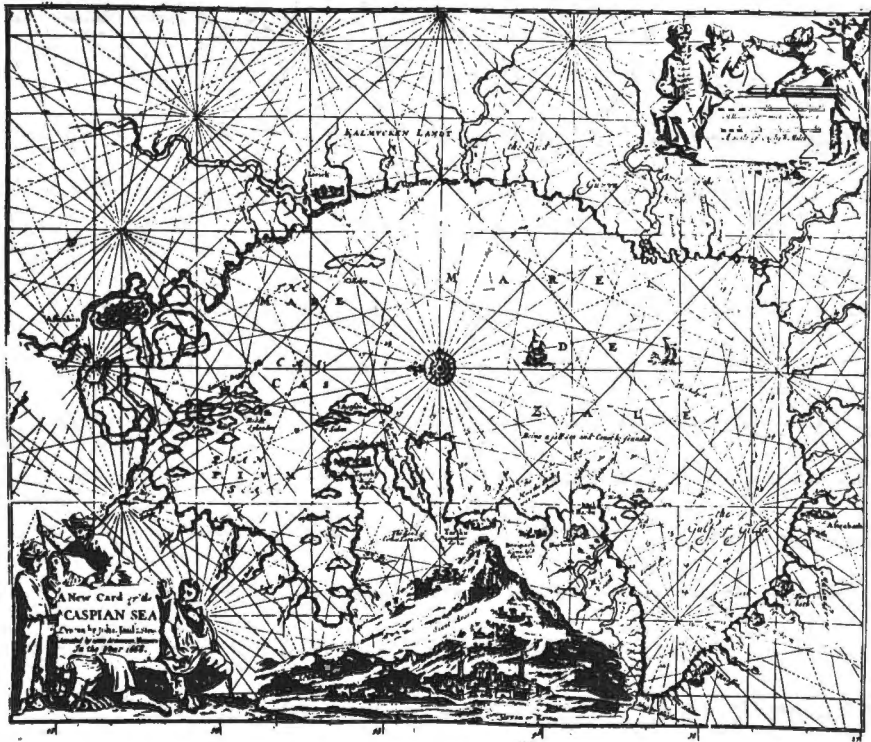
سوی جنوب افزایش می‌یابد، به طوری که بیشترین ژرفا در بخش شمالی ۸۰ متر و در بخش میانی ۷۰۰ متر و در بخش جنوبی ۱۰۰۰ متر است. میانگین ژرفای بخش شمالی ۶/۲ متر، بخش میانی ۱۷۵/۶ متر و بخش جنوبی آن ۳۲۵ متر تخمین زده شده است.^۵

۲- پیشینه پیدایی دریای مازندران

صدها میلیون سال پیش به جای دریا‌های کنونی آرال، آزوف، سیاه، مازندران، مدیترانه، فارس و دریا‌های مجمع‌الجزایر مالای، و... دریای بزرگی وجود داشت، که زیوس، زمین‌شناس اتریشی در سده ۱۹ م، آن را به نام الهه دریاها «فتید» یا «تتید» به «تتیس» نام‌گذاری کرده است.^۶

بر پایه پژوهش‌های به عمل آمده، ایران، از جمله کرانه‌های دریای مازندران و دریای پارس در دوره باران در زیر آب دریای تتیس^۷ قرار داشت.

دریای تتیس طی ۲۵۰ میلیون سال اندک‌اندک به سوی باختر پیش رفته و بر درازای آن، در درازای خاور - باختر افزوده شده و همزمان از پهنای این دریا کاسته شده است. این دگرگونی شکل، تا آن جا ادامه پیدا می‌کند که دریای تتیس ناپدید می‌شود و امروز تنها آثار نمایانی که از آن بر جای مانده، دریای مازندران، خلیج فارس، بخش خاوری دریای مدیترانه، دریای سیاه و دریاچه آرال از بازمانده‌های دریای تتیس هستند. به هر حال، تتیس، دریایی که روزگاری پهنه‌های بزرگ خود را در دو سوی خط استوا گسترده بود، بیست میلیون سال پیش از بین می‌رود تا کره زمین شکل امروزی را به خود بگیرد. بعدها در سرزمین‌هایی که از ژرفای تتیس برآمدند، از جمله ایران، فرهنگ‌های بزرگی ایجاد شد که تعیین‌کننده سرنوشت امروز ما بوده‌اند. کرانه‌های دریای مازندران، از جمله گیلان و مازندران از دریای تتیس زاییده شده است، تتیس همانند یک مادر، صدها میلیون سال سرزمین‌های گیلان و مازندران را در شکم خود، پرورانده است.^۸



نقشه دریای مازندران - از موزه کلیسای وانک جلفای اصفهان

زیرا در پیرامون این درّه سرسبز صدها آثار باستانی پیش از اسلام و پس از آن، به چشم می‌خورد و اهمیت این بندر در پیش از اسلام از جزیره‌های هرموز، قشم، کیش و بندر سیراف بیشتر بوده است. بخش بزرگ کالای بازرگانی ایران به آفریقا، عمان، مصر، حجاز، یمن، و... از این بندر بارگیری و صادر می‌شده است.

از روزگار باستان تا امروز از این بندر به نامهای: تیزیا، تیزا، تیز، تیس، طیس یاد شده است.

محمد حسن خان اعتمادالسلطنه در کتاب تطبیق لغات جغرافیایی قدیم و جدید ایران، ص ۹۳، از این بندر به نامهای: تیزیا، تیزا، تیز و طیس یاد کرده است. ابوریحان بیرونی، مقدسی، مستوفی، یاقوت حموی از بندر تیس به نام بندر تیز یاد کرده‌اند.

مردم محل می‌گویند واژه تیس از تیسک یا توسک گرفته شده که به معنی نوک قلّه کوه است. چون از دور ستیغ کوهی نمایان است و قلعه‌ای هم در نوک کوه قرار گرفته و در روزگار باستان خانه‌ها را در بالای کوهها ساخته بودند، تیس و تیز نامیده شده است.

۱۱- چابهار

۱۱-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر چابهار با پهنه‌ای حدود ۱۱ کیلومتر مربع در جنوب خاوری استان سیستان و بلوچستان در کنار آبهای گرم و نیلگون دریای مکران (دریای عمان)، در گوشه خاوری خلیجی به همین نام، بین ۲۵ درجه و ۱۷ دقیقه پهنای شمالی و ۶۰ درجه و ۳۷ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته و بلندی آن از سطح دریا ۱۰ متر است.

فاصله هوایی این بندر تا تهران ۱۴۵۶ کیلومتر و فاصله زمینی آن، تا تهران از راه زاهدان - کرمان ۲۴۰۶، تا کرمان از راه زاهدان ۱۲۷۳، تا زاهدان ۷۵۶، تا بندر تیس ۹، تا

باهوکلات ۱۰۱، تاراسک ۱۹۶، تا سرباز ۲۵۸، تا خاش ۵۱۲، تا کنارک ۴۶ کیلومتر است.

فاصله دریایی بندر چابهار تا خرمشهر ۸۲۵، تا کویت ۷۹۵، تا چارک، ۶۹۵، تا بوشهر ۶۸۰، تا قطر - دوحه ۵۶۰، تا کیش ۴۲۰، تا بوموسی ۲۶۰، تا شارجه ۳۷۵، تا قشم ۲۹۵، تا بندرعباس ۳۰۵، تا بندر جاسک ۱۶۵ و تا مسقط ۱۵۰ مایل دریایی است.^{۱۶}

۱۱-۲- نام بندر چابهار

مردم محل بر این باورند که نام این بندر در اصل چهاربهار بوده است، که با به کار بردن زیاد به چاه‌بهار و چابهار تبدیل شده است، زیرا در آن جا همیشه فصل بهار است، یعنی هر چهار فصل آن، بهار است و از برگریزان پاییز و سرمای زمستان خبری نیست. هر زمان که تخمی بکارند سبز شده و ثمر می‌دهد و درختان نیز همیشه سبز هستند. بعضی نیز بر این باورند که چون سرسبزی درختان آن ناحیه در گرو آبیاری آب چاه می‌باشد، از این رو به این بندر چاه‌بهار نیز گفته‌اند.

شاید هم مردم مکران که از دروازه جهنم و دشتهای سوزان وارد چابهار می‌شوند، در حقیقت این بندر برای آن مردم، چهاربهار است.

۱۲- بندر شهید بهشتی

چابهار به لحاظ دارا بودن جایگاه ویژه‌ای چون داشتن خلیج بزرگی در کنارش و ژرفای مناسب کرانه‌اش از نظر کشتیرانی نقش بزرگی در فراهم کردن نیازهای وارداتی کشور دارد.

جایگاه ویژه این بندر در خارج از تنگه هرمز، می‌تواند این نقش بزرگ را به طور استراتژیک در زمینه واردات، و در مقاطع اضطراری تأمین کالاهای ضروری کشور ایفا کند.



بندر چابهار

با توجه به جایگاه مناسب جغرافیایی و طبیعی، بسته شدن تنگه هرمز و نبود بندر مناسبی در کناره دریای مکران، اقدام به ایجاد این بندر و اسکله آن شده است. ساخت اسکله بندر شهید بهشتی با همکاری پیمانکار سنگاپوری با ظرفیت پهلوگیری کشتی‌های ۲۵ هزار تنی انجام شد. اسکله دارای چهار پست پهلوگیری هر یک به درازای ۱۵۰ متر است. این اسکله فلزی در فاصله یک کیلومتری کرانه و در آبخوری برابر ۱۰/۵ متر بنا شده است که با راه پیش‌ساخته فلزی به کرانه می‌پیوندد. ایجاد این بندر و اسکله، در گسترش کشتیرانی منطقه و استفاده از راه‌های آبی آن، تأثیر زیادی داشته است.^{۱۷}

این بندر به پاس خدمات و تلاش‌های انقلابی و مبارزات حضرت آیت‌الله دکتر بهشتی در پیروزی انقلاب اسلامی ایران، به نام شهید بهشتی نامگذاری شده است.

۱۳- بندر شهید کلانتری

این بندر نیز در توسعه کشتیرانی منطقه و استفاده از راه‌های آبی آن، تأثیر زیادی به جا نهاده است. بندر شهید کلانتری دارای موج‌شکن به درازای ۱۱۰۰ متر و ژرفای در انتها ۶ متر از جزر کامل است که با استفاده از سنگهای معدنی و بلوکهای بتنی مناسب ساخته شده است. ساختمان این موج‌شکن با استفاده از مهندسان مشاور و پیمانکار ایرانی از ابتدای ۱۳۶۱ ه.ش، آغاز و در ۱۳۶۶ ه.ش، آماده تحویل شد و ۲۶۰۰ میلیون ریال هزینه در بر داشته است.

در حوضچه آرام کناره بخش میانی موج‌شکن بالا، چهار اسکله فلزی پیش‌ساخته ۳۰ × ۴۵ متر مربع ساخته شده و با یک پل ارتباطی به موج‌شکن پیوند داده شده‌اند که درازای پهلوگیری آنها برابر ۴۸۰ متر است.

اسکله اصلی این بندر بتنی و نزدیک به انتهای موج‌شکن با درازای ۱۷۰ متر پهلوگیری و آبخور ۱۱ متر در جزر کامل برای کشتی‌های با ظرفیت تا ۲۵۰۰۰ تن پیش‌بینی شده است.^{۱۸}

این بندر به نام شهید کلاتری، وزیر پیشین راه و ترابری نامگذاری شده است.

۱۴- بريس

۱۴-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر بريس در خاور خلیج چابهار، بین ۲۵ درجه و ۱۱ دقیقه پهنای شمالی و ۶۱ درجه و ۹ دقیقه درازای خاوری قرار گرفته و بلندی آن از سطح دریا ۱۰ متر است.^{۱۹} فاصله بريس تا پسابندر ۳۰، تا چابهار حدود ۶۰ کیلومتر است.

۱۴-۲- تأسیسات بندری

بندر صیادی بريس دارای یک موج‌شکن با مقطع ذوزنقه‌ای به درازای ۵۹۴ متر و راه ارتباطی سنگی به درازای ۹۰۰ متر با مقطع ذوزنقه‌ای است. اسکله بندر به شکل مستطیل و به ابعاد $۱۵۰ \times ۱۲/۵$ متر از قطعات بتنی ساخته شده و ژرفای آبخور آن، $۳/۵$ متر نسبت به جزر کامل است. این اسکله در ۲۳ خرداد ۱۳۷۱ ه.ش، مورد بهره‌برداری قرار گرفته است. در این بندر دو بازوی موج‌شکن به درازای ۵۹۴ متر و حدود ۹۸۰ متر برای شناورهای تا هزار تن در نظر گرفته شده است.^{۲۰}

۱۴-۳- نام بندر بريس

درگوش بلوچی «ريس» یعنی پیچ و تاب و «بريس» یعنی به پیچ یا بتاب. چون راه ورود به این بندر تاب و پیچ دارد، نام آن را «بريس» نهاده‌اند.



اسکله شهدای هفتم تیر و شهید کلاتری چابهار

۱۵- پسابندر

۱۵-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر پسابندر در خاور بندر بربیس و در کنار دریای مکران، بین ۲۵ درجه و ۴ دقیقه پهنای شمالی و ۶۱ درجه و ۲۴ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته و بلندی آن از سطح دریا ۹ متر است. فاصله پسابندر تا نگور ۶۰، تا بربیس ۳۰، تا چابهار از راه خشکی ۱۳۰ و از راه دریا حدود ۹۶، تا بندر گواتر حدود ۳۰ کیلومتر است.

۱۵-۲- نام بندر پسابندر

این بندر در بلندی قرار گرفته و همانند دژی است که بر روی صخره طبیعی ساخته شده باشد و تازه‌واردان به پسابندر بایستی از کرانه سنگی از درون تخته‌سنگهای بزرگ با زحمت بالا روند. واژه پسا در بلوچی به معنی پشت است و پسابندر، یعنی پشت بندر و چون این بندر در بلندی قرار گرفته آن را پسابندر نامیده‌اند.

۱۶- گواتر

۱۶-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر گواتر در گوشه جنوب خاوری استان سیستان و بلوچستان و در کنار خلیج گواتر، بین ۲۵ درجه و ۱۰ دقیقه پهنای شمالی و ۶۱ درجه و ۳۰ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار دارد.

۱۶-۲- نام بندر گواتر

این بندر از جمله بندرهای صیادی پیش‌بینی شده شیلات ایران است. این طرح، چشم‌انداز نویدبخشی برای پیشرفت این بندر فراموش شده است. از آن جا که این بندر در کنار خلیجی به نام گواتر قرار گرفته است، مردم محل به آن، گواتر گفته‌اند و به همین نام سرشناس شده است.

پی‌نوشت‌های فصل سوم

- ۱ - فتحی، محمد. سیر در قلمرو گمرگ ایران، ص ۶۹ و ۸۲
- ۲ - سدیدالسلطنه کبابی، محمد علی خان. بندرعباس و خلیج فارس، ص ۸۲
- ۳ - همان کتاب، ص ۳۹
- ۴ - اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان. مرآةالبلدان، جلد اول، ص ۴۶۴
- ۵ - اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان. تطبیق لغات جغرافیایی قدیم و جدید ایران، ص ۸۲ و ۱۰۴
- ۶ - حورانی، جورج، ف. دریانوردی عرب در دریای هند، ص ۱۲
- ۷ - محیط طباطبایی، سید محمد. سرزمین بحرین، سمینار خلیج فارس، جلد اول، ص ۹۱-۹۲
- ۸ - دهخدا، علی اکبر. لغت‌نامه دهخدا، جلد ۱۶، ص ۵۴
- ۹ - رزم‌آرا، تیمسار علی. جغرافیایی نظامی ایران - مکران، ص ۱۰۰
- ۱۰ - همان کتاب، ص ۱۰۴-۱۰۵
- ۱۱ - کیهان، مسعود. جغرافیایی مفصل ایران، جلد دوم، ص ۵۱۴
- ۱۲ - رایین، اسماعیل. دریانوردی ایرانیان، ص ۲۵۲
- ۱۳ - ارشاد، فرهنگ. مهاجرت تاریخی ایرانیان به هند، ص ۱۲۶
- ۱۴ - پاپلی یزدی، محمدحسین. فرهنگ آبادیها و مکانهای مذهبی کشور، ص ۱۲۶
- ۱۵ - افشار سیستانی، ایرج. چابهار و دریای پارس، ص ۳۷۸
- ۱۶ - روابط عمومی سازمان بنادر و کشتیرانی.
- ۱۷ - افشار سیستانی، همان کتاب، ص ۳۷۲
- ۱۸ - همان کتاب، ص ۳۷۳
- ۱۹ - پاپلی یزدی، همان کتاب، ص ۱۰۰
- ۲۰ - افشار سیستانی، همان کتاب، ص ۳۷۹

بخش سوم

نام دریای مازندران

و نام بندرهای ایرانی آن

فصل اول

نگاهی به دریای مازندران

۱- جایگاه جغرافیایی، پهنه و کرانه‌ها

دریای مازندران بزرگترین دریاچه جهان، در آسیای باختری و شمال مرکزی ایران، بین ۳۶ درجه و ۳۴ دقیقه تا ۴۷ درجه و ۷/۰ دقیقه پهنای شمالی و ۴۶ درجه و ۴۳ دقیقه تا ۵۴ درجه و ۵۱ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ افتاده است، جمهوری‌های قزاقستان و فدراتیو روسیه در شمال، جمهوری‌های ترکمنستان و قزاقستان در خاور و جمهوری‌های آذربایجان و فدراتیو روسیه در باختر این دریا قرار دارند. کرانه‌های جنوبی، جنوب خاوری و جنوب باختری دریای مازندران جزء واحدهای جغرافیایی گرگان و مازندران، گیلان و تالش است.

پیرامون این دریا که در ۱۹۳۰ م / ۱۳۰۹ ه.ش، ۷۵۷۸ کیلومتر بوده، اکنون بیش از ۷۰۰۰ کیلومتر نیست و درازای کرانه‌های آن (بدون جزیره‌ها) حدود ۶۴۰۰ کیلومتر است، که ۹۹۲ کیلومتر آن، از حسینقلی تا آستارا متعلق به ایران است.^۱

درازای دریای مازندران حدود ۱۲۰۴ کیلومتر^۲ و پهنای آن، در پهن‌ترین بخش‌ها در شمال ۵۵۴ کیلومتر و در کمترین پهنای حدود ۲۰۴ کیلومتر و میانگین پهنای آن، ۳۰۰ کیلومتر است.^۳

پهنه دریای مازندران دستخوش دگرگونی می‌باشد و ۳۹۴۳۰۰ کیلومتر مربع است.^۴ حجم آب آن برابر ۷۷۰۰۰ کیلومتر مکعب و میانگین ژرفای آن ۱۸۰ متر است. سطح آب دریاچه در ۱۳۶۷ ه.ش، حدود ۲۸/۸ متر از سطح آب دریا‌های آزاد پایین‌تر بوده و در تابستان ۱۳۷۰ ه.ش، به ۲۶/۱ متر رسیده است. ژرفای آب از بخش شمال به



نقشه دریای مازندران از جغرافی دان فرانسوی دلیزل (۱۶۹۸ م)

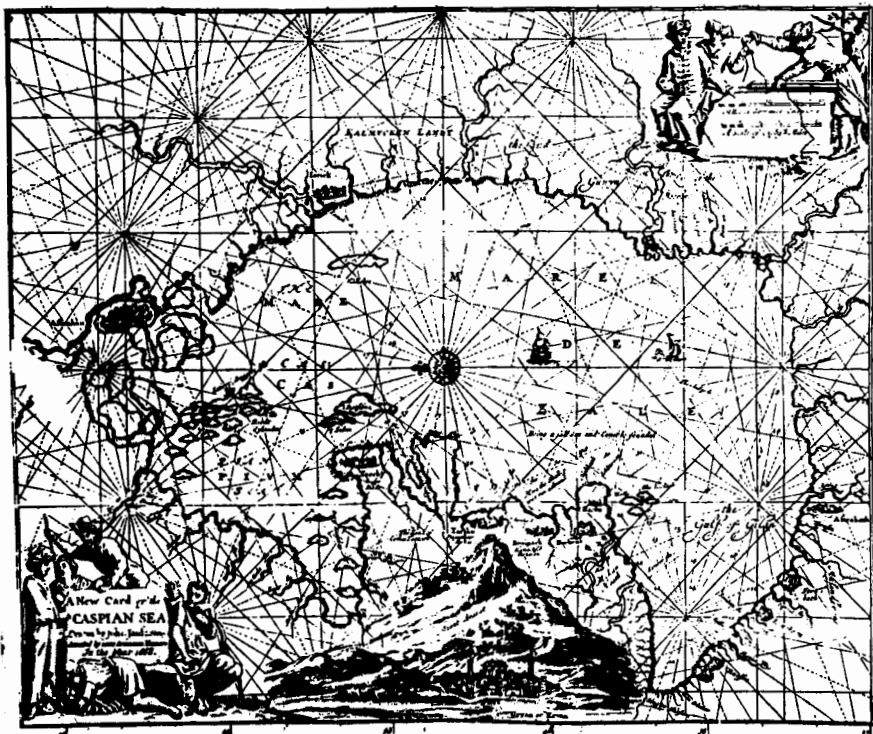
سوی جنوب افزایش می‌یابد، به طوری که بیشترین ژرفا در بخش شمالی ۸۰ متر و در بخش میانی ۷۰۰ متر و در بخش جنوبی ۱۰۰۰ متر است. میانگین ژرفای بخش شمالی ۶/۲ متر، بخش میانی ۱۷۵/۶ متر و بخش جنوبی آن ۳۲۵ متر تخمین زده شده است.^۵

۲- پیشینه پیدایی دریای مازندران

صدها میلیون سال پیش به جای دریا‌های کنونی آرال، آزوف، سیاه، مازندران، مدیترانه، فارس و دریا‌های مجمع‌الجزایر مالای، و... دریای بزرگی وجود داشت، که زیوس، زمین‌شناس اتریشی در سده ۱۹ م، آن را به نام الهه دریاها «فتید» یا «تتید» به «تتیس» نام‌گذاری کرده است.^۶

بر پایه پژوهش‌های به عمل آمده، ایران، از جمله کرانه‌های دریای مازندران و دریای پارس در دوره باران در زیر آب دریای تتیس^۷ قرار داشت.

دریای تتیس طی ۲۵۰ میلیون سال اندک‌اندک به سوی باختر پیش رفته و بر درازای آن، در درازای خاور - باختر افزوده شده و همزمان از پهنای این دریا کاسته شده است. این دگرگونی شکل، تا آن جا ادامه پیدا می‌کند که دریای تتیس ناپدید می‌شود و امروز تنها آثار نمایانی که از آن بر جای مانده، دریای مازندران، خلیج فارس، بخش خاوری دریای مدیترانه، دریای سیاه و دریاچه آرال از بازمانده‌های دریای تتیس هستند. به هر حال، تتیس، دریایی که روزگاری پهنه‌های بزرگ خود را در دو سوی خط استوا گسترده بود، بیست میلیون سال پیش از بین می‌رود تا کره زمین شکل امروزی را به خود بگیرد. بعدها در سرزمین‌هایی که از ژرفای تتیس برآمدند، از جمله ایران، فرهنگ‌های بزرگی ایجاد شد که تعیین‌کننده سرنوشت امروز ما بوده‌اند. کرانه‌های دریای مازندران، از جمله گیلان و مازندران از دریای تتیس زاییده شده است، تتیس همانند یک مادر، صدها میلیون سال سرزمین‌های گیلان و مازندران را در شکم خود، پرورانده است.^۸



نقشه دریای مازندران - از موزه کلیسای وانک جلفای اصفهان

۳- ویژگی‌های دریای مازندران از نظر زمین‌شناسی

۳-۱ - داده‌های لرزه‌ای نشان داده است که پوسته حوضه جنوبی دریای مازندران از دو لایه تشکیل شده است:

(۱) بخش بالایی رسوبی می‌باشد و ضخامت آن ۲۰ کیلومتر و سرعت موج‌های P زلزله در آن ۳/۵ - ۴ کیلومتر در ثانیه است.

(۲) بخش زیرین که سرعت عبور موج‌های P در آن حدود ۶/۶ کیلومتر در ثانیه است. ضخامت درست آن مشخص نیست، ولی در کرانه ترکمنستان ۶ - ۷ کیلومتر تعیین کرده‌اند و مشخصاتی همانند پوسته اقیانوسی در آن دیده می‌شود.

۳-۲ - داده‌های ژرفایاب لرزه‌ای در کف جنوبی دریای مازندران، سه گودال جدا از هم را مشخص می‌کند که کف آنها انباشته از رسوب است و ضخامت آن به ۲۰ کیلومتر می‌رسد.

۳-۳ - حوضه مازندران جنوبی دارای آنومالی ثقلی شدید^۹ و نشانه‌ای از نبود تعادل ایزوستازی در آن است. محاسبات ۱۹۸۶ م، نشان داده است که در حال حاضر حدود ۱ - ۲ کیلومتر از فرونشینی تکتونیک در آن، جبران نشده و این امر ممکن است ناشی از نیروهای کمپرسیونی باشد، که در ۶ میلیون سال پیش، این منطقه را زیر تأثیر قرار داده است. به همین دلیل دو مرحله از فرونشینی در کف دریای مازندران بیان شده است:

(۱) فرونشینی یکنواخت و ثابت که تا پیش از پلیوسن آغازی در آن برقرار بوده و در این زمان مازندران در راستای یک گودال دراز و بزرگ، یعنی از کورا تا کپه‌داغ در حال فرونشینی بوده است.

(۲) فرونشینی شدید ۶ میلیون سال اخیر که خود با کوهزایی و بالازدگی بلندیهای کناره‌ای آن، در ارتباط است. به دلیل همین بالازدگی، بلندیها دچار فرسایش شدند و رسوبهای ناشی از آنها به درون حوضه حمل شد و این امر سبب فرونشینی شدیدتر حوضه شد.

۳-۴- گودال مازندران جنوبی در سوی ایران به وسیله گسل‌های معکوس و پُرکار کناره باختری، یعنی گسل تالش و جنوبی، یعنی گسل مازندران محدود بوده و گودال یاد شده در راستای همین گسل‌ها در حال فرونشینی است.

۳-۵- در مورد سن پوسته اقیانوسی مازندران آگاهی درستی در دست نیست. بعضی آن را مربوط به پیش از لیاس، یعنی بیش از ۱۹۵ میلیون سال و بعضی دیگر آن را مربوط به ژوراسیک پایانی و سرانجام حتی به کرتاسه پایانی - ائوسن مربوط می‌دانند.

۳-۶- گودال جنوبی مازندران لایه گرانیتی ندارد و ضخامت پوسته اقیانوسی آن، حدود ۱۵ - ۲۰ کیلومتر است، که نسبت به ضخامت متعارف پوسته اقیانوسی، یعنی حداکثر ۱۰ کیلومتر، بسیار زیاد و غیرعادی است.

۳-۷- بر روی پوسته بالا، رسوبهای تغییر شکل نیافته^{۱۰} به ضخامت ۱۵ - ۲۵ کیلومتر وجود دارد که از دو بخش زیرین، شامل مزوزوئیک و پالئوژن و بالایی، شامل نوژن و کوارترنر تشکیل شده است.

۳-۸- بخش بزرگ رسوبهای گودال مازندران جنوبی طی پلیوسن و کوارترنر، ته‌نشین شده است. این رسوب‌گذاری که با فرونشینی تند همزمان بوده با بالازدگی^{۱۱}، چین‌خوردگی و روراندهای کوههای کناره جنوبی همزمان است.

۳-۹- ضخامت کل پوسته در کناره گودال حدود ۴۰ کیلومتر و در مرکز آن، حدود ۳۰ کیلومتر است. و آستنسفر نیز در ژرفای ۸۰ کیلومتری همین مرکز قرار دارد. در حالی که هر اندازه به سوی البرز نزدیک‌تر شویم، آستنسفر در ژرفای بیشتری وجود دارد.^{۱۲}

۴- آب و هوا

آب و هوای کرانه‌های باختر و جنوب باختری و نواحی نزدیک به آن را بایستی گونه‌ای از آب و هوای مدیترانه‌ای، ولی گرم و مرطوب به شمار آورد. وجود بارندگی بهاره و پاییزه با درجه حرارت متعادل از ویژگی این گونه آب و هواست. میانگین درجه



بندر انزلی

حرارت این ناحیه در دی ماه، بین ۵ تا ۹ و در تیرماه از ۲۵ تا ۲۶ درجه بالای صفر است.^{۱۳} در تالش درجه حرارت خیلی ملایم بوده و درجه حرارت در آستارا در تیرماه ۲۵/۲ و در دی ماه ۴/۲، در انزلی در تابستان ۲۸/۵ و در زمستان ۶/۱ است. خاور کرانه جنوبی دارای آب و هوای بیابانی مدیترانه‌ای است. ویژگی این گونه آب و هوا، خشکی عمومی کرانه‌ها، بالا بودن درجه حرارت تابستان، اعتدال هوای زمستان است. میانگین درجه حرارت تابستان در خلیج حسینی ۲۶/۶ و زمستان ۲/۲ می‌باشد.^{۱۴}

در کرانه‌های جنوبی دریای مازندران تأثیر دریا و وجود ابر به اعتدال گرمای تابستانی کمک می‌کند، ولی وجود بادهایی که در زمستان از جانب شمال بدان سو می‌وزد، اختلاف درجه حرارت این کرانه‌ها را به ۱۸ تا ۱۹ درجه سانتیگراد می‌رساند. تابستان کرانه‌های دریای مازندران به دلیل دارا بودن رطوبت زیاد نامطلوب است، و درجه حرارت تابستانی در نیمروز از ۳۴ درجه سانتیگراد افزایش نمی‌یابد، میانگین رطوبت نسبی در سراسر سال حدود ۷۰ درصد است. این امر شمار زیادی از مردم را مجبور می‌کند که در هنگام گرما به پای تپه‌ها و دامنه کوهها پناه برند.

در زمستان رطوبت این کناره‌ها بیشتر از فصل‌های دیگر سال است و میانگین رطوبت بندر انزلی در ماه‌های آذر و بهمن حدود ۸۳ درصد گزارش شده است.^{۱۵} اندازه بارش برف و باران سالانه در بخش جنوبی دریای مازندران از باختر به خاور بسیار دگرگون است و از ۱۳۷۹ میلی‌متر در جنوب باختری به ۳۹۲ میلی‌متر در جنوب خاوری نوسان دارد. به طور کلی اندازه بارندگی سالیانه کناره‌های جنوبی این دریا به صورت زیر در نوسان بوده و کاهش می‌یابد (جز آشوراده)

- (۱) از جنوب به شمال، در بخش باختری دریای مازندران، انزلی ۱۳۷۹ میلی‌متر، آستارا ۱۳۷۲ میلی‌متر، لنکران ۱۲۵۴ میلی‌متر و باکو ۱۸۰ میلی‌متر.
- (۲) از جنوب به شمال، در بخش خاوری، آشوراده ۳۹۲ میلی‌متر، گرگان ۵۶۰ میلی‌متر، چکشلر ۱۷۸ میلی‌متر، کراسنودسک ۱۳۵ میلی‌متر.

۳) از باختر به خاور در بخش جنوبی، انزلی ۱۳۷۹ میلی‌متر، رامسر ۱۱۹۶ میلی‌متر، نوشهر ۹۸۶ میلی‌متر، بابل ۹۴۷ میلی‌متر، ساری ۷۹۸ میلی‌متر، بهشهر ۶۵۶ میلی‌متر، آشوراده ۳۹۲ میلی‌متر.^{۱۶}

ارقام بالا می‌رسانند که در کرانه‌های ایران، بیشترین بارندگی در جنوب باختری دریا با ریزش ۱۳۷۹ میلی‌متر باران در سال، در بندر انزلی و کمترین در جنوب خاوری با ریزش ۳۹۲ میلی‌متر در سال، در آشوراده است، زیرا بادهای شمال و خاور که به سوی دریا می‌وزند، هوای مرطوب را به کناره‌های جنوبی و باختری کشانده در برخورد با رشته‌کوه‌های قفقاز و البرز متوقف می‌شوند و در اثر تراکم و بالا رفتن، ایجاد بارندگی در بخش جنوب باختری دریا می‌کنند.

۵- جریان‌های دریایی

دریای مازندران دارای دو نوع جریان آبی است:

۱) جریان منظم یا جریان اصلی و یا عمومی است که ثابت بوده و از سیستم جریان‌های معینی پیروی می‌کند. این جریان‌ها در کرانه خاوری از جنوب به شمال حرکت می‌کند. در حوضه میانی به سوی باختر تغییر جهت داده پس از رسیدن به کرانه باختری در همه کرانه‌ها به سوی جنوب سرازیر می‌شود و در کرانه جنوبی به سوی خاور حرکت می‌کند.

۲) جریان نامنظم که بیشتر این جریانها از سرعت و جهت ثابتی برخوردار نیستند. این جریان‌ها بیشتر در اثر اختلاف شوری آب دو منطقه یا اختلاف سطح آب و جهت حرکت بادهای غیره به وجود می‌آیند و دارای وضع ثابت و مشخصی نیستند.^{۱۷}

۶- نمک‌های آب دریا

نمک‌های محلول در آب دریای مازندران از نظر ترکیب و نسبت درصد مواد متشکله با آب اقیانوسها اختلاف دارد. نمکهای محلول در دریای مازندران حدود

۱۲/۶۴ تا ۱۲/۶۸ گرم در لیتر است. آب این دریا در مقایسه با آب اقیانوس‌ها، کلرورسدیم خیلی کمتر، ولی یون کلسیم و سولفات بسیار زیادتری دارد و بدین ترتیب ترکیب آب آن با دریاچه‌های آب شیرین همانندی بسیار دارد.

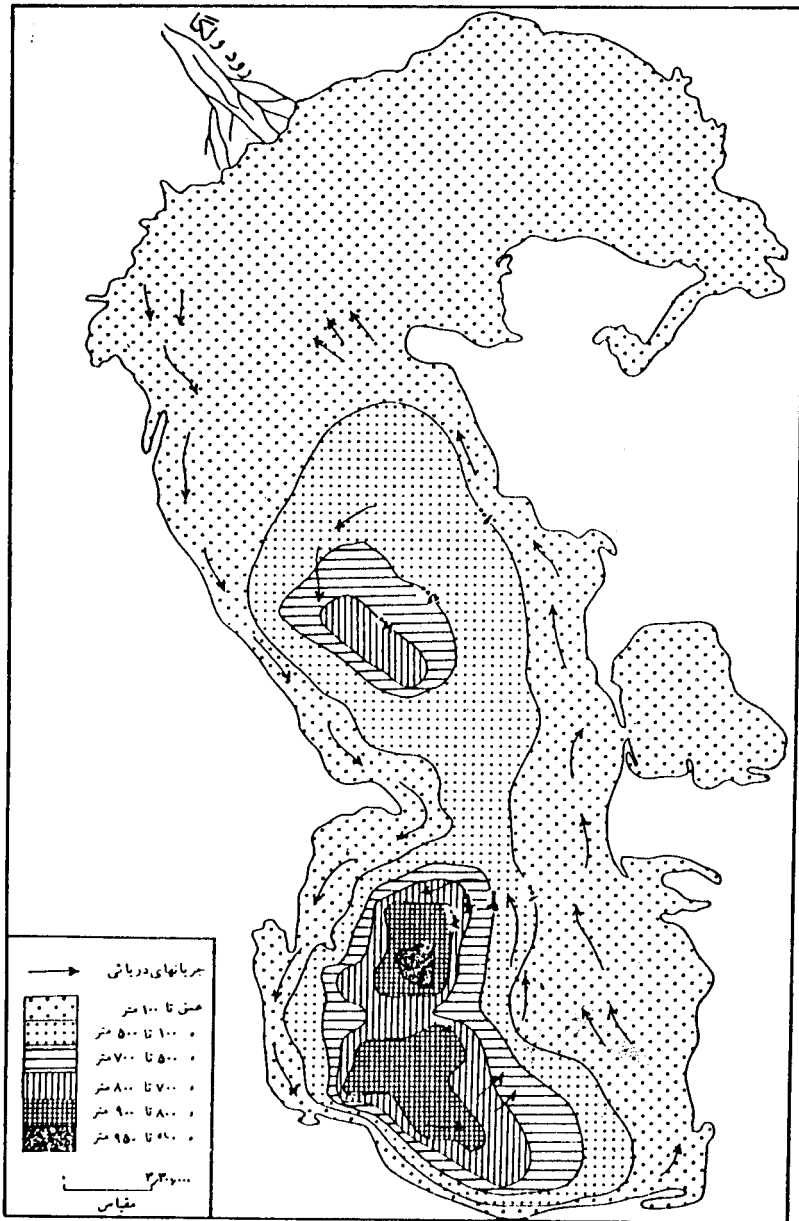
کولاب قره بغاز در کناره‌ی خاوری دریای مازندران به وسیله‌ی کانالی به درازای ۴ کیلومتر و به پهنای ۱۵۰ متر و ژرفای ۲-۳ متر با این دریا بستگی دارد. این کولاب در ناحیه‌ی بیابانی آسیای مرکزی قرار دارد و رودی به آن نمی‌ریزد و تبخیر در کولاب شدید است. روزانه ۳۵۰ تن آب دریای مازندران وارد کولاب می‌شود. در این کولاب، سولفات‌ها، به ویژه میرابیلیت^{۱۸} در آن ته‌نشین می‌شود و هنگامی که غلظت املاح ۱۵ گرم درصد باشد، نمک طعام ته‌نشین خواهد شد. اگر آب وارد کولاب نشود، غلظت املاح در دریای مازندران کاهش می‌یابد.

در این دریا مرز نهشته‌های کم ژرفا و ژرف به طور کامل از یکدیگر جدا نیست. به علاوه رسوب‌های دانه درشت همراه صدف نرم‌تنان بر خلاف آنچه که در دیگر دریاها دیده می‌شود تا ژرفای ۳۰۰ متری انتشار دارد. اندازه‌ی کربنات کلسیم موجود در رسوبها به دلیل ورود مواد تخریبی توسط رودها به دریا، در نقاط گوناگون تغییر می‌کند و اندازه‌ی آن، هیچ‌گونه بستگی با ژرفای آب ندارد.^{۱۹}

۷- درجه حرارت آب

درجه حرارت آب دریای مازندران بسیار دگرگون است و بستگی زیادی به تفاوت آب و هوای نواحی گوناگون دریا دارد.

در بخش شمال دریا که یخبندان می‌شود، در دی‌ماه، میانگین درجه حرارت آب سطح دریا ۱۱-۱۲ درجه زیر صفر است. میانگین حرارت بخش جنوبی در همین ماه ۶ درجه بالای صفر است. در تیرماه میانگین حرارت در شمالی‌ترین نقطه ۲۵ درجه و در جنوبی‌ترین آن، ۲۸ درجه است و در مردادماه، میانگین حرارت شمالی ۲۸ درجه و جنوبی ۲۹ درجه سانتیگراد است.^{۲۰}



جریان‌های دریایی و منحنی ژرفای دریای مازندران

از کتاب جغرافیایی مفصل ایران

۸- پیش و پس روی آب دریا

پشروی آب دریای مازندران در کرانه ایران را می‌توان به وسیله دگرگونی شکل آجرهای کناره‌های گمیش تپه و تراکم صدفهای دریایی و سنگ یادبودها، که در نتیجه چیرگی آب بر گورستان‌های ترکمن‌ها در سده ۱۸ م، به وجود آمده است، مورد تأیید قرار داد. شرح و بررسی نوسان دریای مازندران و پشروی مراحل دریایی از ۱۸۰۰ م، همه جا با ساختمان تشکیلات بادگانه‌ها در کرانه‌های قوسی نواحی کنار دریا سازگاری دارد. این نشانه‌های بریدگی، که حاصل این تشکیلات است، نه تنها به طور آشکار در گمیش تپه در (۲۲-) متر و (۲۴-) متر و (۶۶-) متر دیده می‌شود، بلکه راستای آن در کرانه جنوبی دریای مازندران آشکار است، زیرا این امر در کرانه ماسه‌ای به طور ۵۰۰ کیلومتر نیز که برابر تشکیلات بالاست، تأیید می‌گردد.^{۲۱}

پشروی آب دریای مازندران از لحاظ اقتصادی و محیطی زیان‌بخش است و آسیب‌پذیری اندازه صید از آن جمله است. خسارت وارده بر صید ماهی در این دریا، نخست مربوط به از بین رفتن بخش‌های کم‌ژرفای دریا، سپس وابسته به درجه شوری آب در بخش‌های شمالی آن است. بخش‌های کم‌ژرفا تا ۲۵ متری از لحاظ بیولوژیکی پُربارترین منطقه دریا شمرده می‌شود، زیرا این منطقه خوراک کافی برای گونه بسیار ماهی تهیه می‌کند، در ضمن امکانات مساعدی نیز برای تخم‌گذاری گونه‌های گوناگون ماهی فراهم می‌آورد. از میان رفتن بخش‌های کم‌ژرفا، بیشتر در بخش شمالی دریای مازندران صورت گرفته است.

پشروی آب دریای مازندران نمی‌تواند به تنهایی عامل نابودکننده صید ماهی، به طوری که بعضی از نویسندگان روسی باور دارند به شمار آید، بلکه سدبندی در مسیر رودها، صید غیرمنطقی، آلودگی بیشتر دریای مازندران و سرانجام آبیاری پُر پهنه از عوامل مهم در نابودی تدریجی صید ماهی شمرده می‌شود.

با پشروی سطح آب دریا، کشتیرانی نیز با اشکال روبرو شده است، کانال‌ها نیز کم‌ژرفا گشته‌اند و لنگرگاهها غیرقابل استفاده شده‌اند، به علاوه نمودار گشتن آب‌تلها نیز

کارکشتیرانی را با عوامل نامساعد روبرو ساخته است.

ادامه کاهش آب دریای مازندران و پیش‌بینی این کاهش در سالهای آینده با توجه به زیان‌های اقتصادی ناشی از این جریان، دانشمندان را به اندیشه و تأمل بیشتری واداشته است. از این رو همه طرح‌ها در جهت کم کردن کاهش آب، ثابت نگاهداشتن سطح آب، جلوگیری از بالا و پایین رفتن آب در دوره‌های دراز، مطرح بوده است. در اجرای این طرح‌ها تغییرات در عوامل محیطی لازم می‌آید، ولی پیش‌بینی تأثیرهای اکولوژیک ناشی از انجام آنها بسیار مشکل می‌نماید.^{۲۲}

پایین آمدن زیاد و قابل ملاحظه بلندی سطح آب دریای مازندران در نیمه نخست سده ۱۳ م، برگرداندن جریان آب رود جیحون از دریای مازندران به دریای آرال رخ داده است. این برگرداندن جریان آب، توسط مغولان در سده ۷ ه.ق، صورت گرفت.

۹- حوضه آبریز دریای مازندران

رودهای این منطقه از دامنه شمالی البرز سرچشمه می‌گیرند. رودخانه‌های مهم این حوضه از باختر به خاور، عبارتند از:

۹-۱- رود ارس

رود ارس از کوه‌های هراز برکه در ترکیه سرچشمه می‌گیرد. این رود در مرز ایران و جمهوری آذربایجان قرار گرفته است. ارس در میان کوه‌های قراداغ در ایران و قراباغ در جمهوری آذربایجان از مجرای باریکی با سرعت زیاد می‌گذرد. شاخه‌های مهم آن، عبارتند از: رود ماکو، آقاچای و قراسو. آب کوه‌های جنوبی دشت مغان را جمع کرده به ارس می‌ریزد.

۹-۲- سفیدرود

سفیدرود از پیوستن دو شاخه اصلی قزل‌اوزن و شاهرود به وجود می‌آید و تنها درونگاه طبیعی منطقه گیلان است، که آن را به جنوب می‌پیوندد. قزل‌اوزن از دهستان ایوان دره در کردستان و شاهرود از طالقان سرچشمه می‌گیرد و در نزدیکی‌های منجیل به یکدیگر می‌پیوندند.

سطح حوضه آبریز این رودخانه تا آستانه (۳۰ کیلومتری رشت) ۵۷۸۸۰ کیلومترمربع است. ۹۰ درصد این سطح بین کوه‌های ۱۲۰۰ تا ۲۳۰۰ متری قرار دارد. این حوضه از کوهستان‌های اصلی شمالی و باختری البرز و زاگرس به وجود آمده و شامل دره‌های شاهرود و قزل‌اوزن به درازای حدود ۴۰۰ کیلومتر است. آغازگاه باران‌های حوضه آبریز سفیدرود، بیشتر دریای مدیترانه و دریای پارس است و با وجودی که دریای مازندران نزدیک‌تر از دیگر دریاهاست، به دلیل وجود کوه‌های زیاد در برابر بخارهای آن، تنها بخش کوچکی از سطح آبریز را زیر تأثیر قرار می‌دهد.

۹-۳- پل رود

پل‌رود پس از سفیدرود پرآب‌ترین رود منطقه گیلان است. سرچشمه اصلی آن، از کوه‌های دیلمان به نام چاک‌رود و کوه‌های اسکور به نام پل‌رود، در محلی به نام سی‌پل یکی شده و در محلی به نام تولاب از کوهستان بیرون رفته و در باختر شهر رودسر به دریای مازندران می‌ریزد. سطح حوضه آبریز این رود ۱۷۲۵ کیلومترمربع است.

۹-۴- چالوس، هراز، بابل، تالار و تجن

رودهای چالوس، هراز، بابل، تالار و تجن، که سرچشمه تمامی آنها در بخش‌های بلند کوهستانی است، دارای شیب بستر زیاد و جریان تند هستند. پرآبی آنها تنها در هنگام ذوب برف‌هاست و چون در تابستان آب آنها تنها از چشمه‌های کوهسار تأمین می‌شود، اندازه‌اش کم است. بسیاری از این رودها، رشته البرز را بریده از تنگه باریکی

می‌گذرد، چون به دشت کناره می‌رسد جریان آنها ملایم‌تر شده آب آنها برای کشاورزی قابل استفاده می‌شود.

۹-۵- گرگان

رود گرگان از دامنه شمالی البرز سرچشمه می‌گیرد. سرچشمه این رود، کوه‌های کوکلان و سارا در نزدیک قره‌بیل است، که بلافاصله منطقه خراسان را ترک و وارد گرگان می‌شود.

۹-۶- اترک

رود اترک از دامنه‌های جنوبی کوه‌های هزارمسجد و کپه‌داغ در نزدیکی قوچان سرچشمه می‌گیرد و در بستری تنگ و کم و بیش سنگی به سوی بجنورد جریان می‌یابد، در بجنورد با رشته دیگری که از کوه‌های پشته سرچشمه می‌گیرد می‌پیوندد و رودخانه دیگری نیز که از خاک ترکمنستان سرچشمه می‌گیرند به آن پیوسته سپس به دریای مازندران می‌ریزد. آب رودهایی که به اترک می‌پیوندند، تنها در زمستان و گاهی در پاییز به آن می‌رسد و در فصل‌ها، تمامی آب آنها به مصرف کشاورزی می‌رسد. شاخه‌های فرعی مهم رودخانه اترک، عبارتند از رودخانه اترک که در واقع شاخه اصلی اترک است و از کوه‌های الله اکبر و زعفرانلو سرچشمه می‌گیرد و رود شیروان که در نزدیکی شیروان به اترک می‌ریزد.^{۳۳}

۱۰- رستنی‌ها و جانوران

۱۰-۱- رستنی‌ها

رستنی‌های دریای مازندران از گیاهان آبی و گلدار تشکیل شده است. به دلیل اندازه کم نمک آب این دریا و پیوند نداشتن به دریاها، آزاد، گیاهان ته دریا از لحاظ

گونه‌های تشکیل دهنده و همچنین از نظر گونه‌های گیاهان آبی نسبت به آبگیرهای عادی دیگر جهان، بسیار فقیر است.

بیشتر جلبک‌های این دریا سبز و متمایل به آبی هستند. با توجه به نوع خاک دریای مازندران، سه گونه از گیاهان ته دریایی را می‌توان مشخص کرد:

(۱) گیاهان آبی، به ویژه جلبک‌های گونه *Hamprothamus alopecuroides* و گونه‌های *Chara* ها که در زمین‌های پرلای به چشم می‌خورند. این گونه گیاه، در پناهگاهها خوب رشد می‌کنند.

(۲) بوته‌زارهای *zostera* دریای مازندران، به ویژه در بخش‌های شمال باختری و شمال خاوری زیاد دیده شده و مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرند.

(۳) بوته‌زارهای گیاهان آبی، به ویژه گونه‌های قرمز آن، مانند *Polysiphonia* و *Horenei* و یا سبزرنگ آن، مانند گونه‌های *Enteromorpha* و *Cladophora* که در زمین‌های سنگی می‌رویند.

جلبک‌های گونه *Polysiphonia* در بعضی خلیج‌های این دریا به شکل توده‌های انبوهی می‌رویند و کرانه‌ها و خلیج‌ها را می‌پوشانند.

جلبک‌های آهکی که در آنها آهک زیادی رسوب می‌کند، مانند *Melobesia* نیز وجود دارند، که مانند پوسته سرخ‌فامی، روی صدفها و سنگهای نقاط کم‌ژرفا را می‌پوشانند. در کرانه‌هایی که خاک نرم دارند، در کف دریا، تراکم گیاهی در واحد مترمربع نسبت به زمین‌های سنگی بیشتر است.

فیتوپلانکتونهای^{۲۴} دریای مازندران، مانند پوشش گیاهی کف دریا از لحاظ اجزاء تشکیل دهنده، نسبت به پوشش گیاهی آبگیرهای دریایی دیگر تفاوت دارد. هر اندازه پلانکتونهای گیاهی در دریا بیشتر باشند، به همان نسبت خوراک جانوران آبی فراوان‌تر است.^{۲۵}



یکی از موج شکن های بندر انزلی

۱۰-۲- جانوران

از جانوران دریاهای بزرگ، مانند: بالن‌ها، کاشالوتها، و... در این دریا وجود ندارد. از پستانداران دریایی تنها فک یا سگ دریایی *Fhoca Caspia* زندگی می‌کند. در فصل سرما، شمار زیادی در روی یخ‌ها می‌زایند و بچه‌ها را شیر می‌دهند، پس از عوض کردن پشم، در آخر زمستان به جنوب دریای مازندران می‌روند.

لاک‌پشتان و ماران ویژه دریاهای منطقه‌های حاره در این دریا وجود ندارند، تنها در برخی نقاط نزدیک به کرانه، مارهای آبی شطرنجی زیادی زندگی می‌کنند که با چابکی و مهارت، ماهی، به ویژه گاو ماهیان را شکار می‌کنند.

در دریای مازندران ماهیانی، مانند کوسه‌ماهیان و ماهیان چهارگوش وجود ندارند، ولی ماهیان بسیار لذیذ و با ارزش دارد، که همانند آنها در دریاهای دیگر کمتر دیده می‌شوند. ماهیان غضروفی خاویاری یا تاس‌ماهیان که خاویار لذیذ و مشهور جهان، تخم همین ماهیان است.

مهم‌ترین ماهیان استخوان‌دار که اهمیت شیلاتی دارند، عبارتند از: ماهی سفید، سوف‌ماهیان، کپور، تلاجی یا کلمه، سیم، شگ‌ماهیان، اردک‌ماهی، آزادماهی، مارماهی و گونه‌های دیگر که زیاد در دریای مازندران صید می‌شوند.

این ماهیان، جز مارماهی در آبهای کرانه ایران به اندازه زیاد یافت می‌شوند، ولی در نتیجه صید زیاد و غیر اصولی و به کار نبستن روش نوین صید، و... بیشتر آنها در خطر نابودی هستند.

برخی گروههای عمده از جانوران بی‌مهرگان، از قبیل خارتنان چون ستارگان دریایی، بلوط دریایی، افیورها، لاله دریایی و هلوتورها، و از پوسته‌داران، مانند سالپ و غیره در دریای مازندران وجود ندارند.

سخت‌پوستان عالی فراوان یافت می‌شوند. سوسک دریایی نیز وجود دارد. از کرمهای پرتاران، کم یافت می‌شود. از مدوزها یا عروس دریایی که مانند چتر، چون شیشه شفاف در آب شناورند، تنها یک گونه به نام *Moerisia s. Caspionema Pallasi* که

از چند میلی متر تجاوز نمی‌کند، در دریای مازندران یافت می‌شود. بعضی اسفنجیان که به شکل پوسته سنگهای رنگین و صدف می‌رویند در دریای مازندران دیده می‌شوند. از آغازیان، بعضی ریشه‌پایان، مانند آمیب‌ها و شکل‌های دیگری که پوسته یا صدف دارند در این دریا شناخته شده‌اند. گونه‌های گوناگون مژه‌داران و بسیاری از نمایندگان تاژک‌داران از همان گونه‌هایی که بین جانوران و رستنی‌ها قرار دارند، در این دریا شناخته شده‌اند.^{۲۶}

۱۱- پوشش گیاهی

کرانه‌های دریای مازندران در ایران، به دلیل بارش زیاد، خاک مساعد و دمای ملایم دارای جنگل‌های انبوه و نیمه انبوه و چمن‌زارهای سرسبز پهناور است. خاستگاه این رویش‌ها به دوران سوم زمین‌شناسی وابسته بوده و بسیار کهن است و به طور کلی منطقه هیرکانی نامیده می‌شود. پهنه جنگل‌های شمال، حدود یک میلیون و ۸۴۰ هزار هکتار می‌باشد و دامنه‌های رشته جبال البرز را پوشانیده است. این جنگل‌ها از بجنورد تا آستارا کشیده شده است. جنگل‌های این نواحی پوشیده از درختان پهن‌برگ بلوط، سپیدار، راش، افرا، بلندمازو، انجیلی، توسکا، شمشاد، زیان‌گنجشک، گردو، انجیر، و... انبوهی و فشردگی این درختان در برخی نقاط بسیار زیاد و در زیر درختان بلند، درختان کوتاه و درختچه‌های گوناگون رویده‌اند.^{۲۷}

راش نیرومندترین درخت جنگلی این منطقه است و زیباترین و غنی‌ترین جنگل‌های ایران را تشکیل می‌دهد. این جنگل انبوه در هر هکتار ۸۰۰ مترمکعب چوب دارد و از لحاظ اندازه چوب و ارزش اقتصادی دارای اهمیت بسیار است. مراتع گیلان و مازندران، به ویژه مراتع گاوی و گوسفندی قائم‌شهر و گرگان، از مراتع مرغوب کشور به شمار می‌روند. دامداران زمستان‌ها را در کرانه‌های دریای مازندران می‌گذرانند و از بهار به کوهستان‌ها می‌روند.^{۲۸}

۱۲- نفت و گاز

وابستگی روزافزون جهان امروز به نفت و گاز برای تأمین انرژی و به ویژه پتروشیمی، چنان زیاد و مهم است که ادامه زندگی اقتصادی جهان، با اندک نوسانی در عرضه نفت و گاز دچار تزلزل می‌شود.

کلمانسو، نخست‌وزیر پیشین فرانسه در اواخر جنگ جهانی اول، درباره ارزش نفت، چنین گفته است:

«یک قطره خون معادل یک قطره نفت است.»^{۲۹}

بررسی‌های کارشناسان نفتی بیانگر این است که در آبهای کرانه‌ای بیشتر کشورها، از جمله ایران، منابع نفت و گاز وجود دارد. ایران دارای کرانه‌های بسیار در دریای پارس و مازندران است، که با بهره‌برداری درست از منابع نفت و گاز این منطقه، می‌توان سالهای زیاد از آنها استفاده کرد.

در اوایل سده ۲۰ م، کاوش‌هایی به منظور پیدایی نفت و گاز در کرانه‌های دریای مازندران انجام شد و به دنبال آن، مهندسان معدن و کارشناسان نفتی اعلام کردند که در نقاط زیر نفت وجود دارد:

- ۱) گیلان: شمال باختری بندر انزلی، لاهیجان، تالش و دولا.
- ۲) مازندران: شمال خاوری بابل در محلی به نام نفت چاله، جنوب خاوری ساری.
- ۳) گرگان: کرد محله نزدیک ملاقلعه، جنوب باختری ملاقلعه، شاه‌کوه، تازه‌آباد.^{۳۰}

در پی تلاش‌های دهه ۱۳۵۰ ه.ش، کارشناسان زحمت‌کش شرکت ملی نفت ایران و پیگیری‌های سالهای اخیر آنان، سرانجام در شهریور ۱۳۶۹ ه.ش، حفاری نخستین چاه اکتشافی در آبهای دریای مازندران آغاز شد. چاه خزر - ۱ در حدود ۳۰ کیلومتری شمال باختری بندر انزلی و در بخش میانی و جنوب خاوری طاق‌دیس زمین‌شناسی شماره ۱، از سری طاق‌دیس‌های مناسب هفتگانه در گوشه جنوب باختری دریای مازندران قرار گرفته است.^{۳۱}

پی‌نوشت‌های فصل سوم

- ۱ - محمودزاده، سرهنگ کمال. شناخت دریای مازندران، ص ۳
- ۲ - درویش‌زاده، دکتر علی. زمین‌شناسی ایران، ص ۷۷۸
- ۳ - بریمانی، مهندس احمد. نام‌های قدیمی دریای مازندران، مجله تلاش، شماره ۲۸، اردیبهشت - خرداد ۱۳۵۰، ص ۶۷
- ۴ - محمودزاده، همان کتاب، ص ۴. دکتر علی درویش‌زاده پهنه دریای مازندران را ۴۳۶۰۰۰ کیلومتر مربع نگاشته است. (ص ۷۷۸)
- ۵ - درویش‌زاده، همان کتاب، ص ۷۷۸
- ۶ - بریمانی، همان مقاله، ص ۶۷
- ۷ - تتیس Tethys: نام اقیانوسی است، که تا حدود ۳۰۰ میلیون سال پیش به صورت خلیجی در خاور سرزمین پهناوری به نام «پانژه» قرار داشته است. پانژه، قاره یگانه‌ای بوده، که همه سرزمین‌های آن زمان را در بر می‌گرفته است و همه قاره‌های امروز بازمانده‌های آن هستند.
- ۸ - برگرفته از پژوهش‌های دانشگاه پیروماری‌کوری، پاریس که در سال‌های اخیر در اختیار مطبوعات اروپا قرار گرفته است.
- ۹ - ۱۰۰ تا ۲۵۰ میلی‌گال.

10. underformed

11. uplift

۱۲ - درویش‌زاده، همان کتاب، ص ۷۸۱ - ۷۸۴

۱۳ - محمودزاده، همان کتاب، ص ۱۰

۱۴ - بدیعی، دکتر ربیع. جغرافیای مفصل ایران، جلد اول، ص ۱۳۱

۱۵ - کمیسیون ملی یونسکو در ایران. ایرانشهر، جلد اول، ص ۳۸

۱۶ - محمودزاده، همان کتاب، ص ۱۰

۱۷ - بدیعی، همان کتاب، ص ۱۳۲

18. Na₂So₄, 10H₂o

- ۱۹ - درویش‌زاده، همان کتاب، ص ۷۷۸ - ۷۷۹
- ۲۰ - محمودزاده، همان کتاب، ص ۲۲ - ۲۳
- ۲۱ - مشیری، دکتر سیدرحیم. نقش عناصر آب و هوایی در تغییرات سطح آب دریای خزر، مجله دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تهران، سال ۲۲، شماره ۱، بهار ۱۳۵۴، ص ۲۶۰
- ۲۲ - میکلین، فیلیپ. ابعاد مسائل دریای مازندران، نشریه دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تبریز، سال ۲۶، شماره ۱، ص ۷ - ۱۰
- ۲۳ - مؤسسه مهندسين مشاور طالقانی - دفتری. گزارش عمومی مطالعات مقدماتی راههای فرعی و روستایی ایران، ص ۱۶ - ۱۷
- ۲۴ - پلانکتون Plancton: موجودات زنده و ریزی هستند که در درون آب در حال تعلیق‌اند، یعنی با توده آب حرکت می‌کنند. رستنی‌های پلانکتون را فیتوپلانکتون Fitoplankton و جانوران پلانکتونی را Zooplankton نامند.
- ۲۵ - محمودزاده، همان کتاب، ص ۴۲ - ۴۴
- ۲۶ - بریمانی، مهندس احمد. دریای خزر یا دریای مازندران، ص ۱۲۶ - ۱۴۱
- ۲۷ - فرجی، عبدالرضا. جغرافیایی کامل ایران، جلد اول، ص ۶۴
- ۲۸ - بدیعی، همان کتاب، جلد سوم، ص ۲۶۷ و ۲۷۷
- ۲۹ - کیانفر، مهدی. سیاست آمریکا در ایران، ص ۹۵
- ۳۰ - منشورگرگانی، م.ع. سیاست دولت شوروی در ایران، ص ۱۶۷
- ۳۱ - موسوی روحبخش، سید محمد. حفاری اولین چاه اکتشافی در بخش ایرانی دریای خزر، ماهنامه بندر و دریا، شماره ۲۹، دی‌ماه ۱۳۶۹، ص ۳۰ - ۳۱

فصل دوم

نام دریای مازندران

جغرافی‌نگاران پیشین در نامگذاری سرزمین‌ها، دریاها، رودها، کوهها، و... ریشه‌هایی را پاس داشته و به کار برده‌اند، بدین معنی که نام ایل‌ها، طایفه‌ها و مردمان هر ناحیه یا منطقه به سرزمین آنان اطلاق شده است، و نام بیشتر رودها از رنگ آبها و نام بیشتر کوهها در همانند بودن آنها به کالبدهای دیگر، گرفته شده است. در نامگذاری دریاها و دریاچه‌ها از ریشه استوارتر و دلپذیرتری پیروی شده و بیشتر دریاها همیشه به نام کشور یا سرزمینی که در نزدیکی و پیرامون آن قرار دارد، نامیده شده‌اند. اقیانوس هند، خلیج مکزیک، دریای چین، دریای پارس، و... از این گونه نامها هستند.

رومی‌ها و یونانی‌های باستان در پیوندهای دریایی و سیاسی خود با ایران، در دریای مازندران یاد کرده‌اند. در نوشته‌های باختری این دریا از نام سرزمین هیرکانیا یا گرگان، دریای هیرکانیا خوانده شده است.

تاکنون نامهای بسیاری بر این دریا نهاده شده است، به طوری که هیچ دریایی تا امروز شناخته نشده که در گذر تاریخ به اندازه دریای مازندران نامهای گوناگون داشته باشد. این نامها بازگوکننده جایگاه بلند این دریاست، زیرا نه تنها دریای مازندران سرشار از منابع طبیعی نفت، گاز و ماهی بوده و بسیاری منابع مهم دیگر در آن وجود دارد، بلکه دارای آبهای آرام و کرانه‌های زیباست و بندرهای آن، از جمله انزلی در گذر زمان از مراکز مهم بازرگانی بوده‌اند.

در زیر به بررسی این نامها، می‌پردازیم:

۱- هیرکانیان

نام پیشین دریای مازندران هیرکانیا، هیرکانیه، هرکانه، هیرکانیان، هیرکانی، ایرکانیا یا ارقانیا بوده است. کلودیوس پتوله ماوس، سرشناس به بطلمیوس (سده ۲م) و ارسطو (۳۴۸ ق.م) آن را دریای «ارقانیا» خوانده است.^۱

تاریخ‌نگاران بیگانه‌باختر، از جمله گزنفون (سده ۴ ق.م) هیرکانی را سرزمین جنوب‌خاوری دریای مازندران، که گرگان امروزی باشد، پنداشته‌اند.^۲ اعتمادالسلطنه نیز هیرکانیا را سرزمین گرگان امروزی دانسته، در کتاب تطبیق لغات جغرافیایی قدیم و جدید ایران، می‌گوید:

«هیرکانیا یا هیرکانی از نواحی بزرگ آسیا و از ممالک ایران است... هیرکانیان حاوی و مشتمل است از طرف مشرق حالیه مازندران را و تمام گرگان و استرآباد حالیه را. پایتخت آن نیز موسوم به هیرکان یا گرگان بوده. به عقیده بعضی هیرکان، هورکان بوده در این صورت هور به معنی آفتاب و کان به معنی معدن است، یعنی آفتاب‌خیز.»^۳

مهندس احمد حامی این پندار را درست نمی‌داند و بر این باور است که جای هیرکانیای باستانی، گرگان امروزی نبوده است. هیرکانی سرزمینی بوده میان زیستگاه آسوری‌ها، دریای مازندران و در همسایگی اران‌ها در قفقاز که امروزه استان آذربایجان خاوری نام دارد.^۵

هیرکانیا، یعنی کرانه جنوب‌خاوری دریای مازندران و دره‌های رود گرگان و اترک در زمان نخستین شاهان هخامنشی جزو سرزمین پارت بوده است. گزنفون در کورش‌نامه می‌نویسد که هیرکانه (گرگان، هرکانه) در روزگار مادها مستقل بوده است (و ضمناً اشتباه فاحشی در تعیین محل آن مرتکب می‌شود)، ولی به گفته کتزیاس چنین نبوده است. ظاهراً آن چه کتزیاس «بارکانیا» می‌نامد و از «وارکانا»ی پارسی باستان گرفته شده است، همین جاست.^۷

گزنفون در جای دیگر، می‌نویسد:

«در این هنگام آستیگ در عین سالخوردگی در ماد درگذشت و هووخستر (کواکسار) فرزندش که دایی کوروش بود جانشین او گردید. در همین اوقات نیز پادشاه آشور که سوریه و عربستان را تابع خود ساخته بود، هیرکانی‌ها را مطیع و باختریان را هم در محاصره داشت. در این اندیشه افتاد که، اگر قدرت ماد را در هم بشکنند چون بدون شبهه مادها نیرومندترین همه آن اقوام اند خواهند توانست بر تمام همسایگان خود نیز تسلط یابد.»^۸

بنا به پندار تاریخ‌نگاران اروپایی هیرکانیا، گرگان می‌باشد و باختر نیز همان بلخ است. بنابراین پادشاه آشور بایستی از سوی شمال باختری ایران و شمال دریای مازندران عبور کرده و به جنوب خاوری دریای مازندران رفته باشد تا بتواند هیرکانی‌ها را سرکوب و باختری‌ها را در محاصره بگیرد. زیرا نمی‌توانست از باختر ایران و جنوب دریای مازندران بگذرد، چون مادها که نیرومندترین همه مردمان آن روز بودند راه را برای آنها باز نکرده بودند. از سوی دیگر شمال دریای مازندران نیز می‌بایستی با جنگ باز شود. در حالی که در هیچ یک از آثار تاریخی کمترین اشاره‌ای به این که شاه آشور با مردمان شمال دریای مازندران جنگ یا صلح کرده باشد، نشده است.^۹

در تاریخ ایران باستان و دیگر آثار تاریخی که در آن، از نبشته‌های تاریخ‌نگاران یونانی و رومی یاد شده است، دیده می‌شود که نامهای پارت، باختر یا باکتر به دنبال یکدیگر آمده‌اند، چنان که این امر درباره سرزمین هیرکانی، که آن را نیز با گرگان امروزی یکی دانسته‌اند، یکجا به کار رفته است و هیرکانی و باختر نیز در پی هم نام برده شده‌اند. این نکته بازگوکننده آن است که سرزمین‌های باختر، پارت و هیرکانی در کنار هم و یا در نزدیکی یکدیگر قرار داشته‌اند.

حسن پیرنیا در کتاب ایران باستان، گزارشی از دیودور (کتاب ۱۷، بند ۷۷) و کنت کورس (کتاب ۶، بند ۵) نگاشته است، در این گزارش آمده است:

«در همسایگی گرگان مردمی بودند موسوم به زنان آمازون... ملکه این



دریای هیرکانیا یا کاسپین در نقشه ایران، ترسیم "تئودوروس نولینگ" ۱۶۳۴ م

مردم تالیس‌تریس، بر تمام مردمانی که از کوه‌های قفقاز تا رود فاز منتشر بودند سلطنت می‌کرد.^{۱۰}

پیرنیا از قول ژوستن (کتاب ۲، بند ۴)، می‌گوید:

«این‌ها زنان سکایی بودند، که در کاپادوکیه می‌زیستند. عادت آنها بر این بود، که مردان سکایی را بکشند یا بیرون کنند. کودکان ذکور را هم می‌کشتند و کودکان اناث را نگاه می‌داشتند، ولی پستان راست آنها را می‌سوزاندند، تا تیراندازان ماهر شوند. از این جهت یونانی‌ها این زنان را آمازون، یعنی بی‌پستان نامیدند.»^{۱۱}

بنابراین بایستی گفت هیرکانی که بنا به گفته یونانیان و رومیان و پیروانشان، همان گرگان کنونی است و در سوی جنوب خاوری دریای مازندران افتاده است، چگونه با زنان آمازون که در پیرامون قفقاز و بنا بر نوشته ژوستن در کاپادوکیه می‌زیستند، همسایه بوده‌اند، مگر آن‌که هیرکانی (گرگان) را در سوی باختر دریای مازندران بدانیم. بنابراین می‌توان نظر مهندس حامی را تأیید کرد و هیرکانی را با آذربایجان خاوری برابر دانست.

۲- کاسپین

در گذشته به دریای مازندران کاسپین، کاسپیا، کاسپیان، کاسپیانا و کاسپی می‌گفتند. به گفته استرابن (۶۳ ق.م - ۲۰ م) کاسپی‌ها در کرانه جنوب باختری دریای مازندران می‌زیستند که این دریا به نام آنان، دریای کاسپی خوانده شده است. کاسپی‌ها مردمی بودند کهن و ایرانی‌نژاد، که در ۲۰۰۰ ق.م، در مرکز و در جنوب خاوری قفقاز زندگی می‌کردند. در ۱۰۰۰ ق.م، قبایل همجوار، آنها را به کرانه‌های باختری دریای مازندران راندند، که در نتیجه این دریا و نیز محل زندگی آنان را کاسپین نامیدند. امروز نیز دریای مازندران در زبانهای اروپایی به نامهای: Pamere-Caspiene و Caspian-Sea که هر دو از Mare-Caspiun لاتینی گرفته شده، سرشناس است.

ناحیه بیلقان و محل برخورد ارس با گر «کاسپیانا» نامیده می‌شد. بارتولد بر این

باور بود، که کاسپی جمع کاس است و «پی» علامت جمع است و کاسپیان همان کاسیان هستند که در جنوب سرزمین کوتیان و لولوبیان تقریباً در سرزمین امروزی لرستان می‌زیسته‌اند. در هزارهٔ ۳ ق.م، پیش از کوچیدن هتیت‌ها و هوریت‌ها یا میتانی‌ها به آسیای کوچک، مردمی سفیدپوست با چشمانی کبود و موهای بُور از شمال قفقاز، از راه دامنهٔ کوه‌های تالش به ایران آمدند و در درّهٔ سفیدرود و دلتای آن، یعنی گیلان امروزی ماندگار شدند. این‌ها کاسپ‌ها بودند که فرهنگی درخشان و گسترده در این جا بنیان گذاشته و نام خود را به دریای شمال ایران داده‌اند که امروز آن را دریای کاسپین یا دریای کاسپیان نامند.

آثار باستانی که در سالهای گذشته در درّهٔ سفیدرود پیدا کرده‌اند، مانده از دوران کاسپ‌هاست.

کشور کاسپ‌ها میان دریای کاسپیان و کوه‌های شمالی زنجان و از آملش و تالش گسترده بوده است.

کاسپ‌ها پیرو آیین مهر بودند و بایستی نخستین کسانی بوده باشند که اسب را به ایران آورده و پرورش داده‌اند، باید پارهٔ دوم کاسپ، اسب باشد. کاسهای گیلان که چشمانی کبود، پوستی سفید و موهای بُور دارند و بیشتر در فومن و آسالم و تالش زندگی می‌کنند، از نژاد کاسپ هستند.

کاسپ‌ها از کوه‌های تالش به آذربایجان هم رفته‌اند، کسبان نزدیک ماکو و کسبان نزدیک اورمیه زیستگاهشان بوده است. مردم چشم‌کبود، موبور و سفیدپوست آذربایجان هم از نژاد کاسپ و خویشان کاسهای گیلان‌اند.

کاسپ‌ها به فلات ایران کوچیده‌اند و زمان درازی شهر قزوین که دگرگون شدهٔ واژهٔ کاسپین (کاسپیان) است، زیستگاه آنان بوده است. موبورها و چشم‌کبودان سفیدپوست قزوین را هم از نژاد کاسپ دانسته‌اند.^{۱۲}

هرودوت در ۴۶۰ ق.م، این دریا را مستقل دانسته و پس از او، ارسطو در

۳۴۶ ق.م، این دریا را جدا می‌دانسته و آن را دریای کاسپی نامیده است.^{۱۳}

پروفسور هرتسفلد (۱۹۳۵ م) بر این باور بود، که پیش از آمدن آریایی‌ها به فلات ایران، مردمان بومی ایران، کاس سو و کاسپی خوانده می‌شدند. هنری فیلد، مردم‌شناس سرشناس ضمن تأیید نظر هرتسفلد، می‌نویسد:

«اگر نامی برای مردم بومی قبل از ایرانیان این کشور لازم باشد، صلاح در آن است، که آنها را کاسپیان خواند.»^{۱۴}

اعتمادالسلطنه در کتاب التدوین فی احوال الجبال الشروین، می‌گوید:

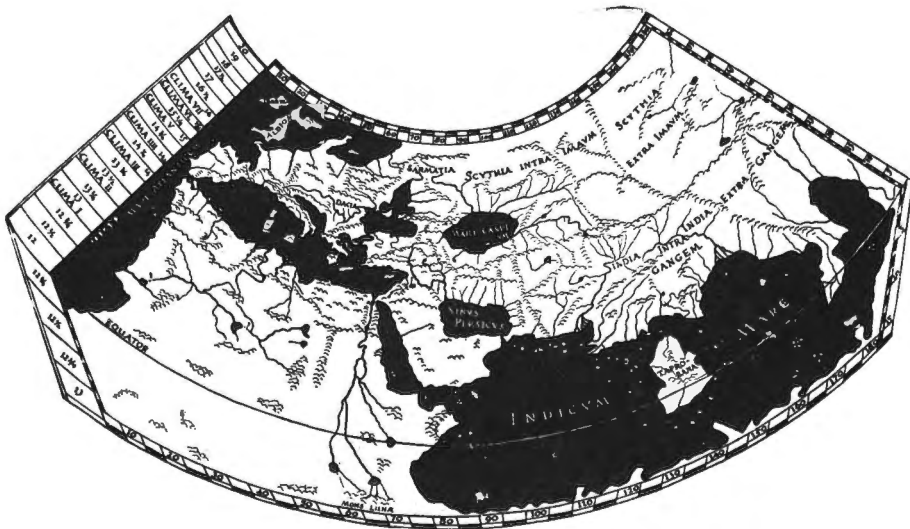
«طایفه کاسپین از سایر طوایف مازد یا مازد جری‌تر و پردل‌تر بوده‌اند و غالباً از کوهستان مازد تجاوز کرده به طرف جلگه‌های جنوب کوه مازد به تاخت و تاز می‌رفته‌اند و شهر قزوین را بعضی از محققین مسکن طایفه کاسپین می‌دانند.»^{۱۵}

۳- ساکازنه

ساکا، سکا، سرمت، سارمات، سیت، شاکا، چاکا، ساکازنه، سگری، سگری، ماساژت، شاخه‌ای از خانواده بزرگ سیت و سارمات، یعنی خانواده ایرانی بیابان‌نوردی بودند، که در سرزمین پهناوری در آسیای مرکزی می‌زیستند، در حدود اوایل هزاره دوم قبل از میلاد، در اثر فشار مردمان زردپوست شمالی و سرد شدن ناگهانی هوا، خشک شدن چراگاهها، به جنوب کوچ کردند.^{۱۶}

از میان این تیره‌هایی که در حدود ۱۷۰۰ ق.م، در شمال دریای مازندران و بین دریای سیاه و دریای مازندران چادرنشینی می‌کردند، تیره‌های ایرانی مادی، پارسی و سکایی به سوی سرزمین‌های جنوبی کوچ کردند و به نواحی باختر دریای مازندران آمدند و در آن جا ساکن شدند و نام خود را به آن نواحی دادند. نامهای اران، آلان و آلبان، همه از ریشه ایران برخاسته‌اند و بازگوکننده آنند که روزگاری ایرانی نژادان در آن جا ساکن بوده‌اند.

برخی از تاریخ‌نگاران دوران کهن، مادی‌ها و پارسی‌ها را از تیره‌های سکایی و



دریای کاسپین در نقشه جهان بطلمیوس

سرمتی^{۱۷} می‌دانند. این مردمان اندک‌اندک از دربندهای قفقاز گذشتند و در پیرامون دریاچه اورمیه که دارای دشتهای سرسبز و خرم بود ساکن شدند و به دامداری، کشاورزی و تربیت اسب پرداختند^{۱۸} و گروهی از آنان در جنوب باختری دریای مازندران در گیلان کنونی ساکن شدند.

سکاها یا ساک‌ها، همان سگزی‌ها هستند که پیش از اسکندر مقدونی به دلیل سکونت آنان در کناره باختری دریای مازندران، یونانیان آنان را ساکازنه نامیدند و این دریا را «ساکازنه» خواندند.

اعتمادالسلطنه در التدوین فی احوال الجبال شروین، می‌گوید:

«قبل از اسکندر این دریا را دریای ساکازنه گفته‌اند و ساکازنه از کثرت استعمال کاسپین شده. جماعتی از تجار یونان از سمت قرادنگر به سواحل دریای مازندران آمدند... در اراضی و نواحی واقع مابین رود کُر که آن وقت معروف به کپروس بود و رود ارس که آراکس نام داشت، قومی را ساکن دید که یونانی‌های قدیم آن قوم را ساک و اسکیت و سیت یا سگزی می‌گفتند. تجار یونانی آن اراضی و نواحی را ساکازنه گفتند، یعنی مسکن ساک‌ها یا اسکی‌ها یا سیت‌ها یا سگزی‌ها و دریای مازندران را به اسم نواحی یا سکنه، دریای ساکازنه نامیدند...»^{۱۹}

۴- خزر

خزرها که دریای مازندران به نام آنها خزر، خزران، بحرالخزر و خوزر خوانده شده است، ترک‌نژاد بودند که از بیابانهای آسیای مرکزی به سوی پایین رود ولگا، یعنی در شمال قفقاز و کرانه‌های باختری دریای مازندران، کوچ کرده بودند.^{۲۰} در سده ششم و هفتم میلادی، کشوری به نام «خاقانات خزر» در بخش‌های پایین ولگا و نزدیکی دریای آزوف و کوههای کریمه با شهرهایی، مانند: سمندر، ایتل یا اتل، سارگل، و... به وجود آوردند و طبقه حاکمه خزرها، آیین یهود را پذیرفتند.

خزرها بیشتر به سرزمین اسلاویانها و شمال ایران هجوم می‌آوردند و به اقتصاد و فرهنگ آنها خسارتهای زیادی وارد می‌ساختند. بنا بر نبشته تاریخ‌نگاران، خسرو انوشیروان، پادشاه ایران برای جلوگیری از هجوم خزرها به شمال ایران، دیوار بزرگی در شهر دربند یا باب‌الابواب بنا کرده است، که آثار شگفت‌انگیز آن، هم‌اکنون باقی است. کشور خزر در نیمه دوم سده ۱۰ م، در پی حمله اسویا توسلاو، دوک بزرگ روس و خراب کردن شهر ایتل، که گویا همان استراخان است، در ۹۶۵ م، تجزیه و از میان رفت.

خزرهای یهودی که سرزمین خود را از دست داده بودند دسته دسته به سوی اروپای خاوری رانده شدند و با پراکندگی در سرزمین‌های گوناگون، به یهودیان سرگردان سرشناس شدند.

آرتور کستلر، نویسنده کتاب خزران، ثابت کرده است که ۹ دهم یهودیان اروپا و آمریکا از خزرهای ترک می‌باشند و به اسباط دوازده‌گانه بنی اسرائیل، قوم موسی (ع) و فلسطین بستگی ندارند.

بنابراین نامیدن دریای مازندران به نام دریای خزر درست به نظر نمی‌رسد، چون مردمی بودند که بیش از هزار سال پیش از بین رفتند. پس بهتر آن است، که دریای خزر را به نام درست آن، «دریای مازندران» بنامیم.^{۲۱}

۵- تبرستان

نام پیشین دریای مازندران، تبرستان، طبرستان، تاپورستان و تپورستان بوده است. واژه تبرستان از نام تپورها گرفته شده است، که مانند آماردها در سرزمین مازندران کنونی می‌زیسته‌اند. این نام، سپس به گونه تپر و تبر، و در دوران اسلامی به گونه طبر درآمد است. طبر در زبان محلی به معنی کوه می‌باشد و طبرستان به معنی کوهستان است.^{۲۲}

تپورستان یا تبرستان در آغاز به سرزمین ویژه تپورها گفته می‌شده است. واژه

تبرستان که در جغرافیای موسی خورنی آمده، درست برابر با تپورستان است.^{۲۳} مارکوارت، دانشمند آلمانی بر این باور بود، که سرزمین تپورها بخش جنوبی تبرستان خاوری بوده که آن را «باتشوارش» نام نهاده بودند. ولی گمان می‌رود که تپورها پس از سرزمین مردها تا نزدیکی گرگان سکونت داشتند. نام تپور در آثار تاریخی پیش از میلاد «تاپور» دیده می‌شود. بعضی تاپور را از واژه ترکی جغتایی و مردمش را ترک‌نژاد دانسته‌اند و این که تاریخ‌نگاران اسلامی، این نام را از تیر که این گروه همیشه برای هیزم‌شکنی و نبرد با جانوران وحشی همراه داشته‌اند می‌دانند، درست نیست و همچنین پنداشتن وجود دیوان در این سرزمین، ریشه در افسانه و اساطیر دارد.

تپورها توسط مهاجران آریایی به نقاط بلند کوهستانی رانده شدند و سده‌ها پس از سکونت آریاها، دین مزدیسنی را پذیرفتند. استرابن، جغرافی‌دان یونانی، (کتاب ۱۱، فصل ۸) می‌گوید: مردان تپیری‌ها جامه سیاه می‌پوشند و موی بلند دارند و برعکس، زنان لباس و موی کوتاه دارند.^{۲۴}

احمد بن عمر بن زُسته، مؤلف کتاب الاعلاق النقیسه، تألیف ۲۹۰ هـ.ق، از دریای مازندران به نام دریای طبرستان، جرجان و باب، یاد کرده است:

«دریای طبرستان و جرجان که آن را دریای باب نیز گفته‌اند. طول این دریا از مشرق به مغرب یکهزار و هشتصد میل و عرضش ششصد میل است. در آن دو جزیره نزدیک سواحل طبرستان وجود دارد که سابقاً لایام آباد بوده‌اند.»^{۲۵}

حمزه بن حسن اصفهانی، مؤلف کتاب سنی ملوک الأرض و الأنبیاء، تألیف سده چهارم هجری قمری، از دریای مازندران به نام دریای طبرستان، یاد کرده است:

«در رجب سال ۱۹۶ هـ.ق، مأمون همه نواحی شرق راکه طولاً شامل میانه جبل همدان تا حدود تبت، و عرضاً میانه دریای طبرستان تا دریای هند را شامل بود، به فضل بن سهل داد...»^{۲۶}

ابولفداء، در کتاب تقویم البلدان نیز از این دریا به نام تبرستان، یاد کرده است:

«دشت موغان در ساحل دریای طبرستان است و در دو منزلی شمال غربی تیریز...»^{۲۷}

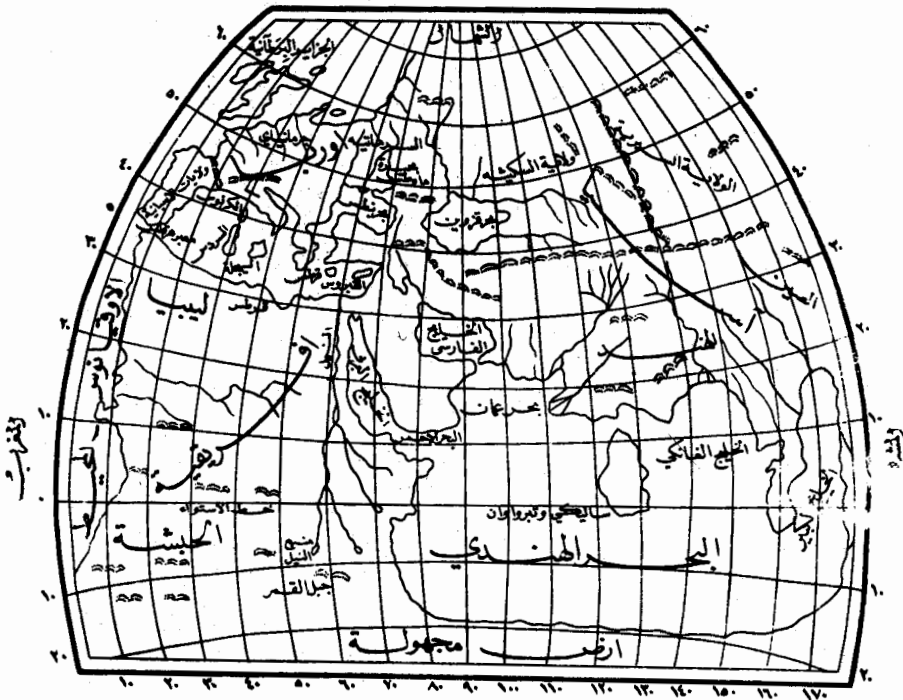
۶- فراخ کورت

واژه فراخ کورت از دو پاره تشکیل شده است. نخست فراخ به معنی بزرگ، و کورت به معنی شده و انجام شده و بر رویهم فراخ کورت را گسترش یافته، بزرگ کرانه، فراخ کرانه، معنی کرده‌اند. در پهلوی «فراخکورت» و در اوستایی «وئوروکش» آمده است. وئوروکش به معنی دریایی است که بریدگی‌های بسیار در کرانه دارد.

این نام در اوستا بارها آمده و در آبان‌یشت، فقره‌های ۱۱۶-۱۱۸، آمده است: «اندریمان (برادر) ارجاسب نزدیک دریای فراخکورت صد اسب و هزار گاو و ده هزار گوسفند از برای ناهید قربانی کرده از او خواست که به کی گشتاسب و زریر چیره شود و ممالک ایران را براندازد، اما ناهید او را کامروا نساخت.»^{۲۸}

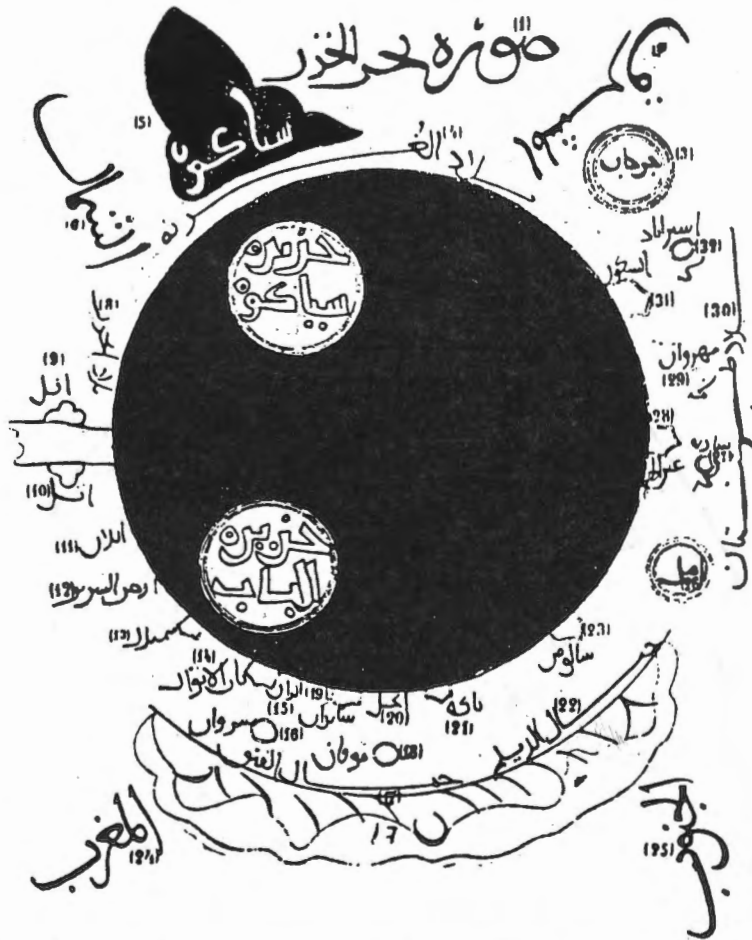
اما معلوم نیست که محل درست آن در کجا بوده است. نام فراخکورت بیشتر جنبه افسانه‌ای دارد، ولی گمان بیشتر پژوهشگران این است که این دریا با دریای مازندران قابل تطبیق است. در آثار تاریخی، کمتر به همانندی دریای فراخکورت با این دریا برمی‌خوریم. آن چه این برابری را هم‌آهنگ می‌سازد، نام مازندران و کوه البرز است. اگر مازندران شاهنامه فردوسی را همین مازندران بین کوه البرز و دریای مازندران بدانیم، بی‌گمان فراخکورت نیز همین دریای مازندران امروز خواهد بود، اگر مازندران شاهنامه را در هند جست و جو کنیم، بایستی دریای فراخکورت را همان اقیانوس هند بدانیم و بعضی از پژوهشگران نیز چنین می‌پندارند، ولی همه این گفته‌ها سر در گمانه‌ها دارد. اما اگر درست‌تر ببانندیشیم پی می‌بریم مازندرانی که فردوسی می‌خواسته بر و بومش آباد باشد و در آن، دی و بهمن و آذر و فروردین همیشه پُر از لاله‌بینی زمین، همین مازندران آباد و سرسبز و خرم و پربرکت ایران‌زمین است و با بودن ستیغ البرز با آن بزرگی و استواری

چرا پژوهشگران به دنبال قله البرز در هند رفته‌اند و با وجود دریای شکوهمند مازندران که در درازنای زمان هزاران هزار رویداد افسانه‌ای و تاریخی در کنار آن، روی داده است با دودلی به سوی دریای ناشناخته دیگر روی آوریم. شاید روزگاری بررسی‌های اساطیری یا باستان‌شناسی جای درست دریای فراخ‌کرت را مشخص کند، ولی در آن زمان سهم دریای مازندران ناچیز نخواهد بود.^{۲۹}



بحر قزوین در نقشه جهان کار بظلمیوس کلودی (اواسط سده دوم میلادی)

نقشه دریای مازندران و ولایات و ایالات کرانه آن در حدود سال ۳۰۹ (هـ.ق) از طرف ابوزید بلخی
ترسیم شده است .



اسامی جغرافیائی این نقشه : ۱- صوره بحر الخزر ۲- المشرق ۳- جرجان ۴- بلاد الغزیه ۵- سیاه کوه ۶- الشمال
۷- جزیره سیاه کوه ۸- بلاد الخزر ۹- اتل ۱۰- الان ۱۱- ارض السیر ۱۲- سمندر ۱۳- باب الابواب ۱۴- الران
۱۵- شیروان ۱۶- جبال القبق ۱۷- موقان ۱۸- شایران ۱۹- الجبل ۲۰- باکه ۲۱- جبال ال دیلم ۲۲- سالوس
۲۳- المغرب ۲۴- الجنوب ۲۵- أمل ۲۶- ساریه ۲۷- عین الهم ۲۸- مهروان ۲۹- بلاد طبرستان ۳۰- آبسکون
۳۱- استرآباد ۳۲- جزیره الباب .

از کتاب دریای مازندران

۷- آبسکون

آبسکون، آبسگون، آب سکون، آسکون، آشکون در پیوستنگاه رود گرگان در کرانه جنوب خاوری مازندران قرار دارد و در گذشته یکی از بندرها مهم شمال ایران به شمار می‌رفته و به همین مناسبت دریای مازندران را دریای آبسکون خوانده‌اند.^{۳۰} یاقوت حموی و ابوالفداء، از دریای مازندران به نام دریای آبسکون نیز یاد کرده‌اند.^{۳۱} رابینو ضمن شرح مرزهای تبرستان از این دریا به نام دریای آبسکون، یاد کرده است:

«از مشرق دینار جاری از مغرب دهکده ملاط که در جنوب هوسم است، از جنوب پیش آمدگی جبالی که آبهای آنها وارد دریای آبسکون، که خود حد شمالی این ایالت است می‌شود.»^{۳۲}

آبسکون از دو پاره آب و سکون تشکیل شده است. سکون به معنی آرام و فرونشستن است و آبسکون، معنی آب آرام و آبی که فرو می‌نشیند می‌دهد. رودی که به نام آبگون از سرزمین خوارزم جریان می‌یابد و به دریای مازندران می‌ریزد، در نزدیکی دریا به آرامی در دریا فرو می‌نشیند، از این رو به این محل آبسکون گفته‌اند.

در برابر بندر آبسکون، جزیره‌ای به نام «سوکاندا»^{۳۳} بوده که بعدها آبسکون خوانده شده است. سلطان علاءالدین محمد خوارزمشاه در هنگام فرار از سپاه مغول، بدان جا پناه برد و در همان جا در ۶۱۷ ه.ق، درگذشت، ولی بعدها این جزیره را آب فرا گرفته و امروز اثری از آن بر جای نمانده است.^{۳۴}

۸- خراسان

نام پیشین دریای مازندران، دریای خراسان و الدوارةالخراسانیه بوده است، زیرا گفته‌اند که چون این دریا در نزدیکی خراسان قرار دارد، دریای خراسان نامیده شده است.

ابن فقیه در کتاب ترجمه مختصر البلدان، تألیف ۲۹۰ ه.ق، از این دریا به نام دریای

خراسان یاد کرده است:

«از دریای صقالبه، به رودی که آن را رود صقالبه (صقلبی‌ها) گویند شوند تا به خلیج خزر رسند. حاکم خزر از آنان ده یک بگیرد. آن گاه به دریای خراسان روند. بدین سان چه بسا، به گرگان آیند و همه کالاهایشان بفروشد و همه به ری آید.»

در جای دیگر، می‌نویسد:

«هر رودی که از خاور و باختر آید در جیحون برود تا از میان خوارزم بگذرد و در دریای خراسان ریزد، تا به چین شود.»^{۳۵}

مسعودی در کتاب التنبیه و الاشراف، تألیف ۳۳۲ هـ.ق، ضمن شرح دریای مازندران، آن را دریای خراسان نامیده است:

«بعضی کسان آن را دریای خراسان نام داده‌اند، از آن رو که به ولایت خوارزم خراسان پیوسته است.»^{۳۶}

۹- اکفوده

دریای مازندران در گذشته «زراه اکفوده» یا «اکفوده دریا» نامیده می‌شده است. در برهان قاطع، آمده است که اکفوده بر وزن افزوده، نام دریای گیلان است.^{۳۷}

حمزه اصفهانی، نام فارسی آن را همان زراه اکفوده یا اکفوده دریا نگاشته است.^{۳۸} اعتمادالسلطنه در کتاب التدوین فی احوال الجبال شروین، می‌نویسد:

«در زمان سلاطین ساسانی دریای مازندران را اکفوده دریا یا دریا اکفوده می‌نامیده‌اند. دریا، دریا در هر صورت همان دریاست و اکفوده شک نیست که بادکوبه (باکو) می‌باشد.»^{۳۹}

۱۰- گیلان

به دریای مازندران، دریای گیلان، گیل، بحرالجمیل و جیلی می‌گفتند. گیلها یا گیلها نام مردمی است که از چند سده پیش در سرزمین گیلان امروزی زندگی می‌کردند و نام خود را به این دریا داده‌اند.

تاریخ‌نگاران یونانی، گیلان را گیل یا گلای نام برده‌اند. گیل یا گلای نام جمع است به معنی گیلان و گیلانیان به عربی آن را الجیل می‌گفته‌اند. گیلان سرزمین گیل‌ها نیز هست.^{۴۰}

رابینو، مؤلف کتاب ولایات دارالمرز گیلان، بر این باور بود، که گیلان از واژه اوستایی «وارنا» که نام ناحیه‌ای در شمال کوه البرز می‌باشد، گرفته شده است.^{۴۱} الکساندر خودزکو، کنسول پیشین روسیه در رشت (سالهای ۱۸۳۰ م) درباره نام گیلان، می‌گوید:

«نام این ایالت که ساکنانش گاهی آن را گیل، زمانی گیلان و گاهی گیلانات می‌نامند در واقع معرف سرزمینی باتلاقی است، در لهجه مردم این سرزمین، گیل به معنای گِل به کار برده می‌شود. و گیلان و گیلانات هر دو در صورت جمع این اسم هستند.»^{۴۲}

اما درن، خاورشناس روسی سده ۱۹ م، می‌گوید:

«بعضی‌ها واژه گیلان را از گِل و لای می‌دانند، ولی با این که جایی پُر گِل و لای‌تر از گیلان نیست، نظر آنان درست نمی‌باشد. به هر حال گیل در گذشته گِل بیان می‌شده و هنوز هم در گیلکی اصطلاحی معروف است: گِل در مثل بوگفته (گِل در مثال گفته است) این واژه مطابق است با گِلای جمع گِل نویسندگان یونان باستان.»^{۴۳}

بارتولد درباره نامگذاری گیلان، نبشته است:

«اما گیلان را به اسم جیلان یا دیلم می‌نامند که به دو بخش منقسم می‌شده: جلگه و کوهستان. در قسمت جلگه بر ساحل دریا گیل‌ها

(الجیل) و در کوهستان دیلم‌های واقعی (الدیلم المحض) زندگی می‌کردند.^{۴۴}

سرزمین جلگه‌ای را سفیدرود به دو بخش خاوری و باختری تقسیم کرده است. بخش خاوری «بیه‌پیش» و بخش باختری «بیه‌پس» نامیده می‌شده است.

۱۱- دیلم

دیلمان، نام مردمی است که در دیلم، سرزمین بین تبرستان و آذربایجان زندگی می‌کردند. نام دیلم از سده نهم میلادی، به این دریا داده شده است، عربها به آن، بحرالدیلم می‌گفتند. مردم دیلم از روزگار باستان تا امروز به شجاعت و سلحشوری سرشناس بودند. با چیرگی عرب بر ایران، مردم این ناحیه برابر عربها پایداری کردند و مردانه سدی برای حمله آنان به این بخش از ایران زمین شدند. عربها این ناحیه را ثغر می‌خواندند، یعنی مرزی که سرزمین آنها را با نواحی دشمن و اهل کفر جدا می‌کرد. واژه دیلم در پیش مسلمانان به معنی دشمن بوده است:

«هو دیلم من الدیا لمه عدو من الاعداء»

در زمان حکومت آل بویه، شاعران عرب، واژه دیلم و دیلمی را به معنی شجاع و شجاعت به کار می‌بردند.^{۴۵}

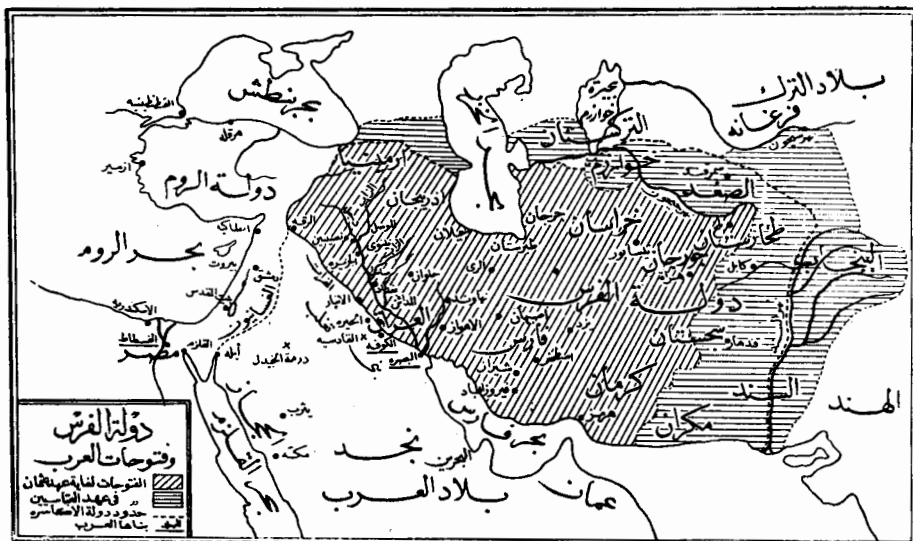
۱۲- ساری

کاپیتان فیلیپو (۱۸۸۴ م) از دریای مازندران به نام دریای ساری یاد کرده است.^{۴۶} واژه ساری نام مرکز استان مازندران، یعنی شهر باستانی ساری است. بنای شهر را به توس، پسر نوذر نسبت داده‌اند.^{۴۷} در شاهنامه فردوسی نیز به مناسبت‌هایی نام ساری به میان آمده است. فردوسی در آگاه شدن زال از مرگ نوذر، می‌گوید:

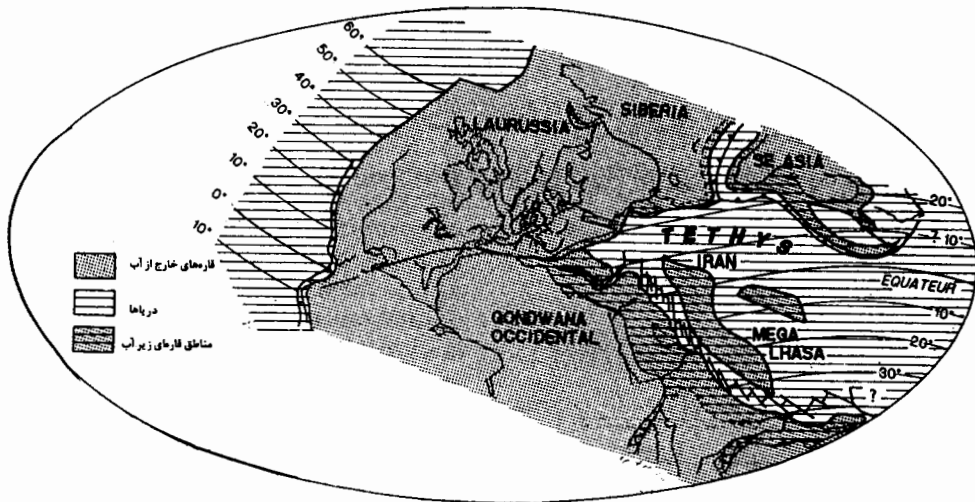
چو گردان سوی کینه بشتافتند به ساری سران آگهی یافتند
از آثار تاریخی دوران اسلامی برمی‌آید که این شهر در روزگار سپهبد فرخان

بزرگ که در سدهٔ اوّل هجری قمری بر طبرستان فرمانروایی داشت، ساخته شد و به نام پسر خود، سارویه، سارویه نامید.^{۴۸}

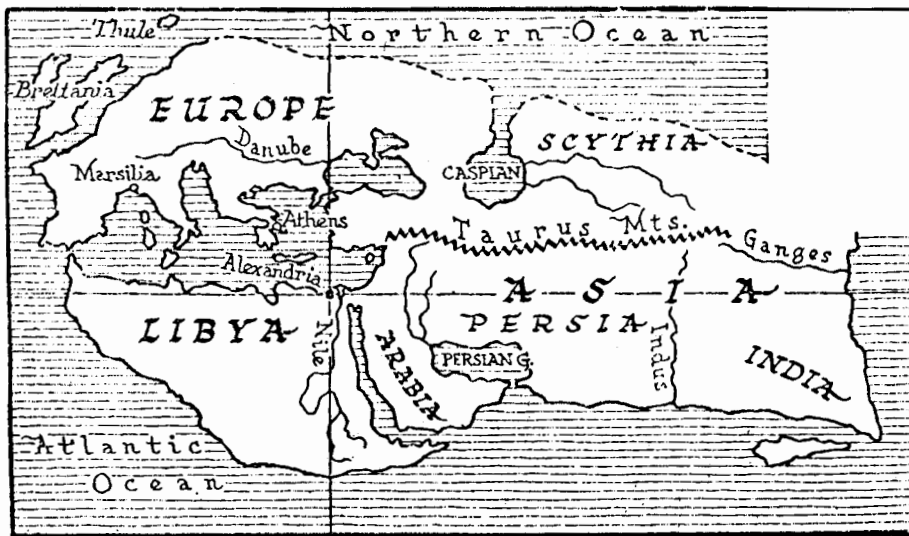
احمد کسروی بر این باور است که نام ساری در اصل ساروان بوده و ساروان از دو پارهٔ «سار» که نام پرندهای است، و «وان» که در ارمنی به معنی جایگاه و آبادی است.



بحر خزر در نقشه حکومت ایران و فتوحات عرب



دریای تیس و جایگاه دریای مازندران در ۳۰۰ میلیون سال پیش



دریای کاسپین در نقشه جهان اراتوستن

بنابراین «سار-وان» به معنی جای سار یا شهر سار است که دلیل آن، فراوانی سار در این محل بوده و اندک اندک به ساری سرشناس گردیده است.^{۴۹}

مارکوارت به دلیل دگرگونی آوایی زبان مازندرانی که «او» به گونه «ای» درمی آید، به طوری که (مو، می شود می و می و خوک، می شود خی) ساریه را گونه ای از سارویه و سارو را گرفته از گونه پنداری ساروک یا سربوک می داند، و می گوید این نام یا همانندهای آن، دال بر محل و رجمکرد (وریمه)^{۵۰} افسانه است. مثلاً در دژ کرخا (بیت سلخ) که سربوک و سربوی نام داشته، یا در روستای بسیار کهن ساروق یا ساروی در اصفهان، یا شهر اوق در سیستان که ساروق نامیده می شد.^{۵۱}

۱۳- قزوین

نام دریای قزوین گرفته شده از نام شهر قزوین است، زیرا در روزگاران گذشته که سطح دریای مازندران بسیار بالاتر از امروز بوده و در برخی جاها به کوهستان البرز می پیوسته، قزوین به دریا بسیار نزدیکتر بوده است.^{۵۲}

نام فارسی قزوین «کشوین» است که عربی شده و به قزوین تبدیل یافته است و بعید نیست که کشوین نام بنیانگذار آن باشد، همان طوری که بسیاری از شهرهای ایران، مانند ری، گرگان، نیشابور، و... به نام کسانی است که آن را بنا کرده‌اند.

احمد بن ابی عبدالله برقی، نویسنده کتاب البیان بر این باور است که قزوین مرز دیلم بوده است. یکی از پادشاهان، لشکریان بسیاری با سرکرده‌ای به آن جا فرستاد. جایگاه سپاهیان در این سرزمین قرار داشت. هنگامی که برای آنها دشمنی پیدا شد و خود را آماده نبرد ساختند، فرمانده به یکی از زیردستانش گفت: «این کشوین» یعنی این موضع را نگاهداری کن، پس دشمن گریخت و در آن مکان شهری بنا کردند و آن را «کشوین» نام نهادند و سپس عربی کرده «قزوین» گفتند.

بعضی بر این باورند که کشوین دگرگونه «دزین» یعنی دژ پایین است و دژ پایین، شاید دژی بوده که در روزگار ساسانیان و شاید پیش از آنان در درونگاه کوهستان ناحیه

قزوین برای پیشگیری تاخت و تاز و غارت آماردها و دیلم‌ها که در کوهستانهای شمال دشت قزوین می‌زیستند ساخته شده بوده است.

یاقوت حموی در معجم‌البلدان، می‌گوید:

«دژ قزوین را به فارسی کزوین می‌گویند و بین آن جا و دیلم کوهی است که شهر یاران دسته سواران را برای ارتباط در آن جا گمارده‌اند تا هنگام جنگ از حمله دیالمه دفاع نمایند.»^{۵۳}

حمدالله مستوفی در تاریخ‌گزیده، می‌نویسد:

«سپهدار لشکراکاسره به موضع زمین قزوین در صف لشکر خود خللی دید. با یکی از اتباع خود گفت: آن کشوین، یعنی بدان کج بنگر و لشکر راست کن. نام کشوین بر آن موضع افتاد، چون آن جا شهر گشودند، کشوین خواندند. عرب معرب کردند قزوین گفتند.»^{۵۴}

لاروس سده ۲۰م، قزوین را نامهای کاشوین، کازبین و کازوین نگاشته است. بعضی بر این باورند که قزوین گرفته شده از نام مردمی به نام کاسپین است، که در کرانه‌های باختری دریای قزوین سکونت داشته‌اند.

پروفسور دگوبه در کتاب *Das Alte Bett des oxus (leiden 1856)* تغییر نام دریای

قزوین را به دریای خزر نادرست دانسته است:

«... باید قبول کرد که در نامهایی که جغرافی‌نویسان مسلمین به دریای خزر و آرال داده‌اند اشتباهاتی هم روی داده، زیرا آنها دریای قزوین را به مناسبت این که در کناره‌های دوردست آن، اقوام خزر می‌زیستند مطلقاً به نام بحر خزر موسوم کردند... به علاوه همین دریای قزوین را گاهی اشتبهاً دریای قُلْزُم هم نوشته‌اند در حالی که قلزم، بحر احمر است.»^{۵۵}

در کتاب المنجد، لغت‌نامه دهخدا و دایرة‌المعارف اسلامی نیز دریای ماندران به

نام دریای قزوین آمده است.

۱۴- باکو

در روزگار تیموریان به دریای مازندران دریای باکو^{۵۶} می‌گفتند.^{۵۷} کلاویخو، سفیر اسپانیا در دربار امیر تیمور گورکان، که در ۸۰۸ ه.ق، این شهر را دیده است، گوید رود جیحون^{۵۸} به دریای باکو می‌ریزد.^{۵۹}

مارکوپولو، و آدام اولتاریوس، سفیر دوک دهولشتین، در سفرنامه^{۶۰} «به مسکو و تاتارستان» خود، دریای مازندران را دریای باکو نگاشته است.^{۶۱}

بعضی باکو را گرفته شده از واژه بغ، یعنی خدا دانسته‌اند و برج دختر باکو را مربوط به معبد اناهیتا می‌دانند و بر این باورند که همه بناهایی که به نام دختر سرشناس شده‌اند، معبدهایی برای ناهید بوده‌اند.^{۶۱}

ایرانیان در گذشته باکو را بادکوبه می‌نوشتند، ولی در زبان مردم خود، آران و در آثار روسی و ترکی نام شهر، باکو است.

احمد کسروی بر این باور است که بادکوبه گویا از روزگار صفویان پیدا شده، زیرا نخستین بار در عالم آرای عباسی دیده شده و پیش از آن، حمدالله مستوفی در نزهةالقلوب و یاقوت حموی در معجم‌البلدان و دیگر جغرافی‌نگاران در آثار خود، از آن به نام «باکویه» یاد کرده‌اند.

بنابراین بادکوبه بنیادی اصیل و درست ندارد.

آن چه از نبشته اعتمادالسلطنه در مرآةالبلدان برمی‌آید، این نام ساختگی را به دلیل وزش بادهای تند در این شهر بر آن نهاده و خواسته‌اند میان این بادها و نام شهر، مناسبتی درست کنند، از این رو باکو را دگرگون ساخته و بادکوبه ساخته‌اند، یعنی جایی که باد آن جا را می‌کوبد. این پندار درست نیست و بادکوبه غلط آشکار است و بایستی به جای این نام نادرست، نام درست شهر، که باکو است به کار برند.

در روزگار ساسانیان و پیش از آن، درارمنستان، آران، آذربایگان و دیگر نقاط ایران، آبادیهایی با نامهای «باگاوان» و «باگاران» وجود داشت که در هر یکی از آنها آتشی افروخته می‌شده و این آبادی‌ها مورد احترام ایرانیان زرتشتی بود. یکی از این آبادی‌ها

همین شهر بوده که امروز باکو خوانده می‌شود واصل نام آن، باگاوآن یا باگوان بوده است. موسی خورنی، تاریخ و جغرافی‌نگار ارمنی در کتاب جغرافی خود، می‌گوید:

«پایداقاران در خاور اودی نزدیک یراسخ (ارس) است. دوازده کوره دارد که اکنون آنها را آذربادقان (آذربایکان) می‌خوانند.»

به گفته خورنی در روزگار او (سده هفتم میلادی)، این استان جزو خاک آذربایجان بوده و به دوازده کوره (شهر) به نامهای: وارداناگرد، پرستشگاه هفت گودال، رودباغا، باغان‌رود، آروسپیژان، هانی، آتلی، باگاوآن، اسباندارانیروژ، ورمزدیروژ، آلیوان، هرکوادیروژ، بخش شده است. این نامها یادگار زبان باستان آران است، که شاخه‌ای از زبان «آری» (ایرانی) بوده، به طوری که بیشتر واژگان، از جمله «باگاوآن» پارسی است. غیرندوارتابت، نویسنده سرشناس ارمنی در کتابی که درباره هجوم عربها به ایران و ارمنستان نگاشته، ضمن شرح روزگار هشام‌بن عبدالملک، از تاخت و تاز خزران به ارمنستان و آذربایجان و چاپیدن پایداقاران، اردوید (اردبیل)، قانجاق (گنجه)، آتش باگاوآن اسبانداران بیروژ، ورمزد بیروژ یاد کرده است. طبری و ابن‌اثیر نیز این تاخت و تاز را شرح داده‌اند. منظور وارتابت از آتش باگاوآن، همان باکو است. بنابراین باید گفت که باکو را گاهی آتش باگاوآن نیز می‌گفته‌اند.

اما واژه «وان» که اینان بر آخر نام این شهر نهاده‌اند، واژه‌ای است که در آخر نام آبادی‌هایی، مانند: شیروان، نخجوان، هفتوان، میشوان، خیوان، سیاوان، ایروان، کردوان، سروان، آرشاقاوان، زیروان، پاوان، دوان، و... آمده است.

باگاوآن یا باگوان از دو پاره «باک» و «وان» به وجود آمده است. وان، گان، ران، لان و رام که در آخر نام آبادی‌ها می‌آید، همه دارای یک ریشه بوده و به معنی شهر، جای، بوم است.

اما «بک» یا «باک» یا «بغ» در زبان‌های هخامنشی، اوستایی و پهلوی به معنی خدا به کار می‌رفته و این واژه پس از آمدن اسلام نیز کاربرد داشته است.

به گمان بسیاری از دانشمندان اروپایی، این واژه در زبانهای دیگر هم سرشناس

بوده، از جمله بوغ روسی را با این واژه یکی می‌دانند. به گمان کسروی واژه «بیک» که به نبشته استخری، لقب پادشاه خزر بوده و سپس در ایران هم شهرت یافته و در زبان آذربایجان به معنی شاه به کار می‌رفته، همان بک یا بیغ کهن پارسی است. واژه بک یا باک بر روی برخی از نام آبادی‌های ایران، ارمنستان و آران، مانند: باگاوان در آران و ارمنستان، بگو در آذربایجان، افغانستان و زلگان، بغستان (بهستون - بیستون) در کرمانشاه، بجستان در خراسان، فغستان در گلپایگان، باگاریج در ارمنستان.

در همه این نامها «بک» یا «باک» یا «بیغ» به معنی خدا و «وان» یا «ران» یا «لان» یا «وا» یا «ریج» به معنی شهر یا جایگاه است. پس باگوان یا باگاوان به معنی شهر خدا یا جایگاه خداست. دلیل خواندن این آبادی‌ها به این نامها وجود آتشکده یا بتکده‌ای در آنهاست، از جمله باگاوان یا باکو که گفته می‌شود هنوز هم نشانه آتش و آتشکده در آن پیداست.^{۶۲}

۱۵- خوالینسک

خوالینسک^{۶۳}، خوالینسکوئه موره، خوالیس، خوالین، از نامهای پیشین دریای مازندران است، که اسلاوها به اعتبار خوالیس‌ها که بین دهانه‌های ولگامسکن داشته‌اند، به این دریا داده‌اند.

۱۶- تنگیز

تیره‌های گوناگون ترک، که در کرانه دریای مازندران زندگی می‌کنند، این دریا را تنگیز یا دَنیز یا آق‌دَنیز، یعنی دریای سفید می‌نامند. بعضی از ترکان هم باعز بر این دریا نهاده‌اند.^{۶۴}

۱۷- مازندران

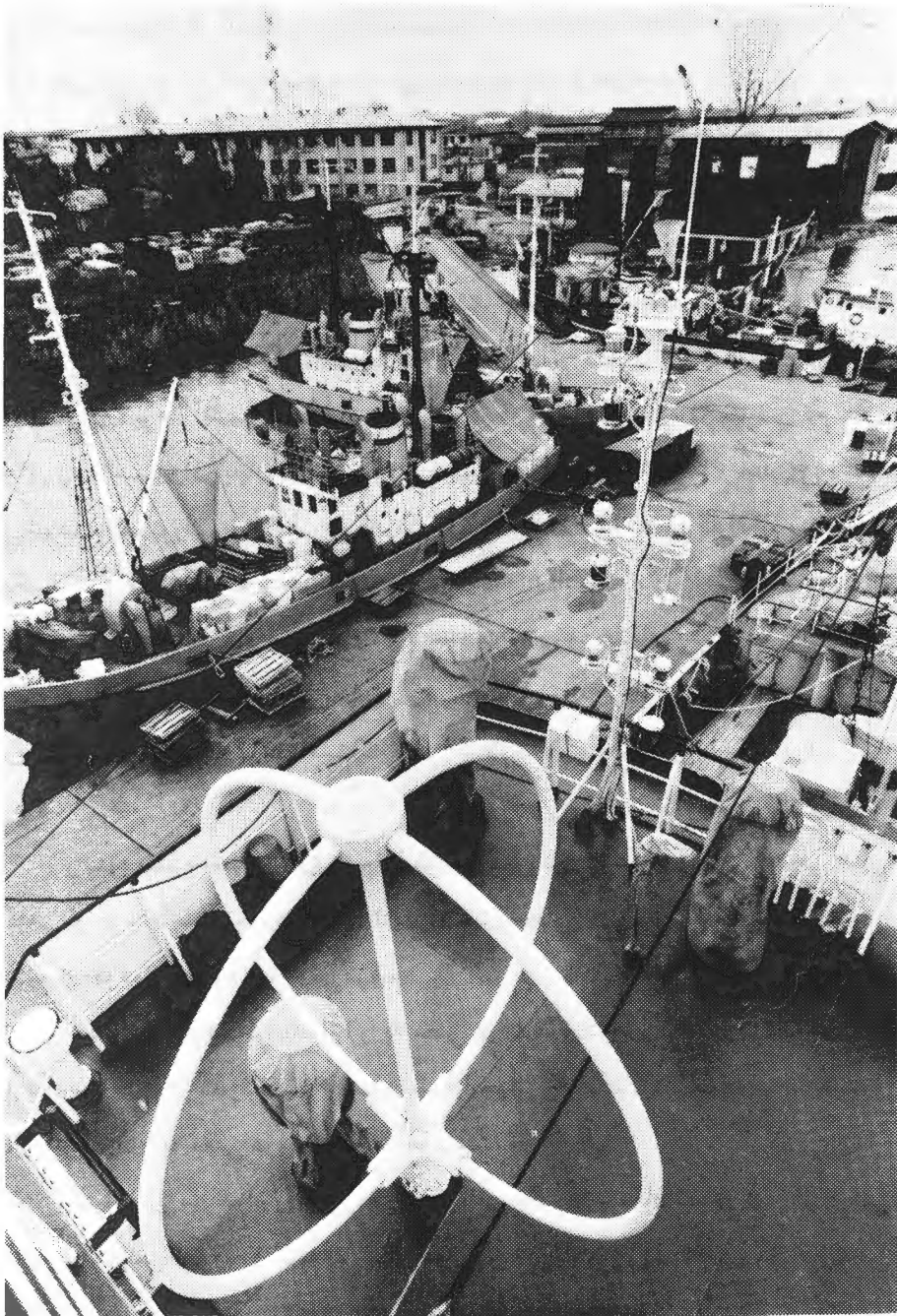
واژه مازندران که از سده‌ها پیش و به قولی از آغاز سده ۷هـ.ق / ۱۳م، در روزگار تاخت و تاز مغولان جای نام کهن‌تر، یعنی طبرستان را گرفت، بر این دریا نیز نهاده شد و تاکنون نیز پایدار است.

در روزگار باستان واژه مازندران به معنی سرزمین مشخصی رایج بوده است. کهن‌ترین جایی که واژه مازندران در آن به کار رفته، شاهنامه فردوسی است. بسیاری از رویدادهای افسانه‌ای شاهنامه در مازندران روی داده است، که مهم‌ترین آنها هفتخوان رستم است. رستم برای یافتن و رهانیدن کیکاوس، پادشاه ایران‌زمین، که در دست دیوان مازندران بود، از سیستان به مازندران سفر کرد و پس از هفت کار پهلوانی نمایان، کاوس و بازماندگان سپاه ایران را آزاد کرد.

مازندرانی که رامشگر مازندرانی برای کیکاوس گزارش کرده است، گذشته از گزافهای شاعرانه، با طبیعت مازندران همانندی دارد:

به بربط چو بایست بر ساخت رود	برآورد مازندرانی سرود
که مازندران شهر ما یاد باد	همیشه بر و بومش آباد باد
که در بوستانش همیشه گل است	به کوه اندرون لاله و سنبل است
هوا خوشگوار و زمین پرنگار	نه گرم و نه سرد و همیشه بهار
نوازنده بلبل به باغ اندرون	گرازنده آهو به راغ اندرون
همیشه نیاساید از جست و جوی	همه ساله هر جای رنگ است و بوی
گلاب است گویی به جویش روان	همی شادگردد زبونش روان
دی و بهمن و آذر و فرودین	همیشه پر از لاله بینی زمین
همه ساله خندان لب جویبار	به هر جای باز شکاری بکار

از گفته فردوسی برمی آید که مازندران بخشی از ایران‌زمین بوده و از خود، شاهی داشته است.



اسکله صیادی انزلی

سرزمین مازندران پیش از لشکرکشی کیکاوس و گیو بدان‌جا، که زن، مرد و کودک مازندرانی را از دم تیغ گذراندند، سرزمینی آباد و آسوده بوده است:

سراسر همه کشور آراسته ز دینار و دیبا و از خواسته
بتان پرستنده با تاج زر همان نامداران زرین کمر
کسی کاندران بوم آباد نیست به کام از دل و جان خود شاد نیست^{۶۵}

واژه مازندران به گفته آقای دکتر صادق‌کیا، از سه جزء ساخته شده است. نخست «مز» به معنی بزرگ. دو دیگر «ایندره» نام یکی از پروردگاران آریاییان، که در دین مزدیسنی از دیوها^{۶۶} شمرده شده است. ^{۶۷} سه دیگر پسوند «آن» که در ساختن نام جای به کار رفته است و در پایان نامهای ایرانی بسیاری از کشورها، شهرها و آبادی‌ها دیده می‌شود، مانند: توران، یونان، آذربایجان، گیلان، اصفهان، هندوکان،^{۶۸} گلپایگان، زنجان یا زنگان،...^{۶۹} در ادبیات سنسکریت نیز mabēndrā «ایندره بزرگ»^{۷۰} نام کوهی یا رشته کوهی و همچنین نام جایی است و mabēndrā نام رودخانه‌ای است.^{۷۱}

واژه مازندران به گفته ابن‌اسفندیار در اصل «موزاندرون» بوده، یعنی سرزمین درون کوه موز و موز نام کوهی است که از مرز گیلان تا لار و قصران و جاجرم کشیده شده بود.^{۷۲}

رابینو، نبشته است که وی درباره کوهی بدین نام پژوهش‌هایی کرده، ولی هیچ آگاهی از آن به دست نیاورده است. تنها راهنمای محلی او به وی گفته است که ما در سرزمین خودمان به کوه «موز» می‌گوییم.

بعضی از پژوهشگران «ماز» را به معنی دربندها و دژهایی که به فرمان اسپهبد مازیار، پسر قارن در گذرگاهها و جاههای سوق‌الجیشی کوهستان مازندران ساخته شد، و واژه مازندران را به معنی درون رشته مازها دانسته‌اند.

کسانی نیز مازندران را از واژه مارد، که نامی یکی از مردمان نامدار پیش از آریایی ساکن در مازندران بوده، دانسته‌اند. یعنی سرزمین ماردها و جایی که مارد در آن زندگی می‌کند.

دارمستتر، نام مازندران را دال بر تفصیل جهتی و مکانی و برگرفته از مازنه می‌داند که ترکیب (پنداری) مازَته - تره، از آن پدید آمده است. به گمان او واژه مازنترا (= مازندر) از لحاظ ساختمان با نامهای شوش و شوشتر یکسان است.

نلد که «در» را به معنی در، و دروازه پنداشته و بدین سان واژه مازندر به معنی دریا دروازه «مازن» می‌شود که به نظر وی ناحیه ویژه‌ای بود و از دیگر بخش‌های منطقه جنوب دریای مازندران که تبرستان نام داشته مشخص بوده است.

به هر حال، واژه مازندران به معنی جغرافیایی آشکار خود، در روزگار پس از اسلام، پیش از این که در سده ۷ ه.ق، جای نام تبرستان را بگیرد، گاهی به معنی بخش بزرگی از تبرستان و گاهی مترادف با آن، به کار می‌رفته است. به گفته سید ظهیرالدین، مازندران به بخش بزرگی از تبرستان اطلاق می‌شده است.^{۷۳} به نظر می‌رسد که مازندران بخشی از ناحیه جلگه‌ای این سرزمین بوده است، چنان که امروز بیشتر مازندرانی‌ها، مردم قشلاق‌نشین و روستایی را «مازرنی» یعنی مازندرانی می‌نامند و واژه ترکیبی «کو-مازرون» مترادف با «بیلاق-قشلاق» و «دشت-کوه» به کار می‌رود.^{۷۴}

۱۸- نامهای دیگر دریای مازندران

نامهای دیگر دریای مازندران که در گذشته بر آن نهاده‌اند، عبارتند از: آلبانیا، استراخان، باب‌الابواب یا دریند بحرالعمجم، تالشان یا طالشان یا طیلسان، جئورچیا، جوزجان، حاجی ترخان، دهستان، سکوت‌ها، سی-هایی، شیروان، کامرود یا کمروت یا کمرو، ورکان یا ورگا یا ورکانه.^{۷۵}

پی‌نوشت‌های فصل دوم

- ۱- کیهان، دکتر مسعود. جغرافیای مفصل ایران، جلد اول، ص ۱۱۳
- ۲- گزنفون. کوروش‌نامه، ص ۳
- ۳- اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان. تطبیق لغات جغرافیایی قدیم و جدید ایران، ص ۱۱۲-۱۱۳
- ۴- در باختر دریاچه اورمیه بوده است.
- ۵- حامی، مهندس احمد. سفر جنگی اسکندر مقدونی به درون ایران و هندوستان،... ص ۳۰-۳۲
- ۶- و هرکانای اوستایی یا سرزمین گرگ.
- ۷- دیاکونوف، ا.م. تاریخ ماد، ص ۳۲۸
- ۸- گزنفون. سیرت کوروش کبیر، ص ۲۹
- ۹- شهیدی، حسین. چهارسو، ص ۲۰۴-۲۰۵
- ۱۰- پیرنیا، حسن. ایران باستان، جلد دوم، ص ۱۶۴۸ و شهیدی، همان کتاب، ص ۲۲۹
- ۱۱- پیرنیا، همان کتاب، ص ۶۰۱
- ۱۲- حامی، همان کتاب، جلد اول، ص ۲۰
- ۱۳- بریمانی، مهندس احمد. دریای خزر یا دریای مازندران، ص ۲۰
- ۱۴- فیلد، دکتر هنری. مردم‌شناسی ایران، ص ۷۸۸
- ۱۵- اعتمادالسلطنه، محمدحسن خان. التدوین فی احوال الجبال شروین، ص ۳۶
- ۱۶- رنه‌گروسه. امپراتوری صحرانوردان، ص ۷۳
- ۱۷- سرمت‌ها، بخشی از مردمان بزرگ سکایی بودند که در حدود میانه سده ۳ ق.م، شهرهای یونانی کرانه دریای سیاه را تصرف کردند و در سده‌های میانه ساکن دشت‌های بزرگ میان خاور رود دانوب و نواحی شمال دریای مازندران بودند و این سرزمین‌ها، سرمتی نامیده می‌شد. بازمانده‌های آنان، آسی‌ها، یا اُست‌هایی هستند که در دو سوی کوه‌های قفقاز زندگی می‌کنند و بخشی از آنها به نام Ironi (ایرانی) در جمهوری آسی زندگی می‌کنند و سرزمین خود را Iristōn (ایرستان = ایران = سرزمین ایرانیان) می‌نامند و پیوند خویشاوندی

- خود را با قبیله بزرگ ایرانی از یاد نبرده‌اند. (فروه‌وشی، دکتر بهرام. ایرانویج، ص ۱۴)
- ۱۸ - فروه‌وشی، دکتر بهرام. ایرانویج، ص ۲۵
- ۱۹ - اعتمادالسلطنه، همان کتاب، ص ۲۶
- ۲۰ - مهجوری، اسماعیل. تاریخ مازندران، جلد اول، ص ۱۲
- ۲۱ - بریمانی، مهندس احمد. نامهای قدیمی دریای مازندران، مجله تلاش، شماره ۲۸، و حاج سید جوادی، سیدکمال. نامهای دریای مازندران، فصلنامه مطالعات آسیای مرکزی و قفقاز، سال پنجم، دوره دوم، شماره ۱۴، تابستان ۱۳۷۵، ص ۱۴
- اردیبهشت - خرداد ۱۳۵۰، ص ۶۷
- ۲۲ - رایینو، ه.ل. مازندران و استرآباد، ص ۲۱
- ۲۳ - مهجوری، همان کتاب، ص ۲۳
- ۲۴ - محمودزاده، سرهنگ کمال. شناخت دریای مازندران، ص ۱۸۸
- ۲۵ - ابن‌رُسته. الاعلاق النفیسه، ص ۹۷
- ۲۶ - اصفهانی، حمزه‌بن حسن. تاریخ پیامبران و شاهان، ص ۲۰۵
- ۲۷ - ابوالفداء. تقویم البلدان، ص ۴۶۳
- ۲۸ - پورداد، ابراهیم. یشتها، جلد دوم، ص ۲۷۳
- ۲۹ - حمیدی، دکتر سید جعفر. وزیرکشان، ص ۲۴۶ - ۲۴۹
- ۳۰ - بریمانی، مهندس احمد. دریای خزر یا دریای مازندران، ص ۹
- ۳۱ - لسترنج، گای. جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی، ص ۴۰۵، و ابوالفداء. همان کتاب، ص ۵۰۵
- ۳۲ - رایینو، همان کتاب، ص ۲۲
- ۳۳ - اعتمادالسلطنه، تطبیق لغات جغرافیایی قدیم و جدید، ص ۱۰۰
- ۳۴ - بریمانی، همان کتاب، ص ۹
- ۳۵ - ابن فقیه. ترجمه مختصرالبلدان، ص ۱۰۸ و ۱۷۴
- ۳۶ - مسعودی، ابوالحسن علی‌بن حسین. التنبيه و الاشراف، ص ۵۸
- ۳۷ - برهان قاطع، جلد اول، ص ۱۵۵
- ۳۸ - کیهان، همان کتاب، ص ۱۱۳

- ۳۹- اعتمادالسلطنه. التدوین فی احوال الجبال شروین، ص ۲۷
- ۴۰- کشاورز، کریم. گیلان، ص ۱۲
- ۴۱- رابینو، هل. ولایات دارالمرز ایران- گیلان، ص ۳
- ۴۲- خودزکو، الکساندر. سرزمین گیلان، ص ۷
- ۴۳- کشاورز، همان کتاب، ص ۱۲
- ۴۴- بارتولد، واسیلی. تذکره جغرافیای تاریخی ایران، ص ۲۸۴
- ۴۵- محمودزاده، همان کتاب، ص ۲۵۲
- ۴۶- بریمانی، همان کتاب، ص ۱۹، نقل از جغرافیای دریای خزر، کاپیتان فیلیپو، ۱۸۸۴ م.
- ۴۷- کاتب، بهاء‌الدین محمدبن اسفندیار. تاریخ تبرستان، جلد اول، ص ۵۸- ۵۹
- ۴۸- مهجوری، همان کتاب، ص ۴۲
- ۴۹- محمودزاده، همان کتاب، ص ۲۱۳- ۲۱۴
- ۵۰- در اوستا به معنی دژ یا شهری است که جم به فرمان اهورامزدا در زیرزمین ساخت.
- ۵۱- مهجوری، ص ۴۳
- ۵۲- همان کتاب، ص ۱۲
- ۵۳- گلریز، سیدمحمدعلی. مینودر یاباب الجنة قزوین، جلد اول، ص ۳۴، و مهجوری، همان کتاب، ص ۱۲
- ۵۴- مستوفی، حمدالله. تاریخ گزیده، ص ۷۷۳
- ۵۵- لسترنج، همان کتاب، ص ۴۸۷
- ۵۶- باکو، پایتخت جمهوری آذربایجان در کرانه باختری دریای مازندران افتاده است. این شهر مرکز بزرگ نفتی جمهوری آذربایجان است، به ویژه جزیره آبشوران که ۱۵ درصد منابع نفتی جهان را دارد. نخستین بار در سده ۵ م، از باکو نام برده شده است. باکو تا ۹۵۷ هـ ق، که خاندان شروانشاهان توسط صفویان از میان رفت، تابع شروانشاهان بود. در ۱۸۰۶ م، به دست روس‌ها افتاد و سرانجام بنا به معاهده ننگین گلستان، در ۱۲۲۸ هـ ق / ۱۸۱۳ م، به طور رسمی به روسیه واگذار شد. (مصاحب، غلامحسین).

دایرةالمعارف فارسی، جلد اول، ص ۳۷۷)

۵۷- اعتماد السلطنه، همان کتاب، ص ۲۷

۵۸- رود جیحون در تمام سده‌های میانه به دریای آرال می‌ریخته است.

۵۹- لسترنج، همان کتاب، ص ۴۸۶

۶۰- کشاورز، همان کتاب، ص ۶

۶۱- دهخدا، علی‌اکبر. لغت‌نامهٔ دهخدا، جلد ۱۰، ص ۵۱۸ به نقل از باستانی

پاریزی، ابنیهٔ دختر و قلعهٔ دختر کرمان، مجلهٔ باستان‌شناسی، شمارهٔ ۱-۲، ۱۳۳۸

۶۲- کسروی، سیداحمد. باکو، مجلهٔ ارمغان، سال ۱۳، شمارهٔ ۲، اردیبهشت ۱۳۱۱،

ص ۸۱-۸۶

۶۳- خوالینسک Xvalinske: شهر کوچک و مرکز بخش ولگای پایین و در کنار رود

ولگا در ۹۳ کیلومتری ایستگاه سیزران (راه‌آهن مسکو - قزاقستان) قرار دارد. (بریمانی، همان

کتاب، ص ۶۷)

۶۴- دومرگان، ژاک. هیئت علمی فرانسه در ایران، مطالعات جغرافیایی، جلد اول،

ص ۳۸

۶۵- مهجوری، همان کتاب، ص ۱۳-۱۶

۶۶- نام این دیو، در اوستا همان Indra است، ولی در پهلوی به صورت «اندر» آمده

است.

۶۷- کیا، دکتر صادق. شاهنامه و مازندران، ص ۳۲

۶۸- هندوکان (= فارسی هندوان) که در زبان پهلوی به معنی هندوستان (و جمع

هندوک = فارسی هندو) است.

۶۹- کیا، دکتر صادق. آریامهر، ص ۳

۷۰- ایندره این لقب را پس از کشتن Vitra به دست آورد.

۷۱- کیا، شاهنامه و مازندران، ص ۳۲

۷۲- ابن‌اسفندیار، همان کتاب، ص ۵۶

۷۳- مهجوری، همان کتاب، ص ۱۳-۱۸

۷۴- محمودزاده، همان کتاب، ص ۲۰۶

۷۵- اعتمادالسلطنه (التدوین)، ص ۶۹ و ۱۰۵، دمورگان، ص ۳۸، بریمانی، ص ۷ و

۱۱، التدوین، ص ۲۰۶، کشاورز، ص ۶، فخرایی (گیلان در گذر زمان)، ص ۲۹

فصل سوم

نام بندرهای گیلان

۱- آستارا

۱-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر آستارا با حدود ۸ کیلومتر مربع پهنه در شمال باختری ایران و در کرانه باختری دریای مازندران در کنار مرز ایران و جمهوری آذربایجان، بین ۳۸ درجه و ۲۶ دقیقه پهناي شمالی و ۴۸ درجه و ۵۲ دقیقه و ۳۰ ثانیه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار دارد.^۱

آستارا ۲۸ متر از سطح آب دریاهاى آزاد پایین تر است و فاصله هوایی آن تا تهران ۳۷۳ کیلومتر است.^۲ فاصله زمینی آستارا تا تهران حدود ۵۳۴، تا اردبیل ۷۲، تا رشت ۱۹۰، تا انزلی ۱۵۰، تا رضوان شهر ۱۱۷، تا تالش ۷۵ کیلومتر است.

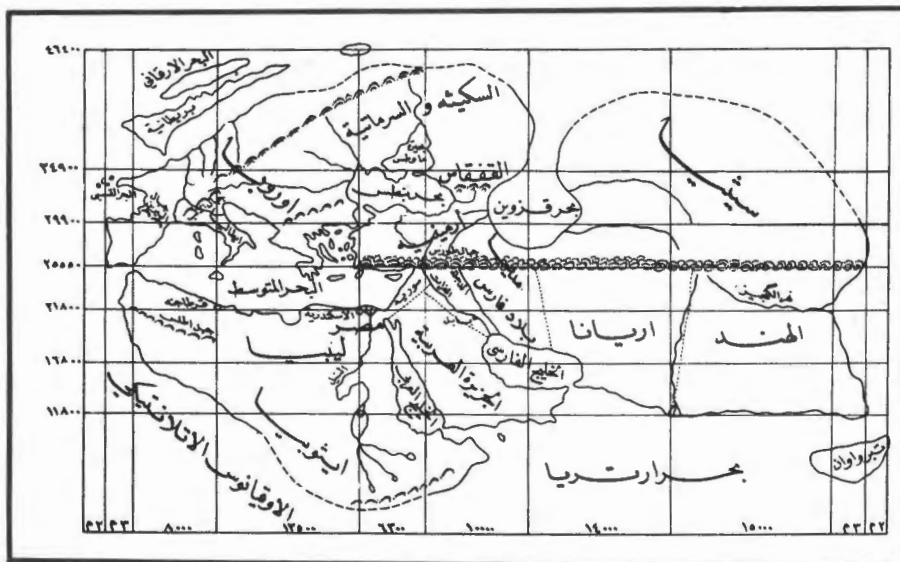
رود آستارا یا آستاراچای، خط مرزی بین ایران و جمهوری آذربایجان است و بندر آستارای ایران را از بندر آستارای آذربایجان جدا می سازد. جاده کناره ای دریای مازندران از آستارا آغاز و به بندر ترکمن پایان می یابد.

۱-۲- نام بندر آستارا

آستارای ایران به مناسبت جایگاه ویژه خود، اهمیت زیادی دارد و از گذشته توقفگاه کشتی هایی است که از بندر انزلی به باکو می روند و بخشی از محصولات استان آذربایجان از آن جا به خارج صادر می شود. در جنوب این بندر در کنار دریا، شیلات



دریای کاسپین در نقشه ایرانی و برخی از کشورهای جنوب و شمال مدیترانه
 متن فرانسه، از سفرنامه ژان بابتیست تاورنیه "سفر به ایران ۱۶۶۵ م"



بحر قزوين در نقشه جهان به عربی از "اراتوستن" یونانی (۱۹۶ پ.م)

فعالیت دارد.^۳

ملگونف روسی که ۱۲۷۵ هـ.ق / ۱۸۵۸ م، به ایران سفر کرده و تا ۱۸۶۰ م، سرزمین‌های شمالی ایران، از جمله آستارا را زیرپا گذاشت، درباره آستارا، می‌گوید:

«آستارا که سرحد روس است روبروی آستارای روس در کنار دریاست. سی انبار نفت دارد... در تمام ملک آستارا ۲۵۰ باب مسجد است. اجاره گمرک خانه ۷۵۰ تومان و بندر است. گمرک خانه اصلی در اردبیل است و از آن جا هر چه بخواهند به روسیه بفرستند به آستارا می‌آورند. از حاجی ترخان و باکو هر سال ۵۰ کشتی می‌آید که اغلب بارشان آهن است.»^۴

مادام کارلاسرنا، نویسنده و جهانگرد سده ۱۹ م، که در ۱۲۹۴ هـ.ق / ۱۸۷۷ م، از راه دریای مازندران به ایران آمد و در بهار ۱۸۷۸ م، ایران را ترک گفته است، درباره بندر آستارا، می‌گوید:

«بعد از گذراندن یک شب در کشتی یلما، سپیده دم به آستارا رسیدیم. آستارا شهری است در کنار رودخانه‌ای به همین نام، که مرز ایران و روس را تشکیل می‌دهد.^۵ و یک سوی رودخانه مسلمان‌نشین و سوی دیگر مسیحی‌نشین است. با آخرین نگاه با کشور گلهای سرخ خداحافظی کردم.»^۶

واژه آستارا ریشه تالشی دارد، زیرا تالشی‌ها آن را هسته‌رو یا آسته‌رو بیان می‌کنند. اطلاق این نام به این شهر به این دلیل بوده که سالها پیش در این ناحیه تپه‌های شنی، برکه‌ها، مردابها و نیزارهایی وجود داشته است که گام برداشتن در آنها بایسته هوشیاری بوده است. از این رو آسته‌رو یا آسته‌رو نامیده شده و اندک‌اندک پس از آن که گروهی از پیرامون اردبیل و نواحی دیگر به این شهر کوچ کردند و در آن جا مسکن گزیدند، آن را آستارا خواندند.

ناحیه آستارا تا روزگار صفویه، از جایگاه چندان ویژه‌ای برخوردار نبوده است و

از آن پس به سبب گسترش بازرگانی و جایگاه نظامی، اهمیت پیدا کرد و در آن، بناهایی ساخته شد. از زمان صفویه تا روزگار قاجاریه نام آستارا تنها ناحیه‌ای بین انزلی و رود ارس که بخشی از آن در حال حاضر جزء کشور جمهوری آذربایجان است، اطلاق می‌شده است.

در محل کنونی شهر آستارا روستایی به نام «دهنه کنار» وجود داشته که از زمان قاجاریه به بعد به سبب صدور کالا و آمد و رفت نظامیان و پیوند میان استانهای آذربایجان و گیلان گسترش یافته است. آمد و رفت بازرگانان و جهانگردان بیگانه و مسافرت بازرگانان و ساکنان این بندر به نقاط گوناگون روسیه و کشورهای اروپایی سبب گردید تا فرهنگ نوین اروپا، زودتر به این ناحیه رخنه کند، به طوری که اندکی پس از گشوده شدن دارالفنون در تهران، در آستارا نیز مدرسه ملّی صادقیه گشوده شد و در ۱۳۰۰ ه.ق، نیز یک مدرسه دخترانه و یک کتابخانه و قرائت‌خانه دایر شد.^۷

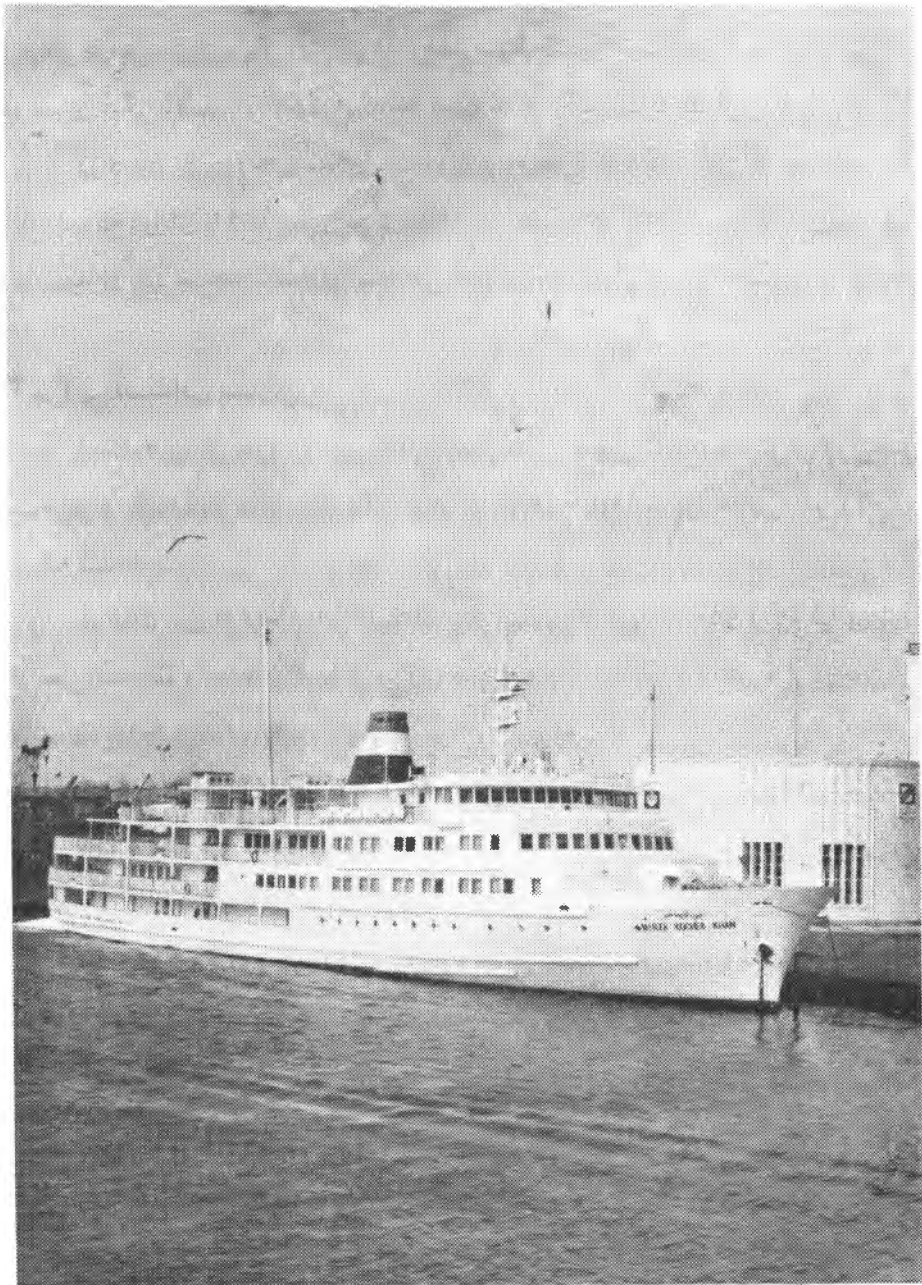
۲- انزلی

۲-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر انزلی با حدود ۳۲ کیلومتر مربع پهنه، در کناره جنوب باختری دریای مازندران در بخش شبه جزیره غازیان- انزلی، بین ۳۷ درجه و ۲۷ دقیقه و ۳۰ ثانیه پهناي شمالی و ۴۹ درجه و ۲۸ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته است.

بندر انزلی ۲۴ متر از سطح آب دریاهاى آزاد پایین‌تر می‌باشد و فاصله هوایی آن تا تهران ۲۵۴ کیلومتر است.^۸ فاصله زمینی بندر انزلی تا تهران ۳۸۰، تا رشت ۴۰، تا آستارا ۱۵۰، تا تالش ۷۵، تا رضوانشهر ۳۳ کیلومتر است.

بندر انزلی به وسیله دوپل بزرگ، از جزیره میان پشته به غازیان می‌پیوندد. فاصله بین غازیان و بندر انزلی، یک کانال طبیعی به پهناي کمتر از یک کیلومتر است، که تالاب



بندر انزلی

را به دریای مازندران می‌پیوندند. این بندر از لحاظ توقف، بارگیری کشتی‌ها و موج‌شکن و دیگر عوامل بندری، یکی از بندرهای مهم شمال کشور است.^۹ در برابر بندر انزلی و در سوی دیگر تالاب، کوی غازیان افتاده است که اداره گمرک در آن قرار دارد. در درون تالاب، جزیره‌های پست و شنی وجود دارد که یکی از آنها جزیره میان‌پشته به درازای ۱۲۶۰ متر و پهنا ۷۶۵ متر است و در آن، بنای بزرگ و زیبایی در زمان پهلوی اول ساخته شده و پل متحرکی آن را به بندر انزلی می‌پیوندند.^{۱۰}

۲-۲- تأسیسات بندری

اسکله‌های موجود در این بندر، عبارتند از چهار پست تجارتي، یک پست مسافرتی و یک پست برای واحدهای شناوری که همه آنها از دیوارهای سپرفولادی ساخته شده است.

در بخش رو به دریای این اسکله، یک سرسره، مهاربندهای ویژه قایق‌های تفریحی، محوطه واحدهای کوچک نیروی دریایی و یک اسکله یدک‌کش قرار دارد و در پشت آن، ساختمان‌های اداری وجود دارد.

در این بندر ساختمان سرسره الکتریکی وجود دارد که به وسیله یک شرکت آلمانی در ۱۳۰۸ ه.ش، آماده بهره‌برداری شد و سپس نخستین لایروب از گونه سطلی به نام لایروب گیلان بر روی آن مونتاز گردید.

در ۱۳۱۴ ه.ش، محوطه‌های بندری، شامل اسکله‌ها و عرشه‌ها با استفاده از پایه‌های فلزی بنا شد. بندر به وسیله دو موج‌شکن باختری و خاوری که از سنگ‌لاشه ساخته شده نگهداری می‌شود.^{۱۱}

۲-۳- نام بندر انزلی

وجود خلیج انزلی که محل امنی برای پهلو گرفتن کشتی‌ها و ماهی‌گیری بوده، امکان ماهی‌گیری در این ناحیه، روابط بازرگانی ایران و روسیه و عوامل دیگری که در

گسترش این بندر مؤثر افتاده، آن را مبدل به شهرک و سپس به صورت یک بندر مهم درآورده است. از ۱۳۱۴ ه.ش، نام آن، به بندر پهلوی تغییر داده شد و مورد توجه دولت وقت قرار گرفت.^{۱۲}

نام این بندر پس از پیروزی انقلاب اسلامی، به بندر انزلی تغییر یافته و امروز به دلیل داشتن بستگی بازرگانی و حمل و نقل با فدراتیو روسیه و دیگر کشورها، داری جایگاه مهم ویژه‌ای بوده و به وسیله کانال‌های ولگا و ولگادن به دریای سیاه و از آن جا به اروپای شمالی و اروپای جنوبی بستگی دارد.

روس‌ها انزلی را «زن زلی» می‌نامند، که به روسی پیشین معنی «بمان» یا توقف کن می‌دهد و با معنی انزل در بعضی فرهنگ‌ها «فرود آمدن» تقریباً همانندی دارد. در آثار گرجی از این بندر به نام «زنزلی» یاد شده که به معنی چشم تنگ است.

بعضی بر این باورند که در گذشته‌های دور، انزلی محل رویدن «لی» و «سوف» بوده که هر دو از گیاهان کناره تالاب انزلی می‌باشند، از این رو این محل را «هنزلی» می‌خواندند و اندک اندک انزلی شده است.

می‌گویند هنزر، یعنی این اندازه و «لی» نیز گیاهی است که با آن، سقف خانه را می‌پوشانند و هنزلی به معنی تا این جالی. مثلاً کسی برای یادآوری دیگری می‌گفت آن جا که هنزلی داشت رفته بودیم.

گویند چون خانه‌های نخستین این جا را با «لی» می‌ساختند، از این رو می‌گفتند «خانه ازلی» که به دلیل تکرار آن، خانه جدا شد و اندک اندک «انزلی» شد.

جهانگیر سرتیپ‌پور بر این باور است که انزل، انزر، انجر یا انگر به گفته ابومنصور جوالیقی (المعرب، ص ۱۹) به معنی لنگر است. این واژه صفتی بود برای پهنه آبی که راه رشت را از طریق آب بر همه اراضی کرانه‌ای تولم، صوماسرا، نرگستان، ضیابر یا زریه بر و گسکرات تا اندازه‌ای کپورچال و از سوی دیگر خمام تا محل پیوستن دریا و خلیج، که پیش از ۸۶۲ ه.ق، آباد نبوده است، پیوند می‌داد.

نام این پهنه آب که امروز مرداب یا تالاب انزلی خوانده می‌شود و در روزگار

پیشین یعنی پیش از به وجود آمدن آبادی‌های انزلی و غازیان «آب انزلی» خوانده می‌شد، این بوده است که آب انزلی یا تالاب انزلی، جز در بخش‌هایی که نزدیک دهنه و پیوستنگاه دریا و خلیج، بسیار آرام و بیشتر نقاط آن، توانایی لنگراندازی داشته و دارای لنگرگاه‌های بسیار بوده است که بستگی مردم کرانه‌نشین را با یکدیگر آسان می‌کرده است.

این لنگرگاه‌ها را در گذشته فرزه می‌خواندند که در آثار فارسی به صورت فرضه آمده است و نام چهار فرضه کنونی انزلی، یادگاری از واژه فرزه است. پس از این که مردم به انزلی کوچ کردند و در این محل ساکن شدند، این فرزه به نام «فرزه انزلی»، «آبادی انزلی» و «بندر انزلی» سرشناس شد.

جغرافیادانان بر این باورند که انزلی جایی است که از سه سوی آن، آب و یک سوی آن، خشکی است. مترادف این واژه، واژگان دیگری هم هست که آخرشان به «ج» پایان می‌یابد و می‌توان گفت انزلی در اصل انزلیج بوده و انزلیج به معنی اسکله‌مانندی بوده که جلوی رودخانه برای پهلو گرفتن کرجی‌ها می‌ساختند. به علاوه در گذشته هر کس را به این بندر نسبت می‌دادند انزلیجی می‌خواندند.

گویند یونانیان به بندر «انزولوس» می‌گفتند و این واژه به زبان پهلوی برگشته و انزلیج شده است. بعضی گویند مرداب و گنداب به یونانی «انزلیا» و «انزولوس» است که اندک اندک تبدیل به انزلی شده است.

موبد رستم شهزادی بر این باور است که واژه انزلی فارسی نیست و بایستی ریشه آرامی و آشوری داشته باشد، زیرا پس از چیرگی آشور، نام بسیاری از شهرها، رودها و دریاچه‌های ارمنستان، آذربایجان و کردستان تا همدان را به زبان خود، تغییر دادند.

بعضی بر این باورند که چون کادوسی‌ان با آریاییان پارسی روابط خوبی داشتند و در لشکرکشی‌های هخامنشی توانمند بوده و از خود شایستگی نشان می‌دادند. از این رو به افتخار کوروش بزرگ، نام دروازه نواحی مسکونی خود را در دریای مازندران «انزان» و «انشان» (سرزمین‌های شاهان هخامنشی) نامیدند و واژه انزلی دگرگون شده انزان

است.^{۱۳}

آدام الثاریوس در سفرنامه خود، از این بندر به نام «انزل» یاد کرده است:
«در دریای خزر یک جزیره دیده می‌شود به نام انزل در کنار فرابات، که
چراگاههای زیبا و چند کلبه چوپانی دارد.»^{۱۴}

۳- غازیان

۳- ۱- جایگاه جغرافیایی

بندر غازیان در نزدیکی بندر انزلی در کناره جنوب باختری دریای مازندران، بین
۳۷ درجه و ۲۸ دقیقه پهنای شمالی و ۴۹ درجه و ۲۹ دقیقه درازای خاوری نسبت به
نیمروزگرینویچ قرار گرفته و ۲۶ متر از سطح آب دریاهاى آزاد پایین‌تر است.^{۱۵}
فاصله غازیان تا تهران حدود ۳۷۳، تا رشت ۳۷، تا بندر انزلی ۳، تا بندر کیشهر
۴۳، تا تالش ۷۸، تا آستارا ۱۵۳، تا رضوان‌شهر ۳۶ کیلومتر است.
توفان در این بندر به دلیل بسته بودن دو سوی اسکله، خیلی کم روی می‌دهد.
تأسیسات بندری آن، ویژه شیلات است. اسکله‌های آن، عمود بر کرانه و درازای پهلوگیر
۲۲ و ۳۸ متر و پهنای آن، ۶ و ۸ متر است. دارای سه سردخانه به ظرفیت ۷۰۰، ۵۰۰ و
۱۰۰ تن است. اسکله و تأسیسات پهلوگیری آن، در ۱۳۵۵ ه.ش، آماده بهره‌برداری شده
است.

۳- ۲- نام غازیان

در آثار تاریخی روزگار مغولان و صفویان «غازیان» به معنی جنگجویان و سربازان
آمده است، زیرا محل استقرار قشون بوده است. در لغت‌نامه دهخدا درباره واژه غازی و
غازیان، آمده است:

«جمع فارسی کلمه غازی که بر مطلق جنگجویان و سپاهیان اطلاق

می‌شود. غازیان ماوراءالنهر و مردم شهر به اطاعت پیش آمدند و دولت عالی را بندگی نمودند - بیهقی
چون خوارزمشاه از جیحون بگذشت، علی تکین بخارا را به غازیان سپرد
- بیهقی»

در آثار تاریخی سده‌های اخیر از غازیان یاد شده است، شاید با استقرار نیرو در غازیان بستگی داشته باشد. در ۱۲۰۰ ه.ق، سپاه آغامحمدخان قاجار در غازیان استقرار داشت.

در جنگ بین فرانسویان و میلیون ترک، که در ۱۹۲۰ م، روی داد و نیروی میلیون ترکیه به فرماندهی مصطفی کمال در این نبرد از خود شجاعت نشان داده و ایستادگی کردند، از این رو آنان را «غازیان تپه» که به معنی جنگجویان راه ایمان است، نام گذاردند.^{۱۶}

۴- کيا شهر

۴-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر کيا شهر در شمال آستانه کنار دریای مازندران و پیوستن‌گاه سفیدرود، بین ۳۷ درجه و ۲۵ دقیقه پهنای شمالی و ۴۹ درجه و ۵۷ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته است.

فاصله زمینی این بندر تا لاهیجان ۲۰، تا غازیان ۴۳، تا انزلی ۴۶، تا رشت ۵۰، تا بندر نوشهر ۱۸۸ کیلومتر است. شهر از نهر حسن کياده، که از شاخه‌های سفیدرود است مشروب می‌شود.



اسکله ماهیگیری بندر انزلی

۴-۲- نام بندر کیشهر

بندر کیشهر یکی از مراکز مهم شیلات و صید ماهی در استان گیلان است. اسکله کوچکی که قایق موتوردار شرکت شیلات بتواند به آن تکیه کند، دارد. شرکت شیلات برای ایجاد تأسیسات بندری در این بندر، گامهایی برداشته است. نام این بندر در گذشته حسن کیاده بوده است. می‌گویند منسوب به حسن کیا، یکی از سادات علوی است، که در گیلان حکومت داشته است.^{۱۷} در زمان پهلوی دوم به فرحناز تغییر یافته است. با پیروزی انقلاب اسلامی ایران در بهمن ۱۳۵۷ ه.ش، این بندر را «کیشهر» نامیدند.

رابینو در کتاب ولایات دارالمرز ایران - گیلان، می‌نویسد:

«صیدگاه حسن کیاده مهم‌تر از چمخاله است. بهار در این صیدگاه فصل پراهمیت صید ماهی خاویار است. لیانازوف مؤسسه خود را در آن جا توسعه داده و سردخانه‌های تازه‌ای به وجود آورده است. همه کارهای نجاری و ساختن قایق و چلیک و بشکه با چوبهایی که از روسیه آورده می‌شود، در خود صیدگاه انجام می‌گیرد.»^{۱۸}

۵- چمخاله

۵-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر چمخاله در شمال لنگرود و در پیوستنگاه رودهای شلمان‌رود و لنگرود، بین ۳۷ درجه و ۱۳ دقیقه پهنای شمالی و ۵۰ درجه و ۱۵ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ افتاده است. این بندر ۲۶ متر از سطح آب دریاهاى آزاد پایین‌تر است.^{۱۹} فاصله زمینی بندر چمخاله تا لنگرود ۱۰، تا رشت ۷۰، تا لاهیجان ۲۵ کیلومتر است. در گذشته تنها از راه آبی، یعنی رود لنگرود به لنگرگاه لنگرود می‌پیوست و کشتی‌های بزرگ کالاهای خود را در لنگرگاه چمخاله تحویل کشتی‌های کوچک‌تر و

کرجی‌ها می‌دادند تا در بندرگاه لنگرود تخلیه و کالاهای صادراتی را دریافت و به کشتی‌های بزرگ لنگر انداخته در چمخاله، تحویل دهند.

۵-۲- نام بندر چمخاله

چمخاله از دو پاره «چم» به معنی پیچ و خم و «خاله» به معنی رود است، یعنی رود پریچ و خم می‌باشد. چون این بندر در کنار این رود پریچ و خم افتاده است، آن را چمخاله خوانده‌اند.^{۲۰}

پی‌نوشت‌های فصل سوم

- ۱ - جعفری، عباس. شناسنامه جغرافیای طبیعی ایران، ص ۴
- ۲ - همان کتاب، ص ۱۷
- ۳ - بریمانی، مهندس احمد. دریای مازندران، ص ۶۳
- ۴ - ملگونف. سفرنامه ملگونف، ص ۲۱۲
- ۵ - آستارا به موجب پیمان صلح ۱۸۲۸ م / ۱۲۴۳ هـ.ق، که توسط ژنرال پاسکویچ و اوپرسکوف از سوی روسیه تزاری و عباس میرزا، فرزند فتحعلی‌شاه و وزیرانش از سوی ایران به امضاء رسیده بود، مرز دو کشور به شمار می‌رود.
- ۶ - مادام کارلاسرنا. سفرنامه مادام کارلاسرنا، ص ۳۱۱
- ۷ - دبیران گروه‌های آموزشی جغرافیای استانها. جغرافیای کامل ایران، جلد دوم، ص ۱۰۴۰
- ۸ - جعفری، همان کتاب، ص ۶ و ۱۹
- ۹ - اتحادیه شهرداری‌های ایران. سالنامه شهرداری‌ها، ص ۷۹
- ۱۰ - اداره کل آمار و ثبت احوال. کتاب اسامی دهات کشور، جلد اول، ص ۸۶
- ۱۱ - گروه شناسنامه بندر. گذری بر کرانه‌های سبز خزر، ص ۴۷ - ۴۹
- ۱۲ - دبیران گروه‌های آموزشی جغرافیای استانها، همان کتاب، ص ۱۰۲۹
- ۱۳ - طویلی، عزیز. تاریخ جامع بندر انزلی، جلد اول، ص ۲۵۱ - ۲۶۳
- ۱۴ - الثاریوس، آدام. سفرنامه آدام‌الثاریوس، ص ۳۷
- ۱۵ - پاپلی یزدی، دکتر محمد حسین. فرهنگ آبادی‌ها و مکانهای مذهبی کشور، ص ۳۸۳
- ۱۶ - طویلی، همان کتاب، ص ۲۸۰ - ۲۸۱
- ۱۷ - فخرایی، ابراهیم. گیلان در گذرگاه زمان، ص ۴۴
- ۱۸ - رابینو، هل. ولایات دارالمرز ایران - گیلان، ص ۳۵۴
- ۱۹ - پاپلی یزدی، همان کتاب، ص ۱۸۶
- ۲۰ - آزموده، ابوالفضل. چمخاله، بندری فراموش شده در ساحل خزر، مجله بندر و دریا، شماره ۲۹، دی‌ماه ۱۳۶۹، ص ۳۴

فصل چهارم

نام بندرهای مازندران

۱- نوشهر

۱-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر نوشهر با پهنه‌ای حدود ۱۰/۵ کیلومتر مربع در کنار دریای مازندران در شمال خاوری چالوس، بین ۳۶ درجه و ۳۹ دقیقه پهنای شمالی و ۵۱ درجه و ۳۰ دقیقه و ۳۰ ثانیه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار دارد و از سطح دریاهاى آزاد ۲۰ متر پایین‌تر است.

فاصله هوایی نوشهر تا تهران ۱۰۹ کیلومتر^۱ و فاصله زمینی آن تا تهران ۱۹۴، تا ساری ۱۶۴، تا چالوس ۵، تا بابلسر حدود ۹۷ کیلومتر است. نوشهر ناحیه‌ای است زیبا و سرسبز و خرم با آبهای کرانه‌ای آرام که همه ساله شمار زیادی ایرانگرد و جهانگرد را، به ویژه در تابستان به سوی خود می‌کشاند.

۱-۲- تأسیسات بندری

بندر نوشهر دارای ۳ پست پهلوگیر است. پهلوگیر خاوری به درازای ۳۵۰ کیلومتر که دارای ۲ پست اسکله با آبخور ۵ متر و ظرفیت بارگیری ۴۰۰۰ تن است. پهلوگیر باختری به درازای ۳۵۰ متر که دارای یک پست اسکله با آبخور ۵ متر و ظرفیت بارگیری ۴۰۰۰ تن است. اسکله جنوبی به درازای ۵۲۰ متر است. اسکله خاوری محل پهلوگیری کشتی‌های بازرگانی است. در اسکله باختری



بحر جرجان در نقشه ای که کشور گشایی های اعراب مسلمان را در سده نخست هجری نشان می دهد.

کشتی‌های نفتی پهلو می‌گیرند و محموله خود را از طریق تلمبه و خط لوله موجود به انبارهای شرکت نفت در چالوس تخلیه می‌کنند. اسکله جنوبی کاملاً متروک است. اسکله‌ها از نوع سپر فلزی (Sheet, Pile) می‌باشند.

بندر نوشهر باد و بازوی موج‌شکن خاوری به درازی ۴۸۰ متر و باختری به درازای ۷۰۰ متر محافظت می‌شود. موج‌شکن‌ها از نوع مایل سنگی (Rubble Mound Breakwater) هستند.^۲

۱-۳- نام بندر نوشهر

نوشهر تا سده ۹ ه.ق، روستایی به نام خواج یا خواجک یا خواچک^۳ بود، که به دلیل قرار گرفتن در کنار دریا و رفت و آمد کشتی‌های بازرگانی، مورد توجه حبیب‌الله خان سردار خلعت‌بری، پدر محمد ولی خان تنکابنی قرار گرفت و به نام حیب‌آباد نامیده شد. در سال ۱۳۰۵ ه.ش، «ده‌نو» خوانده شد. از آن پس به دلیل گسترش ده‌نو، ساختمان‌های تازه و خیابان‌های نو آغاز گردید و سرانجام در سال ۱۳۱۱ ه.ش، عملیات مربوط به ایجاد تأسیسات بندری بسیاری در ده‌نو شروع شد و در ۱۳۱۸ ه.ش، پایان یافت. از این سال به بعد ده‌نو، بندر نوشهر نامیده شد.^۴

۲- فریدونکنار

۲-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر فریدونکنار با پهنه‌ای حدود ۸ کیلومتر مربع، در باختر بابلسر و در کنار دریای مازندران، بین ۳۶ درجه و ۴۰ دقیقه پهنای شمالی و ۵۲ درجه و ۲۹ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار دارد.^۵ این بندر از سطح آب دریاهاى آزاد ۲۶ متر پایین‌تر است. فاصله زمینی فریدونکنار تا ساری ۶۲ کیلومتر، تا تهران ۱۸۸، تا محمودآباد ۲۲، تا بابلسر ۱۲، تا آمل از راه محمودآباد ۴۰ کیلومتر است.



بندر نوشهر

۲-۲- نام فریدونکنار

بندر فریدونکنار ناحیه‌ای است کهن و پیدایی آن را به فریدون جم نسبت می‌دهند. نام این بندر در سده ۹ ه.ق، فری کنار بوده است. سید ظهیرالدین بن سید نصیرالدین مرعشی در تاریخ طبرستان و رویان و مازندران، ضمن شرح شورش اسکندر شیخی در سال ۸۰۲ ه.ق، و سرکوب وی توسط تیمور گورکان، می‌نویسد:

«امیرزاده ابابکر را با جمعی به طلب اسکندر به آمل فرستاد. چون اسکندر دید که مقاومت در صحرا نمی‌تواند کرد، در جنگل فرضه فری‌کنار (فریدونکنار) رفت و آن جا با معدودی چند جنگ جنگل را آماده گشت. چون لشکر ظفر پیکر بدو رسیدند و جنگ واقع شد منهزم گشت.»^۶

میرزا ابراهیم در سفرنامه استرآباد، مازندران و گیلان، تألیف ۱۲۷۶-۱۲۷۷ ه.ق، نیز از فریدونکنار به نام فری کنار یاد کرده است:

«از کنار دریا به فری‌کنار دو فرسخ است. بالا کمی از رود مشهدسر رد می‌شود، صفی محله است گذشته، همه جا کنار دریا وارد سبزه‌زار صحرای فری‌کنار می‌گردد.»^۷

۳- بابلسر

۳-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر بابلسر با پهنه‌ای حدود ۱۲ کیلومتر مربع در پیوستن رود بابل در کنار دریای مازندران، بین ۳۶ درجه و ۴۲ دقیقه پهنای شمالی و ۵۲ درجه و ۳۸ دقیقه و ۳۰ ثانیه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار دارد. این بندر ۲۰ متر از سطح دریاهاى آزاد پایین‌تر است.

فاصله هوایی بابلسر تا تهران ۱۶۵ کیلومتر^۸، و فاصله زمینی آن تا ساری ۵۴، تا

نوشهر ۹۷، تا فریدونکنار ۱۲، تا نوشهر ۱۱۵، تا بندر ترکمن ۱۷۱، تا چالوس ۱۲۰، تا تهران از راه چالوس ۳۰۹ کیلومتر است.

این بندر در گذشته دارای لنگرگاه مناسبی نبوده و تنها قایق‌ها و کرجی‌های کوچک در آن بارگیری می‌کرده‌اند و کشتی‌های بزرگ به کرانه نزدیک نمی‌شدند. آب نهرها در پشت تپه‌های شنی پخش می‌شوند و به صورت تالاب درمی‌آیند. از همین آبهای راکد که محلی‌ها به آن مرداب می‌گویند دریاچه‌ها و لنگرگاههایی به وجود آمده‌اند که یکی از آنها لنگرگاه مشهدسر یا بابلسر است.

رایینو، که هنگام سفر به کرانه‌های مازندران، بندر مشهدسر یا بابلسر را دیده است، می‌گوید:

«بندر بارفروش (بابل) مشهدسر است که بر مصب رود بابل واقع است. جاده بارفروش به مشهدسر، از حمزه کلا و امیرکل و پازوار (زادگاه امیر پازواری شاعر) و میر بازار که در هفت میلی مشهدسر است و سه‌شنبه‌ها در آن جا بازار برقرار می‌شود می‌گذرد.»^۹

در این بندر کشتی‌های روسیه تزاری متعلق به کمپانی‌های قفقاز و مرکوری در مسیر خط کرانه‌ای خود در دریای مازندران توقف می‌کرده و از این بندر کالا به حاجی طرخان می‌برده است.^{۱۰}

بندر بابلسر در حال حاضر یک بندر صیادی است و شرکت شیلات در آن فعالیت دارد و از نواحی مهم صید ماهی در دریای مازندران است. اداره شیلات بابلسر طرح ایجاد بندر صیادی را در دست اجرا دارد.

۳ - ۲ - نام بندر بابلسر

به گفته پیشینیان، چند سده پیش، شماری خانواده سرشناس مازندران از آبادی پازوار، زادگاه امیر پازواری شاعر مازندرانی کوچ کرده و در پیوستگاه رود بابل سکونت گزیدند و اندک اندک به آبادانی آن پرداختند.

بابلسر به دلیل جایگاه بندری خود، در گذشته مرکز بازرگانی مازندران، به ویژه بابل بوده است و بازرگانی بابل با روسیه و آمد و رفت بازرگانان از این بندر انجام می‌گرفت. رابینو، کنسول پیشین انگلستان در رشت، که در سال ۱۹۰۸ م، از بابلسر گذشته است، می‌گوید:

«مهم‌ترین بندرگاه، اگر بتوان چنین نامی به آن داد، مشهدسر (بابلسر) است. دو بندر دیگر که در درجه دوم اهمیت‌اند فرح‌آباد و فری‌کنار (فریدونکنار) می‌باشند.»^{۱۱}

بعدها در اثر پیشرفت بندر انزلی، بندر نوشهر و بندر ترکمن، این بندر اهمیت گذشته خود از دست داد. این بندر در گذشته مشهدسر نام داشت و این نام‌گذاری از این نظر است که سر امام‌زاده ابراهیم ابوجواب (یعنی آن کس که اجابت می‌کند) ملقب به اطهر، برادر حضرت امام رضا (ع) در آن جا به خاک سپرده شده است.

بعضی از تاریخ‌نگاران بر این باورند که مشهدسر همان مشهد سبز است. اما رابینو که در سفرنامه خود، از مشهد سبز سخن به میان آورده آن را در سه فرسنگی شهر بارفروش، سر راه آمل دانسته است.^{۱۲} با توجه به این که رابینو در جای دیگری از مشهدسر نیز سخن گفته روشن است که مشهدسبز غیر از مشهدسر بوده است.

نامگذاری دیگر این است که در دوران حکومت قاجاریه و اوایل حکومت پهلوی اول، ایران دارای راهها و وسایل ارتباطی لازم نبود که زوار مازندران بتوانند با استفاده از آن، خود را برای زیارت مزار حضرت امام رضا (ع) به مشهد برسانند. از این رو زائران مازندران به مشهدسر آن روز می‌رفتند و با استفاده از کشتی‌های روسیه تزاری که در دریای مازندران رفت و آمد می‌کردند خود را به بندر گز می‌رساندند و بقیه راه را با چاپاریان طی می‌کردند و یا با استفاده از همان کشتی‌ها به بندر کراسنودسک و باکو می‌رفتند و از آن جا تا عشق‌آباد با راه آهن روسیه طی نموده و سپس بقیه راه را تا مشهد از چارپایان استفاده می‌کردند و با تحمل سختی‌های زیاد خود را از مشهدسر آن روز به مشهد مقدس می‌رساندند.

بنابراین می‌توان گفت که انتخاب نام مشهدسر در آن زمان خود دارای معانی و تناسب لازم بود. به هر حال، مشهدسر به جهت این که پیش بندر بابل بوده و در نقطه شمالی، یعنی بر سر بابل قرار دارد، به نام «بابلسر» خوانده شد. بابلسر در چند دهه گذشته مورد توجه قرار گرفت و با بنای ساختمان‌های زیبا و نوین و خیابان‌های اسفالتی، پلهای زیبا و مهمانخانه، اکنون در ردیف زیباترین گردشگاههای ایران به شمار می‌رود و از لحاظ ایرانگردی و جهانگردی اهمیت بسیار دارد.^{۱۳}

۴- فرح آباد

۴-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر فرح آباد در شمال ساری در پیوستنگاه رود تجن و در کنار دریای مازندران، بین ۳۶ درجه و ۴۷ دقیقه پهنای شمالی و ۵۳ درجه و ۶ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار دارد و ۲۱ متر از سطح دریاهاى آزاد پایین‌تر است.^{۱۴} فاصله فرح آباد تا ساری ۲۵، تا تهران حدود ۲۷۵، تا جویبار ۵، تا آمل از راه ساری ۹۵، تا بابل ۶۵، تا بابلسر ۷۹، تا تنکابن ۲۵۵ کیلومتر است. پیتر و دلواله، جهانگرد ایتالیایی که در سال ۱۶۱۸ م / ۱۰۲۷ هـ.ق، فرح آباد را دیده است، می‌نویسد:

«شب دیروقت به فرح آباد رسیدیم و چهار فرسنگ بین ساری و این شهر به اندازه‌ای آباد و پرجمعیت بود که می‌توان گفت این دو شهر به یکدیگر متصل هستند»^{۱۵}

۴-۲- نام بندر فرح آباد

نام این بندر در گذشته تبونه و تاهان بوده است. شاه عباس بزرگ در سال

۱۰۲۰ هـ ق / ۱۶۱۱ م، به روستای «تاهان» کنار رود تجن توجهی پیدا کرد و این محل را به اندازه‌ای پسندید که کاخی به نام فرح آباد در آن جا بنا کرد. بزرگان و درباریان نیز خانه‌ها و سراهایی در آن ساختند تا فرح آباد شهر کوچکی شد و نام آن را نیز فرح آباد یا سرای شادمانی نهاد.

فرح آباد میدانی داشت همانند میدان نقش جهان اصفهان. در نزدیکی دریا قصر جهان‌نما افتاده بود و در جنوب میدان، مسجد گنبدداری قرار داشت. میدان، زیر طاقی‌هایی داشت که به آن شکل کاروانسرای می‌بخشید. در زیرطاقی‌ها، دکان‌های زیادی وجود داشت.

سرتامس هربرت، جهانگرد انگلیسی در سال ۱۰۳۷ هـ ق، فرح آباد را دید و حیاط کاخ شاه را به حیاط کاخ فوتتن بلو، کاخ فرانسوای اول، پادشاه فرانسه تشبیه کرده و گفته است که کلیه هنرهای باغداری در آن آشکار است.

شاردن نیز در سال ۱۰۷۷ هـ ق / ۱۶۶۶ م، فرح آباد را دید و از ظرفهای طلایی مرصع به جواهر که در آن محل بوده، سخن گفته است.

شاه عباس فرح آباد را با ساری به وسیله راه سنگفرش شده‌ای پیوند داد و برای رسیدگی به همه امور راه‌سازی، زمستان سال ۱۰۲۰ و بهار ۱۰۲۱ هـ ق / ۱۶۱۲ م، را در مازندران گذراند.

این بندر در دوران صفویه، به ویژه در زمان پادشاهی شاه عباس بزرگ پیشرفت بسیار کرد و شهر اصلی مازندران بود. پیتر و دلاواله ایتالیایی، می‌گوید:

«شاه تمام کوشش خود را برای توسعه و زیبایی این شهر به کار می‌برد، به

طوری که فرح آباد اکنون اولین شهر این ایالت شده است.»^{۱۶}

در جای دیگر، می‌نویسد:

«در این جا نقطه‌ای که ایالت مازندران به دریای خزر منتهی می‌شود، شاه

عباس از چندی پیش در جلگه پهناوری دستور بنای شهر فرح‌آباد را داده است... ولی چون شهر هر روز رو به توسعه می‌رود حدس می‌زنم به زودی به کنار آب برسد.

شاه نام فرح‌آباد را که مرکب از دو کلمه فرح به معنی انبساط و نشاط و آباد به معنی دایر و برقرار است به روی آن گذارده و عواملی که در مرحله اول او را وادار به بنای این شهر کرده‌اند، عبارتند از عشق به آبادانی و زیبایی مملکت که می‌توان گفت در وجودش نهفته است و دقیقه‌ای از این فکر غافل نیست، و علاقه مخصوصی که به ایالت مازندران دارد، زیرا مادرش اهل این منطقه بوده و خودش نیز همیشه می‌گوید خون مازندرانی در رگهایش جریان دارد.^{۱۷}

رابینو در سفرنامه مازندران و استرآباد، می‌گوید:

«فرح‌آباد، سابقاً به تبونه معروف بوده و به وسیله شاه عباس در سال ۱۰۲۰ هجری قمری ساخته شده است.»^{۱۸}

در سال ۱۰۷۹ هـ ق / ۱۶۶۸ م، قزاق‌های روسی ایالت دون در شمال دریای سیاه به سرکردگی استنکارازین، بندر فرح‌آباد را چپاول کرده و به کلی ویران ساختند. جرج.ن. لرد گرزُن، نایب‌السلطنه هندوستان (۱۸۵۹ - ۱۹۲۵ م) درباره تجاوز روس‌ها به فرح‌آباد و چپاول آن، در کتاب ایران و قضیه ایران، می‌نویسد:

«قزاق‌های جنوب روسیه در اثر ترغیب گراندوک مسکو به منظور انتقام اندک اهانتی که شاه‌عباس کبیر نسبت به سفیر او روا داشته بود، به مازندران حمله بردند و مقرر شاه یعنی فرح‌آباد را مورد تاخت و تاز قرار دادند و زمستان را در شبه جزیره میان‌کاله (شاخ میانه قد)... سنگر گزیدند، ولی ایرانیان برایشان تاخته و خواه به علت دلاوری بیشتر و یا بخت و اقبال مساعدتر از آن چه در قرن حاضر اعقاب ایشان دارند، توانستند این مهاجمان بیگانه را بیرون کنند...»^{۱۹}

در جای دیگر ضمن ستایش فرح‌آباد، می‌نویسد:

«... شهر دارای خیابان‌هایی بود که بیش از یک فرسنگ طول داشته، در

قصر فرح‌آباد، شاه‌عباس در ژانویه ۱۶۸۸ در چهل و سومین سال

پادشاهی و هفتاد و یکمین سال عمر خود وفات کرد.»^{۲۰}

نام این بندر پس از پیروزی انقلاب اسلامی در سال ۱۳۵۷ ه.ش، به بندر خزرآباد

تغییر یافت.

۵- نکا

۵-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر نکا در شمال شهر نکا و کنار نیروگاه نکا و دریای مازندران، تقریباً بین ۳۶

درجه و ۳۹ دقیقه پهنای شمالی و ۵۳ درجه و ۱۹ دقیقه درازای خاوری قرار دارد.^{۲۱}

بلندی این بندر از سطح دریا حدود ۵۰ متر است. فاصله هوایی آن تا تهران حدود ۲۰۹

کیلومتر^{۲۲} و فاصله زمینی آن تا شهر نکا ۱۵، تا ساری ۳۵، تا بهشهر ۲۱ کیلومتر است.

۵-۲- نام بندر نکا

به طوری که از آثار تاریخی این ناحیه برمی‌آید، شهر نکا پیش از اسلام، آباد بوده

و در روزگار مغول ویران گشته است. این محل به نام «تاریخ باغ» سرشناس بوده، ولی به

مناسبت رودخانه بزرگ نکا که از میان شهر می‌گذرد، نکا نامیده شده است.^{۲۳}

این بندر دارای اسکله، موج‌شکن خاوری و باختری، بارانداز، کانال خروج آب،

و... است و ویژه نیروگاه نکا می‌باشد.

۶- امیرآباد

۶-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر امیرآباد در خاور نیرگاه نکا در کنار دریای مازندران، بین ۳۶ درجه و ۴۷ دقیقه پهنای شمالی و ۵۳ درجه و ۲۱ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته و ۱۵ متر از سطح آب دریاهاى آزاد پایین‌تر است.^{۲۴} فاصله زمینی نکا تا نیرگاه نکا ۱۰، تا بهشهر ۲۸، تا بندر ترکمن ۱۱۶، تا ساری ۷۵ کیلومتر است.

۶-۲- تأسیسات بندری

بندر امیرآباد تنها به عنوان یک بندر صیادی و صادرات فرآورده‌های شیلاتی طراحی شده است. از آن جا که در آینده خطوط کشتیرانی بار و مسافر در دریای مازندران برقرار خواهد شد و با توجه به این که سیلوی نکا با ظرفیت ۱۱۰ هزار تن در فاصله حدود ۳۰ کیلومتری این بندر قرار دارد، چنان چه برای پهلوگیری کشتی‌های بار و مسافر و همچنین تخلیه و حمل یکسره‌گندم، اسکله مناسبی در این بندر ایجاد شود، در پیشرفت این بندر کمک شایانی خواهد شد. این بندر دارای اسکله و ۱۱ فروند قایق موتوری ۵/۰ تنی به درازای ۶ متر و پهنای ۲ متر می‌باشد.

۶-۳- نام بندر امیرآباد

از آن جا که شهرها و روستاها به نام کسانی که آنها را بنیان نهاده یا آباد کرده نامگذاری می‌شود، شاید این بندر در گذشته توسط امیرنامی که از بزرگان و سرشناسان ناحیه و خاندان‌ها بوده بنا گردیده و یا با کوشش‌های وی آباد و گسترش یافته، امیرآباد نامیده شده است.

۷- گز

۷-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر گز با پهنه‌ای حدود ۵/۵ کیلومترمربع در باختر گرگان و جنوب بندر ترکمن در جنوب خلیج گرگان و کنار دریای مازندران، بین ۳۶ درجه و ۴۶ دقیقه و ۳۰ ثانیه پهنای شمالی و ۵۳ درجه و ۵۷ دقیقه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته و ۱۵ متر از سطح آب دریا‌های آزاد پایین‌تر است.

فاصله هوایی بندر گز تا تهران ۲۶۷ کیلومتر^{۲۵} و فاصله زمینی آن تا ساری ۸۹، تا تهران ۳۳۹، تا بندر ترکمن ۲۸، تا گرگان ۴۸ تا بابلسر ۱۴۶ کیلومتر است.

گاهی توفانهای فصلی و ناآرام از سوی دریا روی می‌دهد. بالا آمدن سطح آب در چند سال اخیر، خانه‌های مسکونی نزدیک کرانه را به خطر انداخته است. بازمانده اسکله پیشین آن، کماکان وجود داشته و در حال حاضر این اسکله حدود ۵۰۰ متر از کرانه فاصله دارد. خط آهن گرگان- تهران از مرکز شهر و به فاصله ۵۰۰ متری از اسکله عبور می‌کند. این بندر تأسیسات پهلوگیری و موج‌شکن ندارد.

۷-۲- نام بندر گز

این بندر در گذشته بندر کناره نامیده می‌شده است.^{۲۶} میرزا ابراهیم در سفرنامه استرآباد، مازندران و گیلان از آن به نام بندر جز یاد کرده که عربی شده بندر گز است.^{۲۷} بندر گز از دو پاره بندر و گز تشکیل شده است. بندر به معنی محل بارگیری کشتی‌ها و توقف آنها در کنار دریا و بندرگاه و شهر کنار دریاست.

گز، نام روستایی است در ۴ کیلومتری جنوب بندر گز در پای جنگل کوه‌های جهان‌مورا در مسیر جاده پیشین بهشهر- گرگان، که پیش از پیدایی بندر گز، این روستا وجود داشته است. و این بندر به واسطه نزدیک بودن به روستای گز، از نام این آبادی ریشه گرفته و به صورت پیش‌بندر روستای گز شمرده شده است.^{۲۸}

محمدعلی خان قورخانچی صولت‌نظام، در نخبه سیفیه، (تألیف ۱۳۲۱ ه.ق) از این بندر به نامهای بندر گز و بندر جز یاد کرده است:

«بندرگز واقع در ساحل بحر خزر و بهترین بنادر این دریاست.»

در جای دیگر می‌نویسد:

«کلیه داد و ستد تجار استرآباد با تجار مسیحی است که در بندر جز هستند، و بیشتر تجارت تجار مسیحی با تجار استرآبادی تجارت پنبه و پوست و کنجد و شالی و برنج است، و اول کسب تجار داد و ستد قند و چایی و شکر و همه قسم پارچه‌های روسی و خرازی و بلورآلات است.»^{۲۹}

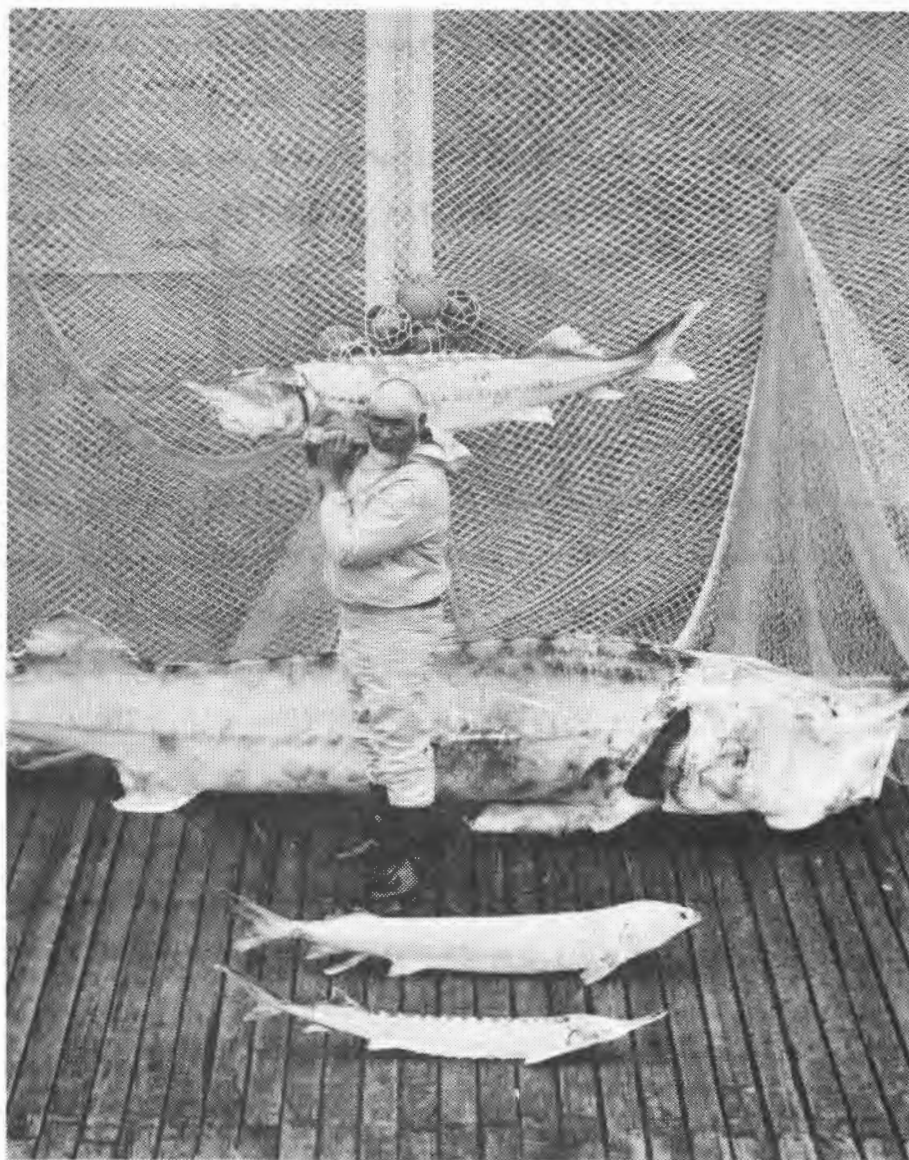
بعضی نیز بر این باورند که به دلیل رویش درختچه‌های گز در زمین‌هایی نیمه‌شور بخش شمالی شهر بندر گز و قرار گرفتن شهر در کنار دریای مازندران، این شهر به نام «بندر جز» سرشناس گردید و در ۱۳۱۶ ه.ش، واژه جز که عربی شده گز است، بار دیگر به گز تبدیل شد.^{۳۰}

این بندر پیش از ایجاد بندر ترکمن در ۱۳۰۶ ه.ش، اهمیت بیشتری داشت و بندر گز، بندر شهرهای گرگان، شاهرود و دامغان شمرده می‌شده و کالاهای بازرگانی بسیاری از این بندر وارد و صادر می‌شده است، ولی پس از ایجاد بندر ترکمن و پسروی آب دریای مازندران، اهمیت خود را از دست داد و تنها منابع اقتصادی آن، وجود چند کارخانه و چند آبادی همجوار است.^{۳۱}

۸- ترکمن

۸-۱- جایگاه جغرافیایی

بندر ترکمن با پهنه‌ای حدود ۹ کیلومترمربع در باختر گرگان و انتهای راه آهن سرتاسری کشور در بخش خاوری خلیج گرگان در برابر رأس شبه جزیره میان‌کاله کنار



اسکله ماهیگیری بندر ترکمن

دریای مازندران، بین ۳۶ درجه و ۵۳ دقیقه و ۳۰ ثانیه پهنای شمالی و ۵۴ درجه و ۴ دقیقه و ۱۵ ثانیه درازای خاوری نسبت به نیمروز گرینویچ قرار گرفته و ۲۰ متر از سطح آب دریا‌های آزاد پایین‌تر است.

فاصله هوایی بندر ترکمن تا تهران ۲۸۱ کیلومتر^{۳۲} و فاصله زمینی آن تا ساری حدود ۱۰۶، تا تهران ۳۵۶، تا نوشهر ۲۸۸، تا بابلسر ۱۷۱، تا گرگان ۳۶ و تا بندرگز ۲۸ کیلومتر است.

۸-۲- تأسیسات بندری

بر پایه پژوهش‌ها و بررسی‌هایی که توسط کارشناسان سخت‌کوش سازمان بنادر و کشتیرانی به عمل آمده است، بندر ترکمن در گذشته دارای سه اسکله بوده که اسکله شماره یک آن، به درازای ۷۳۰ متر و پهنای ۱۳ متر در ۱۳۰۷ ه.ش، ساخته شده بود. این اسکله در حال حاضر به دلیل پایین بودن سطح آب دریای مازندران و افزایش رسوبهای آن، و نیز از بین رفتن کامل عرشه و فرسودگی شمع‌ها، قابل بهره‌برداری نیست. اسکله شماره ۲ آن، به درازای ۱۰۴ متر و پهنای ۱۳ متر، ویژه پهلو گرفتن واحدهای شیلات در خلیج گرگان است.

اسکله شماره ۳ به درازای ۱۶۴ متر و پهنای ۲۰/۵ متر بوده است، که در زمان جنگ جهانی دوم، توسط متفقین، برای حمل و نقل کالاهای جنگی ساخته شده بود. در حال حاضر در بندر ترکمن دو اسکله چوبی وجود دارد، که اسکله شماره یک آن، به درازای ۳۰ متر و پهنای ۳ متر و آبخور ۲ متر و اسکله شماره ۲ به درازای ۲۵ متر و پهنای ۲/۵ متر است.^{۳۳}

۸-۳- نام بندر ترکمن

این بندر در سال ۱۳۰۶ ه.ش، به فرمان پهلوی دوم ایجاد گردید و از همان زمان راه آهن سراسری کشور در محلی که قرارگاه نظامی بود، آغاز شد و ساختمان راه آهن

دریای مازندران، بندرها و جزیره‌ها / ۳۰۷

سراسری ایران (بندر ترکمن - بندر امام خمینی) از ۲۳ مهر ۱۳۰۶ ه.ش، تا چهارم شهریور ۱۳۱۷ ه.ش، به درازا کشید و به همین جهت این بندر از بندرهای مهم شمال کشور شمرده شد و بندر شاه نامیده شد.^{۳۴} با پیروزی انقلاب اسلامی ایران در بهمن ۱۳۵۷ ه.ش، چون این بندر در ناحیه ترکمن صحرا قرار دارد، به بندر ترکمن تغییر نام یافت.

پی‌نوشت‌های فصل چهارم

- ۱ - جعفری، مهندس عباس. شناسنامه جغرافیای طبیعی ایران، ص ۱۴ و ۲۷
- ۲ - بخش سازه و هیدرولیک. شناسنامه بنادر تجاری بزرگ، جلد اول، نوشهر، ص ۶۱-۶۷
- ۳ - غفاری، فرخ. شمال ایران، ص ۱۲۹
- ۴ - دبیران گروه‌های آموزشی جغرافیای استانها. جغرافیای کامل ایران، جلد دوم، ص ۱۴۱۱
- ۵ - مرکز آمار ایران. شناسنامه شهرهای کشور، ۱۳۶۴، جلد ۴، استان مازندران، ص ۴۸
- ۶ - مرعشی، سید ظهیرالدین. تاریخ طبرستان و رویان و مازندران، ص ۴۴۲-۴۴۳
- ۷ - میرزا محمد ابراهیم. سفرنامه استرآباد و مازندران و گیلان، ص ۱۳۱
- ۸ - جعفری، همان کتاب، ص ۵ و ۱۸
- ۹ - رابینو، هل. مازندران و استرآباد، ص ۲۷ و ۸۳
- ۱۰ - کرزن، جرج. ن. ایران و قضیه ایران، جلد اول، ص ۵۰۱
- ۱۱ - همان کتاب، ص ۲۹
- ۱۲ - همان کتاب، ص ۱۸۱
- ۱۳ - محمودزاده، سرهنگ کمال. شناخت دریای مازندران، ص ۲۴۰، سالنامه شهرداری‌ها، ص ۱۰۸
- ۱۴ - پاپلی یزدی، دکتر محمد حسین. فرهنگ آبادی‌ها و مکانهای مذهبی کشور، ص ۳۸۸
- ۱۵ - دلاواله، پیتر. سفرنامه پیترودلاواله، ص ۱۶۹
- ۱۶ - همان کتاب، ص ۱۱۴
- ۱۷ - همان کتاب، ص ۱۶۹
- ۱۸ - رابینو، همان کتاب، ص ۲۴۱
- ۱۹ - کرزن، همان کتاب، ص ۲۵۵-۲۵۶
- ۲۰ - همان کتاب، ص ۴۹۷

- ۲۱ - مرکز آمار ایران، همان کتاب، ص ۴۸
- ۲۲ - جعفری، همان کتاب، ص ۲۶
- ۲۳ - اتحادیه شهرداری‌های ایران. سالنامه شهرداری‌ها، ص ۱۲۱
- ۲۴ - پاپلی یزدی، همان کتاب، ص ۶۸
- ۲۵ - جعفری، همان کتاب، ص ۶ و ۱۹
- ۲۶ - رابینو، همان کتاب، ص ۱۱۰
- ۲۷ - میرزا ابراهیم، همان کتاب، ص ۷۸
- ۲۸ - صحابی فرد سنگسری. جغرافیای تاریخی شهر بندرگز، و...، ص ۳۴
- ۲۹ - قورخانچی، محمدعلی خان. نخبه سیفیه، استرآباد نامه، ص ۶ و ۲۷
- ۳۰ - صحابی فرد سنگسری، همان کتاب، ص ۳۴
- ۳۱ - اتحادیه شهرداری‌های ایران، همان کتاب، ص ۱۰۹
- ۳۲ - جعفری، همان کتاب، ص ۶ و ۱۹
- ۳۳ - گروه شناسنامه بندر. گذری بر کرانه‌های سبز خزر، ص ۸۶
- ۳۴ - ترسکینسکی، مهندس اناتول. تاریخچه مختصر راه‌آهن در ایران، ص ۱

بخش چهارم

فهرست‌ها

نام‌کسان

- ابن بلخی: ۱۴۳
ابن حوقل: ۱۸۰
اصفهانی، حمزه: ۲۵۸، ۲۵۳
اعتماد السلطنه، محمد حسن خان: ۱۴۲، ۱۸۶، ۲۰۳، ۲۰۹، ۲۴۴، ۲۴۹، ۲۵۱، ۲۵۸
افشار سیستانی، ایرج: ۱۸، ۱۲۴
الثاریوس، آدام: ۲۶۵
بریمانی: ۲۶۲
بلگریو، سرچارلز: ۵۱، ۵۴، ۵۷
پارسونز، سرآنتونی: ۵۹
پیرنیا، حسن: ۲۴۵
تاورنیه، بارون: ۴۲
جرجی زیدان: ۱۸۷
جنیدی، فریدون: ۱۲۵
عامی، مهندس احمد: ۲۴۴
حسینی فساپی، میرزا حسن: ۱۴۳
حموی، یاقوت: ۱۴۵، ۲۰۹
خراسانی، محمد بن نجیب بکران: ۱۸۲
داریوش هخامنشی: ۳۱، ۱۷۳، ۲۰۳
رامهرمزی، ناخدا بزرگ شهریار: ۳۸
رایت، دنیس: ۵۸
رجبعلی زاده، احمد: ۱۸
سدیدالسلطنه، محمد علی: ۱۳۰، ۲۰۰
سگزی = سیستانی: ۲۵۱
سلطانی بهبهانی: ۱۸۷

۳۱۴ / نام دریاها، بندرها و جزیره‌های ایران

- سیستانی، ملک شاه حسینی: ۱۸۵
شهرزادی، موبدرستم: ۲۸۴
صدام حسین: ۲۸
کامرون، جورج: ۱۴۰
کستلر، آرتور: ۲۵۲
کسروی، احمد: ۲۶۵
لُردگُرزَن: ۵۶
مستوفی، حمدالله: ۹۳، ۹۸، ۲۶۵
مقدمی فرد، محمد: ۱۸
مقدونی، اسکندر: ۳۳، ۸۴
ملک زاده، سرهنگ علی: ۱۲۷
نیارخوس، دریا سالار مقدونی: ۳۳
نیبور، کارستن: ۱۲۳
ویلسن، سرآرنولد: ۵۶، ۵۷
هاردینگ، سرآرتور: ۵۶، ۵۷
هالیدی، فرد: ۵۹
هرودوت: ۲۴۸

نام جایها

- آبادان: ۷۹، ۷۶، ۴۰
آبسکون: ۲۵۷
آشوراده: ۲۵۰
آفریقا: ۲۸
آمریکا: ۲۶
اروندروود: ۸۷، ۷۳، ۳۱، ۲۵
اریتره = دریای سرخ = بحر احمر = قَلْزَم: ۳۱، ۳۳، ۴۱، ۴۲، ۴۹، ۵۱، ۵۳، ۵۵
اقیانوس هند: ۲۶، ۲۸، ۳۸، ۳۹، ۱۶۷، ۱۷۳، ۱۷۶، ۱۸۱، ۱۸۵، ۲۴۳
انگلستان = بریتانیا: ۵۵، ۵۶، ۵۸، ۵۹، ۱۸۹، ۱۹۱
اهواز: ۸۱، ۷۹، ۷۳
بابلسر: ۲۹۷، ۲۹۶، ۲۹۵
باکو: ۲۶۷، ۲۶۶، ۲۶۵
بحرین: ۵۷، ۴۸، ۲۵
بصره: ۴۲، ۲۵
بغداد: ۴۸
بندر آستارا: ۲۷۹، ۲۲۷
بندر امام خمینی (بندر شاهپور پیشین): ۷۹، ۸۰، ۸۱
بندر امیرآباد: ۳۰۳، ۳۰۲
بندر انزلی: ۱۸، ۲۲۷، ۲۴۰، ۲۸۰، ۲۸۱، ۲۸۲، ۲۸۳، ۲۸۴، ۲۸۵، ۲۸۷
بندر بریس: ۲۱۳
بندر بوشهر: ۲۵، ۹۰، ۹۵، ۹۶، ۹۷، ۹۸، ۹۹، ۱۰۰، ۱۰۱، ۱۰۲، ۱۰۵
بندر ترکمن: ۳۰۶، ۳۰۵، ۳۰۴
بندر پسابندر: ۲۱۵
بندر تنگ: ۲۰۵
بندر تیس: ۲۰۸

۳۱۶ / نام دریاها، بندرها و جزیره‌های ایران

بندر جاسک: ۱۰۳، ۱۳۵، ۲۰۱، ۲۰۲، ۲۰۳، ۲۰۴، ۲۱۰

بندر چابهار: ۱۰۳، ۱۳۸، ۱۷۰، ۲۰۴، ۲۰۵، ۲۰۷، ۲۰۹، ۲۱۰، ۲۱۱، ۲۱۳، ۲۱۴، ۲۱۵

بندر چارک: ۱۰۹، ۱۱۱

بندر چمخاله: ۲۸۸، ۲۸۹

بندر چیرو: ۱۰۸

بندر حسنیه: ۱۱۰

بندر خر مشهر: ۲۵، ۷۳، ۷۴، ۷۵، ۷۶، ۷۹، ۱۲۰

بندر خسروآباد: ۸۷

بندر خمیر: ۱۱۶، ۱۱۷

بندر دوان: ۱۱۴، ۱۱۵

بندر دیر: ۹۸

بندر دیلم: ۹۰، ۹۲

بندر ریگ: ۹۴، ۹۵

بندر زیارت: ۲۰۰

بندر سلیمانان: ۸۹

بندر سیریک: ۲۰۱

بندر شناس: ۱۱۱

بندر شهید بهشتی: ۲۱۲

بندر شهید رجایی: ۱۱۷، ۱۱۸

بندر شهید کلاتری: ۲۱۳

بندر طاهری = سیراف: ۹۹، ۱۰۰، ۱۰۲

بندر عباس: ۱۱۷، ۱۱۹، ۱۲۰، ۱۲۱، ۱۲۲، ۱۴۷، ۱۵۵، ۲۰۲، ۲۰۳

بندر عسلویه: ۱۰۲

بندر فرح آباد: ۲۹۸، ۲۹۹، ۳۰۰

بندر فریدونکار: ۲۹۳، ۲۹۵

بندر قُصبه: ۸۷

- بندر کلات: ۱۰۸، ۲۰۴
بندر گنارک: ۲۰۶، ۲۰۷
بندر کنکان: ۹۵، ۹۸
بندر گنگ: ۱۱۴
بندر کوهستک: ۱۹۹، ۲۰۰
بندر کیاشهر: ۲۸۶، ۲۸۸
بندر گز: ۳۰۲، ۳۰۳
بندر گناوه: ۹۲، ۹۳، ۹۴
بندر گواتر: ۲۰۷
بندر گوردیم: ۲۰۶
بندر لنگه: ۱۰۲، ۱۱۱، ۱۱۲، ۱۱۳، ۱۳۲، ۱۴۸
بندر ماهشهر: ۷۶، ۷۸، ۸۱
بندر معلم: ۱۱۵، ۱۱۶
بندر مغو: ۱۱۰
بندر مقام: ۱۰۷
بندر میناب: ۱۹۹، ۲۰۱
بندر نخیلو: ۱۰۷، ۱۲۹، ۱۳۲
بندر نکا: ۳۰۱
بندر نوشهر: ۲۹۱، ۲۹۳، ۲۹۶
بندر هندیجان: ۸۱، ۸۲، ۸۳، ۸۵، ۸۶
پاکستان: ۱۷
تالش: ۲۲۱، ۲۴۸، ۲۷۱، ۲۷۷
تبرستان: ۲۵۲، ۲۵۳
تنگه هرمز: ۱۷، ۲۳، ۳۱، ۱۴۹، ۱۸۸
تهران: ۷۳، ۷۶، ۷۸، ۷۹، ۸۱، ۱۰۳، ۱۲۰، ۱۳۸، ۱۴۱، ۲۱۰
جزیره المَسندم: ۲۳

۳۱۸ / نام دریاها، بندرها و جزیره‌های ایران

جزیره بوموسی: ۱۲۰، ۱۲۲، ۱۲۳، ۱۲۴، ۱۳۵

جزیره بونه: ۸۸

جزیره تَنب بزرگ: ۲۳، ۱۲۶

جزیره خارگ: ۱۰۳، ۱۰۴، ۱۰۵، ۱۳۵

جزیره دیره: ۸۹

جزیره سیری: ۱۲۷، ۱۲۸، ۱۳۵

جزیره شتوار: ۱۲۷، ۱۲۹

جزیره شیخ اندرابی: ۱۲۹، ۱۳۰

جزیره شیف: ۱۰۵

جزیره فارور: ۲۳، ۱۳۰، ۱۳۱، ۱۳۲

جزیره فارورگان: ۱۳۲، ۱۳۳، ۱۳۴

جزیره قبرناخدا: ۸۹

جزیره قشم: ۱۲۰، ۱۲۶، ۱۳۵، ۱۳۶، ۱۳۷، ۱۳۸

جزیره کیش: ۴۱، ۱۰۹، ۱۳۵، ۱۳۸، ۱۳۹، ۱۴۰، ۱۴۱، ۱۴۲، ۱۴۳، ۱۴۴، ۱۴۵، ۱۴۶

۱۴۷، ۱۵۲

جزیره لارک: ۱۴۷

جزیره لاوان: ۱۴۸، ۱۵۲

جزیره مینو: ۹۰

جزیره هرموز: ۱۲۰، ۱۴۸، ۱۴۹، ۱۵۰، ۱۵۱، ۱۵۲

جزیره هندرابی: ۱۵۲، ۱۵۳، ۱۵۶

جزیره هنگام: ۱۵۴، ۱۵۵

خراسان: ۲۵۷، ۲۵۸

خلیج العربی: ۴۹

خلیج فارس: ۱۷، ۲۳، ۲۵، ۲۶، ۲۷، ۲۸، ۲۹، ۳۱، ۳۳، ۳۴، ۳۵، ۳۶، ۳۹، ۴۱، ۴۲، ۴۴

۴۵، ۴۸، ۵۲، ۵۳، ۵۴، ۵۵، ۵۶، ۵۷، ۵۸، ۶۰، ۶۳، ۶۴، ۶۶، ۷۸، ۸۵، ۸۶ و بیشتر

صفحات

خورموسی: ۷۹، ۸۸

خوزستان: ۴۰، ۷۳

دریای پارس: ۱۷، ۲۴، ۲۶، ۳۳، ۳۴، ۳۸، ۳۹، ۴۱، ۴۲، ۴۴، ۴۵، ۴۶، ۴۸، ۴۹، ۵۰

۱۷۴، ۱۷۶، ۱۷۸، ۱۸۲، ۱۸۵ و بیشتر صفحات

دریای مازندران: ۱۷، ۲۲۱، ۲۲۲، ۲۲۴، ۲۲۵، ۲۲۷، ۲۲۸، ۲۳۰، ۲۳۱، ۲۳۳، ۲۳۴

۲۳۹، ۲۴۰، ۲۴۳، ۲۴۴، ۲۴۵، ۲۴۶، ۲۵۲، ۲۵۳، ۲۵۵، ۲۵۷، ۲۵۸، ۲۶۰، ۲۶۵، ۲۶۷

دریای مکران (دریای عمان): ۱۷، ۳۳، ۶۲، ۱۴۹، ۱۶۵، ۱۶۷، ۱۶۸، ۱۶۹، ۱۷۰، ۱۷۱

۱۷۲، ۱۷۳، ۱۷۴، ۱۷۵، ۱۷۹، ۱۸۰، ۱۸۲، ۱۸۳، ۱۸۵، ۱۸۷، ۱۸۸، ۱۹۰، ۱۹۲، ۱۹۳

۱۹۴، ۲۰۱، ۲۰۹

دیلم مازندران: ۲۶۰

رود جراحی: ۲۵

رود کارون: ۲۵، ۷۳

رود کرخه: ۲۵

رود میناب: ۲۵

ساری: ۲۶۰، ۲۶۲

ساکازنه: ۲۴۹

عراق: ۲۸

عربستان: ۳۷

عمان: ۱۴۷، ۱۴۹، ۱۸۴، ۱۹۲، ۱۹۳

غازیان: ۲۸۴، ۲۸۵

قزوین: ۲۶۲، ۲۶۳

قطر: ۱۴۱، ۱۴۴

کاسپین: ۲۴۷، ۲۴۸، ۲۵۰، ۲۵۶

کویت: ۲۵، ۶۰، ۱۲۰، ۱۳۸، ۱۴۱

گرگان: ۲۲۱، ۲۳۵، ۲۵۷

گیلان: ۲۳۱، ۲۳۴، ۲۴۰، ۲۴۱، ۲۵۸، ۲۶۰، ۲۷۷

۳۲۰ / نام دریاها، بندرها و جزیره‌های ایران

لارستان: ۱۴۷

مازندران: ۲۶۸

مصر: ۳۲

هرمزگان: ۱۰۷

هندوستان: ۵۶، ۵۷، ۸۱، ۸۴، ۸۶، ۱۷۶، ۱۷۷، ۱۹۰

هیرکانیا: ۲۴۴، ۲۴۵، ۲۴۶، ۲۴۷

یمن: ۶۷

۱- فهرست منابع

- ۱- آبادی باویل، دکتر محمد. ضرائف و طرائف، تهران، انجمن استادان زبان و ادبیات فارسی، ۱۳۵۸
- ۲- آل احمد، جلال. جزیره خارگ، دُرّ یتیم خلیج فارس، تهران، امیرکبیر، ۱۳۶۱
- ۳- آل داود، سید علی. دو سفرنامه از جنوب ایران در سالهای ۱۲۵۶ - ۱۳۰۷ ه.ق، تهران، انتشارات امیرکبیر، ۱۳۶۸
- ۴- آیتی عبدالمحمد. تحریر تاریخ و صاف، تهران، بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۴۶
- ۵- ابن بطوطه. سفرنامه ابن بطوطه، جلد اول، ترجمه محمدعلی موحد، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، تهران، ۱۳۵۹
- ۶- ابن بلخی. فارس‌نامه. به اهتمام گای لسترنج و رینولد الن نیکلسون، تهران، دنیای کتاب، ۱۳۶۳
- ۷- ابن حوقل. صورة الارض، ترجمه دکتر جعفر شعار، تهران، انتشارات بنیاد فرهنگ ایران، اردیبهشت ۱۳۴۵
- ۸- ابن خردادبه. المسالک و الممالک، ترجمه دکتر حسین قره‌چانلو، تهران، بی‌نا، ۱۳۷۰
- ۹- ابن رُسته. الاعلاق النفیسه، ترجمه دکتر حسین قره‌چانلو، تهران، انتشارات امیرکبیر، ۱۳۶۵
- ۱۰- ابن واضح یعقوبی. تاریخ یعقوبی، ترجمه دکتر محمد ابراهیم آیتی، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۵۶
- ۱۱- ابوالفداء. تقویم البلدان، ترجمه عبدالمحمد آیتی، تهران، انتشارات بنیاد فرهنگ ایران، پاییز ۱۳۴۹
- ۱۲- ابودلف. سفرنامه ابودلف در ایران، ترجمه سید ابوالفضل طباطبایی، تهران، کتابفروشی زوار، ۱۳۵۴
- ۱۳- اتحادیه شهرداری‌های ایران. سالنامه شهرداری‌ها، تهران، انتشارات اتحادیه شهرداری‌ها، ۱۳۴۵
- ۱۴- اداره جغرافیایی ارتش. فرهنگ جغرافیایی، آبادی‌های کشور جمهوری اسلامی ایران، بندر عباس، جلد ۱۲۲، تهران، ۱۳۶۲

- ۱۵ - اداره جغرافیایی ارتش. فرهنگ جغرافیایی، آبادی‌های کشور جمهوری اسلامی ایران، طاهروی، جلد ۱۳۱، تهران، ۱۳۶۷
- ۱۶ - اداره کل آمار و ثبت احوال. کتاب اسامی دهات کشور، جلد اول، تهران، فروردین ۱۳۲۹
- ۱۷ - اداره کل آمار و ثبت احوال. کتاب جغرافیا و اسامی دهات کشور، جلد دوم، تهران، اسفند ۱۳۲۹
- ۱۸ - اردلان، جمشید. چابهار در نگاهی گذرا، تهران، مرکز تحقیقات روستایی و اقتصاد کشاورزی، ۱۳۶۷
- ۱۹ - ارشاد، فرهنگ. مهاجرت تاریخی ایرانیان به هند، تهران، کشتیرانی ملی آریا، ۱۳۵۰
- ۲۰ - استخری، ابواسحاق ابراهیم استخری. مسالک و ممالک، به اهتمام ایرج افشار یزدی، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۴۷
- ۲۱ - اصفهانی، حمزه بن حسن. تاریخ پیامبران و شاهان، ترجمه دکتر جعفر شعار، تهران، انتشارات بنیاد فرهنگ ایران، تیر ۱۳۴۶
- ۲۲ - اعتمادالسلطنه، محمد حسن خان. التدوین فی احوال الجبال شروین (تاریخ سوادکوه مازندران) تصحیح و پژوهش مصطفی احمدزاده، تهران، انتشارات فکر روز، ۱۳۷۳
- ۲۳ - اعتمادالسلطنه، محمد حسن خان. تطبیق لغات جغرافیایی قدیم و جدید ایران، به تصحیح میرهاشم محدث، تهران، امیرکبیر، ۱۳۶۳
- ۲۴ - اعتمادالسلطنه، محمد حسن خان. مرآة البلدان، جلد اول، به کوشش دکتر عبدالحسین نوایی و میرهاشم محدث، تهران، مؤسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران، اسفند ۱۳۶۷
- ۲۵ - اعتمادالسلطنه، محمد حسن خان. مرآة البلدان، جلد چهارم، به کوشش عبدالحسین نوایی و میرهاشم محدث، تهران، مؤسسه انتشارات و چاپ دانشگاه تهران، خرداد ۱۳۶۸
- ۲۶ - افشار سیستانی، ایرج. بلوچستان و تمدن دیرینه آن، تهران، سازمان چاپ و انتشارات وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، بهار ۱۳۷۱
- ۲۷ - افشار سیستانی، ایرج. جزیره بوموسی و جزایر تنب بزرگ و تنب کوچک، تهران، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی وزارت امور خارجه، ۱۳۷۴
- ۲۸ - افشار سیستانی، ایرج. جزیره کیش و دریای پارس، تهران، شرکت انتشارات جهان

- معاصر، تابستان، ۱۳۷۰
- ۲۹ - افشار سیستانی، ایرج. جزیره هندرابی و دریای پارس و نگاهی به جزایر فارور و فارورگان، تهران، بی‌نا، زمستان ۱۳۷۱
- ۳۰ - افشار سیستانی، ایرج. چابهار و موقعیت ژئوپولیتیک و استراتژیک آن، مجله مناطق آزاد، سال اول، شماره دوم، فروردین ۱۳۷۰
- ۳۱ - افشار سیستانی، ایرج. خوزستان و تمدن دیرینه آن، جلد دوم، تهران، سازمان چاپ و انتشارات وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، بهار ۱۳۷۲
- ۳۲ - افشار سیستانی، ایرج. مقالات ایران‌شناسی، تهران، مؤسسه انتشاراتی و آموزشی نسل دانش، بهار ۱۳۶۹
- ۳۳ - افشار سیستانی، ایرج. نگاهی به یوشهر، جلد دوم، تهران، مؤسسه انتشاراتی و آموزشی نسل دانش، تابستان ۱۳۶۹
- ۳۴ - الثاریوس، آدام. سفرنامه آدام الثاریوس، ترجمه احمد بهپور، تهران، سازمان انتشاراتی و فرهنگی ابتکار، ۱۳۶۳
- ۳۵ - امام شوشتری، سیدمحمدعلی. تاریخ جغرافیایی خوزستان، تهران، امیرکبیر، ۱۳۳۱
- ۳۶ - امام شوشتری، سیدمحمدعلی. دریای مکران و پارس، مجله بررسی‌های تاریخی، سال ۳، شماره ۲، خرداد - تیر ۱۳۴۷
- ۳۷ - امام شوشتری. سید محمد علی. فرهنگ واژه‌های فارسی در زبان عربی، تهران، انجمن آثار ملی، تیر ۱۳۴۷
- ۳۸ - امین. منافع انگلیسی‌ها در خلیج فارس، ترجمه علی میرسعید قاضی، تهران، انتشارات زرین، بهار ۱۳۶۷
- ۳۹ - بارتولد، واسیلی ولادیمیرویچ. تذکره جغرافیای تاریخی ایران، ترجمه حمزه سردادور (طالب‌زاده)، تهران، اتحادیه، ۱۳۰۸
- ۴۰ - بختیاری اصل، فریرز. خلیج همیشه فارس، مجموعه سمینار بررسی مسائل خلیج فارس، تهران، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی، ۱۳۶۸
- ۴۱ - بخش سازه و هیدرولیک. شناسنامه بنادر تجارتي بزرگ، جلد اول، نوشهر، تهران، سازمان بنادر و کشتیرانی، زمستان ۱۳۷۱

- ۴۲ - بدیعی، دکتر ربیع. جغرافیای مفصل ایران، جلد اول، تهران، اقبال، ۱۳۶۲
- ۴۳ - بدیعی، دکتر ربیع. جغرافیای مفصل ایران، جلد سوم، تهران، اقبال، ۱۳۶۲
- ۴۴ - بریمانی، مهندس احمد. دریای خزر یا دریای مازندران، تهران، بی‌نا، ۱۳۲۶
- ۴۵ - بریمانی، مهندس احمد. نامهای قدیمی دریای مازندران، مجله تلاش، شماره ۲۸، اردیبهشت - خرداد ۱۳۵۰
- ۴۶ - بکران، محمدبن نجیب. جهان‌نامه، به کوشش محمد امین ریاحی، تهران، انتشارات ابن‌سینا، فروردین ۱۳۴۲
- ۴۷ - بوشهری، حاج محمد معین التجار. تذکره للمتقین، تفصیل جزیره هرمز، صورت احکام هیئت دولت مشروطه، تهران، فاروس، شهر رمضان ۱۳۲۹ ه.ق.
- ۴۸ - بیرونی، خوارزمی، ابوریحان. التفهیم لاوائل صناعةالتنجیم، به اهتمام استاد جلال‌الدین همایی، تهران، انجمن آثار ملی، ۱۳۵۲
- ۴۹ - بیرونی خوارزمی، ابوریحان. تحدید نهایات الاماکن لتصحیح مسافات المساکن، ترجمه احمد آرام، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۵۲
- ۵۰ - پاپلی‌یزدی، محمد حسین. فرهنگ آبادی‌ها و مکان‌های مذهبی، مشهد، بنیاد پژوهش‌های اسلامی آستان قدس رضوی، بهمن ۱۳۶۷
- ۵۱ - پارسونز، سرآنتونی. غرور و سقوط، ترجمه دکتر منوچهر راستین، تهران، انتشارات هفته، تیر ۱۳۶۳
- ۵۲ - پیرنیا (مشیرالدوله) حسن. ایران باستان، جلد اول، تهران، دنیای کتاب، ۱۳۶۲
- ۵۳ - پیرنیا (مشیرالدوله) حسن. ایران باستان، جلد سوم، تهران، دنیای کتاب، ۱۳۶۲
- ۵۴ - تاورنیه، بارون. سفرنامه تاورنیه، ترجمه ابوتراب نوری، تهران، کتابخانه سنایی، زمستان ۱۳۶۳
- ۵۵ - تبریزی، محمد حسین بن خلف. برهان قاطع، جلد اول، به اهتمام دکتر محمد معین، تهران، انتشارات امیرکبیر، ۱۳۶۱
- ۵۶ - تجلی‌پور، دکتر مهدی. نرم‌تنان مرواریدساز خلیج فارس، تهران، مرکز مطالعات و تحقیقات فرهنگی، ۱۳۶۲
- ۵۷ - ترسکینسکی، مهندس اتاتول. تاریخچه مختصر راه‌آهن در ایران، تهران، بنگاه راه‌آهن

دولتی ایران، ۲۳ مهر ۱۳۲۶

- ۵۸ - توکلی، احمد. تاریخ هرموز و ملوک آن، مجله کاوش، شماره ۵، تیرماه ۱۳۴۱
- ۵۹ - جعفری، مهندس عباس. شناسنامه جغرافیای طبیعی ایران، تهران، انتشارات گیتاشناسی، دی ماه ۱۳۶۳
- ۶۰ - جعفری، مهندس عباس. فرهنگ بزرگ گیتاشناسی، تهران، انتشارات گیتاشناسی، خرداد ۱۳۶۶
- ۶۱ - جلالی، مهندس محمدعلی. صنعت ماهی در خلیج فارس، تهران، فروردین ۱۳۳۹
- ۶۲ - جمالزاده، استاد محمدعلی. نام خلیج فارس در هزار سال پیش از این، مجله یغما، سال ۱۷، شماره ۸، آبان ۱۳۴۳
- ۶۳ - حافظ نیا، محمدرضا. خلیج فارس و نقش استراتژیک تنگه هرمز، تهران، سازمان مطالعه و تدوین کتب علوم انسانی دانشگاهها، ۱۳۷۱
- ۶۴ - حامی، مهندس احمد. سفر جنگی اسکندر مقدونی به درون ایران و هندوستان، بزرگترین دروغ تاریخ است، تهران، بی نا، ۱۳۵۴
- ۶۵ - حدودالعالم من المشرق الی المغرب. به کوشش دکتر منوچهر ستوده، تهران، کتابخانه طهوری، ۱۳۶۲
- ۶۶ - حسینی فسایی، حاج میرزا حسن. فارس نامه ناصری، جلد اول، تصحیح و تحشیه دکتر منصور رستگار فسایی، تهران، انتشارات امیرکبیر، ۱۳۶۷
- ۶۷ - حسینی فسایی، حاج میرزا حسن. فارس نامه ناصری، جلد دوم، تصحیح و تحشیه دکتر منصور رستگار فسایی، تهران، انتشارات امیرکبیر، ۱۳۶۷
- ۶۸ - حمیدی، دکتر سید جعفر. نهضت ابوسعید گناوه‌ای، تهران، خدمات فرهنگی رسا، ۱۳۵۹
- ۶۹ - حمیدی، دکتر سید جعفر. وزیرکشان، تهران، مؤسسه انتشاراتی و آموزشی نسل دانش، ۱۳۶۹
- ۷۰ - حمیدی، دکتر سید جعفر. هندیجان، مجله بندر و دریا، شماره ۲۶، فروردین ۱۳۶۹
- ۷۱ - حورانی، جورج. ف. دریانوردی عرب در دریای هند، ترجمه دکتر محمد مقدم، تهران، انتشارات ابن سینا، ۱۳۴۸

- ۷۲- خسروی، خسرو. جزیره خارگ در دوره استیلای نفت، تهران، انتشارات پیوند، ۱۳۵۹
- ۷۳- خلیلی، احمد. فرضیه برای مطالعه استراتژیک خلیج فارس، مجموعه مقالات سمینار خلیج فارس، تهران، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی، ۱۳۶۸
- ۷۴- خودزکو، الکساندر. سرزمین گیلان، ترجمه دکتر سیروس سهامی، تهران، انتشارات پیام، ۱۳۵۴
- ۷۵- دبیران گروه‌های آموزشی جغرافیای استانها. جغرافیای کامل ایران، جلد دوم، تهران، وزارت آموزش و پرورش، زمستان ۱۳۶۶
- ۷۶- درویش زاده، دکتر علی. زمین‌شناسی ایران، تهران، نشر دانش امروز، ۱۳۷۰
- ۷۷- دلواله، پیتر. سفرنامه پیترودلواله، ترجمه دکتر شجاع‌الدین شفا، تهران، بنگاه ترجمه نشر کتاب، ۱۳۴۸
- ۷۸- دورانت، ویل. تاریخ تمدن، مشرق‌زمین گاهواره تمدن، جلد اول، ترجمه احمد آرام و دیگران، تهران، سازمان انتشارات و آموزش انقلاب اسلامی، شهریور ۱۳۶۵
- ۷۹- دومرگان، ژاک. هیئت علمی فرانسه در ایران، مطالعات جغرافیایی، ترجمه دکتر کاظم ودیعی، تبریز، انتشارات چهر، خرداد ۱۳۳۸
- ۸۰- دهخدا، علی‌اکبر. لغت‌نامه دهخدا، جلد ۲۶، تهران، سازمان لغت‌نامه دانشگاه، ۱۳۳۷
- ۸۱- دهخدا، علی‌اکبر. لغت‌نامه دهخدا، جلد ۳۳، تهران، سازمان لغت‌نامه دانشگاه، ۱۳۳۷
- ۸۲- دهخدا، علی‌اکبر. لغت‌نامه دهخدا، جلد ۴۰، تهران، سازمان لغت‌نامه دانشگاه، ۱۳۳۷
- ۸۳- دهقان، ابوالحسن. نامهای ایرانی جزایر و بنادر خلیج فارس، مجموعه سخنرانی‌های دومین کنگره تحقیقات ایرانی، جلد دوم، به کوشش حمید زرین‌کوب، مشهد، دانشگاه مشهد، ۱۳۵۲
- ۸۴- دیاکونوف، ا. م. تاریخ ماد، ترجمه کریم کشاورز، تهران، انتشارات پیام، ۱۳۵۷
- ۸۵- رائین، اسماعیل. دریانوردی ایرانیان، جلد اول، تهران، بی‌نا، تیر ۱۳۵۰
- ۸۶- رائین، اسماعیل. دریانوردی ایرانیان، جلد دوم، تهران، بی‌نا، تیر ۱۳۵۰
- ۸۷- رایینو، هل. مازندران و استرآباد، ترجمه غ. وحید مازندرانی، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۴۳
- ۸۸- رایینو، هل. ولایات دارالمرز ایران - گیلان، ترجمه جعفر خماسی‌زاده، رشت، انتشارات

- طاعتی، ۱۳۶۶
- ۸۹ - رامهرمزی، ناخدا بزرگ شهریار. عجایب هند، ترجمه محمد ملک‌زاده، تهران، انتشارات بنیاد فرهنگ ایران، زمستان ۱۳۴۸
- ۹۰ - رایت، سردنيس. ایرانیان در میان انگلیسی‌ها، جلد دوم، ترجمه کریم امامی، تهران، نشر نو با همکاری انتشارات زمینه، ۱۳۶۵
- ۹۱ - رزم‌آرا، حسینعلی. جزایر خلیج فارس، سمینار خلیج فارس، جلد اول، تهران، اداره کل انتشارات و رادیو، مهر ۱۳۴۱
- ۹۲ - رنه گروسه. امپراتوری صحرانوردان، ترجمه عبدالحسین میکده، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۵۳
- ۹۳ - روحانی، ایرج. خرما، تهران، مرکز نشر دانشگاهی، ۱۳۶۷
- ۹۴ - زیدان، جرجی. تاریخ تمدن اسلام، ترجمه و نگارش علی جواهرکلام، تهران، انتشارات امیرکبیر، ۱۳۵۶
- ۹۵ - ستوده، حسینعلی. تاریخ آل مظفر، جلد دوم، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۴۷
- ۹۶ - سدیدالسلطنه (کبابی) محمد علی. بندرعباس و خلیج فارس، به کوشش علی ستایش، تهران دنیای کتاب، ۱۳۶۳
- ۹۷ - سدیدالسلطنه مینابی بندرعباس، محمدعلی خان. سفرنامه سدیدالسلطنه، تهران، انتشارات بهنشر، ۱۳۶۲
- ۹۸ - سمسار، دکتر محمدحسن. جغرافیای تاریخی سیراف، تهران، انجمن آثار ملی، اردیبهشت ۱۳۵۷
- ۹۹ - سیستانی، ملک‌شاه حسین. احياءالملوک، به اهتمام دکتر منوچهر ستوده، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۴۴
- ۱۰۰ - شاملو، دکتر محسن. خلیج فارس، تهران، خرداد ۱۳۴۷
- ۱۰۱ - شهیدی، حسین. چهارسو، تهران، انتشارات امیرکبیر، ۱۳۶۵
- ۱۰۲ - صحابی فرد سنگسری، فرهاد. جغرافیای تاریخی شهر بندرگز و روستاهای تابعه آن، تهران، بی‌نا، ۱۳۷۲
- ۱۰۳ - عاطفی، میرحسن. بررسی نقشه‌های جغرافیایی، بررسی‌های تاریخی، سال ۳، شماره ۲،

۱۳۴۷

- ۱۰۴ - عزیزی، دکتر محسن. مختصری از سیاست دولتهای اروپایی با توجه به اسناد دیپلماسی، سمینار خلیج فارس، جلد دوم، تهران، اداره کل انتشارات و رادیو، مهر ۱۳۴۱
- ۱۰۵ - عقلمند، احمد. تحلیلی بر اوضاع ژئوپولیتیک و استراتژیک خلیج فارس، مجموعه مقالات سمینار بررسی مسائل خلیج فارس، تهران، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی،

۱۳۶۸

- ۱۰۶ - عیسوی، چارلز. تاریخ اقتصادی ایران، ترجمه یعقوب آژند، تهران، نشر گستره، تابستان

۱۳۶۲

- ۱۰۷ - غفاری، فرخ. شمال ایران، تهران، سازمان جلب سیاحان، اردیبهشت ۱۳۴۷
- ۱۰۸ - فتح‌الهی، جعفر. سوابق تاریخی و وجه تسمیه خلیج فارس، مجموعه مقالات سمینار بررسی مسائل خلیج فارس، تهران، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی، ۱۳۶۸

- ۱۰۹ - فتحی، محمد. سیر در قلمرو گمرک ایران، تهران، اردیبهشت ۱۳۵۴

- ۱۱۰ - فرجی، عبدالرضا. جغرافیای کامل ایران، جلد اول، تهران، وزارت آموزش و پرورش،

زمستان ۱۳۶۶

- ۱۱۱ - فره‌وشی، دکتر بهرام. اروندرود، مجله دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تهران،

سال ۱۷، شماره ۱ و ۲، مهر ۱۳۴۸

- ۱۱۲ - فره‌وشی، دکتر بهرام. ایران و یج، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، اسفند ۱۳۶۵

- ۱۱۳ - فیلد، دکتر هنری. مردم شناسی ایران، ترجمه دکتر عبدالله فریار، تهران، ابن سینا، ۱۳۴۳

- ۱۱۴ - قبادیانی، ناصر خسرو. سفرنامه ناصر خسرو، به کوشش دکتر محمد دبیر سیاقی، تهران،

انتشارات زوار، ۱۳۵۶

- ۱۱۵ - قزوینی، زکریا بن محمد بن محمود. آثار البلاد و اخبار العباد، ترجمه عبدالرحمان

شرفکندی (هه‌زار)، تهران، مؤسسه علمی اندیشه جوان، ۱۳۶۶

- ۱۱۶ - قورخانچی صولت نظام، محمد علی خان. نخبه سیفیه، استرآباد نامه، به کوشش مسیح

ذبیحی، تهران، انتشارات فرهنگ ایران زمین، ۱۳۴۸

- ۱۱۷ - کاتب، بهاء‌الدین محمد بن حسن بن اسفندیار. تاریخ طبرستان، به تصحیح عباس اقبال،

تهران، کتابخانه خاور، ۱۳۲۰

- ۱۱۸ - کازرونی، محمدابراهیم. تاریخ بنادر و جزایر خلیج فارس، تصحیح دکتر منوچهر ستوده، تهران، مؤسسه فرهنگی جهانگیری، ۱۳۶۷
- ۱۱۹ - کاظمی، سیدعلی اصغر. ابعاد حقوقی حاکمیت ایران در خلیج فارس، تهران، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی، ۱۳۶۸
- ۱۲۰ - کامرون، جورج. ایران در سپیده‌دم تاریخ، ترجمه دکتر حسن انوشه، تهران، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۶۵
- ۱۲۱ - کرزن، جرج. ن. ایران و قضیه ایران، جلد اول، ترجمه غ. وحید مازندرانی، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۴۹
- ۱۲۲ - کرزن، جرج. ن. ایران و قضیه ایران، جلد دوم، ترجمه غ. وحید مازندرانی، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۵۰
- ۱۲۳ - کسروی، سیداحمد. باکو، مجله ارمنان، سال ۱۳، شماره ۲، اردیبهشت ۱۳۱۱
- ۱۲۴ - کشاورز، کریم. گیلان، تهران، انتشارات ابن سینا، اردیبهشت ۱۳۴۷
- ۱۲۵ - کمیسیون ملی یونسکو در ایران. ایرانشهر، جلد اول، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۴۲
- ۱۲۶ - کیا، دکتر صادق. آریامهر، تهران، وزارت فرهنگ و هنر، آبان ۱۳۴۶
- ۱۲۷ - کیا، دکتر صادق. شاهنامه و مازندران، تهران، بی‌نا، ۱۳۵۷
- ۱۲۸ - کیانفر، مهدی. سیاست آمریکا در ایران، تهران، کتابخانه خیام، شهریور ۱۳۲۸
- ۱۲۹ - کیهان، دکتر مسعود. جغرافیای مفصل ایران، جلد اول، تهران، مطبوعه مجلس، ۱۳۱۰
- ۱۳۰ - کیهان، دکتر مسعود. جغرافیای مفصل ایران، جلد دوم، تهران، ۱۳۱۰
- ۱۳۱ - گابریل، آلفونس. تحقیقات جغرافیایی راجع به ایران، ترجمه فتحعلی خواجه نوری، تهران، انتشارات ابن سینا، آذر ۱۳۴۸
- ۱۳۲ - گروه شناسنامه بنادر. گذری بر کرانه‌های سبز خزر، تهران، سازمان بنادر و کشتیرانی، اداره کل مطالعات و تحقیقات، فروردین ۱۳۷۰
- ۱۳۳ - گزنفون. سیرت کوروش کبیر، ترجمه ع. وحید مازندرانی، تهران، بی‌نا، ۱۳۵۰
- ۱۳۴ - گزنوفون. کوروش نامه، ترجمه مهندس رضا مشایخی، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۴۲

- ۱۳۵ - گلریز، سیدمحمدعلی. مینودر یا باب‌الجنة قزوین، جلد اول، قزوین، انتشارات طه، شهریور ۱۳۶۸
- ۱۳۶ - گنجی، دکتر محمدحسن. آب و هوای خلیج فارس، سمینار خلیج فارس، جلد اول، تهران، اداره کل انتشارات و رادیو، مهر ۱۳۴۱
- ۱۳۷ - گنجی، دکتر محمدحسن. سی و دو مقاله جغرافیایی، تهران، مؤسسه جغرافیایی و کارتوگرافی سحاب، ۱۳۵۳
- ۱۳۸ - گیرشمن، رمان. ایران از آغاز تا اسلام، ترجمه دکتر محمد معین، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۳۶
- ۱۳۹ - گیرشمن، رمان. جزیره خارگ، تهران، شرکتهای عامل نفت ایران، ۱۳۴۴
- ۱۴۰ - لایروس، دریادار هانری. خلیج فارس و کانال سوئز، ترجمه و تلخیص دکتر محمود خواجه نوری، تهران، مرکز مطالعات عالی بین‌المللی دانشگاه تهران، بهمن ۱۳۵۲
- ۱۴۱ - لسترنج، گای. جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی، ترجمه محمود عرفان، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۶۴
- ۱۴۲ - مادام کارلاسرنا. سفرنامه مادام کارلاسرنا، ترجمه علی اصغر سعیدی، تهران، انتشارات زوار، ۱۳۶۲
- ۱۴۳ - مجله خواندنی‌ها، سال ۳۸، شماره ۱۰، ۲۸ مهر ۱۳۵۷
- ۱۴۴ - مجمل‌التواریخ و القصص. تصحیح ملک‌الشعراء بهار، به همت محمد رضائی، تهران، کلاله خاور، ۱۳۱۸
- ۱۴۵ - مجتهدزاده، پیروز. جغرافیای تاریخی خلیج فارس، تهران، انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۵۴
- ۱۴۶ - محیط طباطبایی، سیدمحمد. سرزمین بحرین، سمینار خلیج فارس، جلد اول، تهران، اداره کل انتشارات و رادیو، مهر ۱۳۴۱
- ۱۴۷ - محمودزاده، سرهنگ. شناخت دریای مازندران، تهران، بی‌نا، خرداد ۱۳۵۰
- ۱۴۸ - مدنی، سیداحمد. دریانوردی در خلیج فارس و پیشینه تاریخی آن، سمینار خلیج فارس جلد دوم، تهران، اداره کل انتشارات و رادیو، مهر ۱۳۴۱
- ۱۴۹ - مدنی، دکتر سیداحمد. محاکمه خلیج فارس نویسان، تهران، توس، ۱۳۵۷

- ۱۵۰ - مرکز آمار ایران. شناسنامه شهرهای کشور، ۱۳۶۴، جلد بیستم، استان بوشهر، تهران، بهمن ۱۳۶۵
- ۱۵۱ - مرکز آمار ایران. شناسنامه شهرهای کشور، ۱۳۶۴، جلد ۲۴، استان هرمزگان، تهران، خرداد ۱۳۶۵
- ۱۵۲ - مرکز آمار ایران. شناسنامه شهرهای کشور، ۱۳۶۴، جلد چهارم، استان مازندران، تهران، اردیبهشت ۱۳۶۵
- ۱۵۳ - مرکز آمار ایران. شناسنامه شهرهای کشور، ۱۳۶۴، جلد هشتم، استان خوزستان، تهران، اردیبهشت ۱۳۶۶
- ۱۵۴ - مرکز آمار ایران. مساحت و مختصات جغرافیایی شهرهای کشور، تهران، دی‌ماه ۱۳۶۴
- ۱۵۵ - مرعشی، سیدظهورالدین. تاریخ طبرستان، رویان و مازندران، به اهتمام برنهاردداران، تهران، نشر گستره، پاییز ۱۳۶۳
- ۱۵۶ - مستوفی، حمدالله. تاریخ گزیده، به اهتمام دکتر عبدالحسین نوایی، تهران، انتشارات امیرکبیر، ۱۳۶۲
- ۱۵۷ - مستوفی، حمدالله. نزهة القلوب، به کوشش دکتر محمددبیر سیاقی، تهران، کتابخانه طهوری، اسفند ۱۳۳۶
- ۱۵۸ - مسعودی، ابوالحسن علی بن حسین. التنبيه والاشراف، ترجمه ابوالقاسم پاینده، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۴۹
- ۱۵۹ - مسعودی، ابوالحسن علی بن حسین، مروج الذهب و معادن الجواهر، جلد اول، ترجمه ابوالقاسم پاینده، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۵۶
- ۱۶۰ - مشکور، محمدجواد. نام خلیج فارس در طول تاریخ، تهران، وزارت اطلاعات و جهانگردی، اداره کل انتشارات، اسفند ۱۳۵۵
- ۱۶۱ - مشیری، دکتر سید عبدالرحیم. نقش عناصر آب و هوایی در تغییرات سطح آب دریای خزر، مجله دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تهران، شماره ۱، سال ۲۲، بهار ۱۳۵۴
- ۱۶۲ - مصاحب، دکتر غلامحسین. دایرةالمعارف فارسی، جلد اول، تهران، مؤسسه انتشارات فرانکلین، ۱۳۴۵

- ۱۶۳ - مصطفوی، سیدمحمدتقی. اقلیم پارس، تهران، انجمن آثار ملی، ۱۳۴۳
- ۱۶۴ - معصومی، غلامرضا. سیراف، بندر طاهری، تهران، انجمن آثار ملی، اسفند ۱۳۵۲
- ۱۶۵ - مقتدر، سرلشکر غلامحسین. کلید خلیج فارس، تهران، چاپ محمدعلی علمی، ۱۳۳۳
- ۱۶۶ - مقدسی، ابو عبدالله محمدبن احمد. احسن التقاسیم فی معرفة الاقالیم، بخش اول، ترجمه علینقی منزوی، تهران، شرکت مؤلفان و مترجمان ایران، اسفند ۱۳۶۱
- ۱۶۷ - ملک‌زاده، سرهنگ علی. جغرافیای طبیعی و تاریخ سیاسی خلیج فارس، تهران، بی‌نا، مهر ۱۳۳۳
- ۱۶۸ - ملگونف. سفرنامه به سواحل جنوبی دریای خزر، تکمیل و ترجمه مسعود گلزاری، تهران، انتشارات دادجو، اردیبهشت ۱۳۶۴
- ۱۶۹ - منشورگرگانی، م.ع. سیاست دولت شوروری در ایران، تهران، بی‌نا، بهمن ۱۳۲۶
- ۱۷۰ - مؤسسه مهندسین مشاور طالقانی - دفتری. گزارش عمومی مطالعات مقدماتی راههای فرعی و روستایی ایران، تهران، بهمن‌ماه ۱۳۴۵
- ۱۷۱ - موسوی روح‌بخش، سیدمحمد. حفاری اولین چاه اکتشافی در بخش ایرانی دریای خزر، ماهنامه بندر و دریا، شماره ۲۹، دی‌ماه ۱۳۶۹
- ۱۷۲ - مهجوری، اسماعیل. تاریخ مازندران، جلد اول، ساری، بی‌نا، دی‌ماه ۱۳۴۲
- ۱۷۳ - مهندس باشی (مشیرالدوله)، میرزاسید جعفرخان. رساله تحقیقات سرحدیه، به اهتمام محمد مشیری، تهران، بنیاد فرهنگ ایران، تابستان ۱۳۴۸
- ۱۷۴ - میرزا طاهری، رضا حسین. حفاظت محیط زیست در خلیج فارس، مجموعه مقالات سمینار بررسی مسائل خلیج فارس، تهران، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی، ۱۳۶۸
- ۱۷۵ - میرزا محمدابراهیم. سفرنامه استرآباد و مازندران و گیلان، به کوشش مسعود گلزاری، تهران، بنیاد فرهنگ ایران، ۱۳۵۵
- ۱۷۶ - میریان، عباس. جغرافیای تاریخی سرزمین خوزستان، خرمشهر، کتابفروشی میریان، ۱۳۵۲
- ۱۷۷ - میکین، فیلیپ. ابعاد مسائل دریای مازندران، ترجمه دکتر حسین شکوهی، نشریه دانشکده ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تبریز، سال ۲۶، شماره ۱، بهار ۱۳۵۳
- ۱۷۸ - میگی نژاد و کرمی. صید ساحلی در مناطق استان بوشهر، اداره کل شیلات منطقه

بوشهر و خوزستان، ۱۳۶۲

۱۷۹ - نوبان، مهرالزمان. وجه تسمیه شهرها و روستاهای ایران، تهران، حسینعلی نوبان، ۱۳۶۵

۱۸۰ - نوری‌زاده بوشهری، اسماعیل. نظری به ایران و خلیج فارس، تهران، بی‌نا، ۱۳۲۳

۱۸۱ - وادالار. خلیج فارس در عصر استعمار، ترجمه پروفسور شفیع جوادی، تهران، سحاب

کتاب، آبان ۱۳۵۶

۱۸۲ - واسیلیف، الکسی. مشعل‌های خلیج فارس، ترجمه سیروس ایزدی، تهران، شرکت

سهامی کتابهای جیبی، ۱۳۵۸

۱۸۳ - ویلسن، سرآرنولد، خلیج فارس، ترجمه محمد سعیدی، تهران، بنگاه ترجمه و نشر

کتاب، ۱۳۴۸

۱۸۴ - هادی، حسن، تاریخ دریانوردی ایرانیان، ترجمه گیو آقاسی، تهران، کشتیرانی ملی آریا،

۱۳۵۵

۱۸۵ - هاردینگ، سرآرتور. خاطرات سیاسی سرآرتور هاردینگ، ترجمه دکتر جواد

شیخ‌الاسلامی، تهران، مرکز نشر دانشگاهی، ۱۳۶۳

۱۸۶ - هالیدی، فرد. مزدوران انگلیسی، نیروی ضد اغتشاش در خلیج فارس، ترجمه اختر

شریعت‌زاده، تهران، انتشارات آگاه، ۱۳۵۸

۱۸۷ - هدایت طبهرستانی، رضا قلی‌خان. تاریخ روضه‌الصفای ناصری، جلد هشتم، تهران،

کتابخانه مرکزی - خیام - پیروز، ۱۳۳۹

۱۸۸ - هدایت، رضا قلی‌خان. روضه‌الصفاء، جلد دهم، تهران، کتابخانه مرکزی خیام - پیروز،

۱۳۳۹

۱۸۹ - یغمایی، اقبال، خلیج فارس، تهران، وزارت فرهنگ و هنر، آبان ۱۳۵۲

۱۹۰ - یوسفی، محمد. تاریخ خرمشهر، تهران، انتشارات نیل، فروردین ۱۳۵۰

آثار نگارنده

الف - آثاری که تاکنون چاپ و نشر شده‌اند:

- ۱ - نگاهی به سیستان و بلوچستان
- ۲ - نگاهی به ایلام
- ۳ - نگاهی به خوزستان
- ۴ - واژه‌نامه سیستانی
- ۵ - سیستان‌نامه، جلد اول
- ۶ - سیستان‌نامه، جلد دوم
- ۷ - مقدمه‌ای بر شناخت ایل‌ها، چادرنشینان و طوایف عشایری ایران، کتاب سال جمهوری اسلامی ایران (۱۳۶۶ ه.ش)، جلد اول
- ۸ - مقدمه‌ای بر شناخت ایل‌ها، چادرنشینان و طوایف عشایری ایران، جلد دوم
- ۹ - مقدمه‌ای بر شناخت طوایف سرگلزایی و بارکزایی سیستان و بلوچستان
- ۱۰ - بزرگان سیستان
- ۱۱ - نگاهی به بوشهر، جلد اول
- ۱۲ - نگاهی به بوشهر، جلد دوم
- ۱۳ - نگاهی به آذربایجان شرقی، جلد اول
- ۱۴ - نگاهی به آذربایجان شرقی، جلد دوم
- ۱۵ - نگاهی به آذربایجان غربی، جلد اول
- ۱۶ - نگاهی به آذربایجان غربی، جلد دوم
- ۱۷ - مقالات ایران شناسی
- ۱۸ - سفرنامه و خاطرات امیر عبدالرحمان خان و تاریخ افغانستان، جلد اول
- ۱۹ - سفرنامه و خاطرات امیر عبدالرحمان خان و تاریخ افغانستان، جلد دوم
- ۲۰ - عشایر و طوایف سیستان و بلوچستان
- ۲۱ - جزیره کیش و دریای پارس
- ۲۲ - پزشکی سنتی مردم ایران، جلد اول
- ۲۳ - پزشکی سنتی مردم ایران، جلد دوم

- ۲۴ - جزیره هندرابی و دریای پارس و جزایر فارور و فارورگان
- ۲۵ - جزیره بوموسی و جزایر تُنب بزرگ و تُنب کوچک
- ۲۶ - کرمانشاهان و تمدن دیرینه آن، جلد اول
- ۲۷ - کرمانشاهان و تمدن دیرینه آن، جلد دوم
- ۲۸ - ایلام و تمدن دیرینه آن
- ۲۹ - بلوچستان و تمدن دیرینه آن
- ۳۰ - چابهار و دریای پارس
- ۳۱ - خوزستان و تمدن دیرینه آن، جلد اول
- ۳۲ - خوزستان و تمدن دیرینه آن، جلد دوم
- ۳۳ - سیمای ایران
- (ب) آثار زیر چاپ:
- ۳۴ - تاجیک‌ها
- ۳۵ - جغرافیای تاریخی دریای پارس
- ۳۶ - فرهنگ مردم ایران، جلد اول، استانهای: آذربایجان باختری، خاوری، اردبیل
- ۳۷ - فرهنگ مردم ایران، جلد دوم، استانهای: اصفهان، ایلام، بوشهر، تهران
- ۳۸ - فرهنگ مردم ایران، جلد سوم، استانهای: چهارمحال بختیاری، خراسان، خوزستان
- ۳۹ - فرهنگ مردم ایران، جلد چهارم، استانهای: زنجان، سمنان، سیستان و بلوچستان، فارس
- ۴۰ - فرهنگ مردم ایران، جلد پنجم، استانهای: قزوین، قم، کردستان، کرمان، کهگیلویه و بویراحمد، کرمانشاه، لرستان
- ۴۱ - فرهنگ مردم ایران، جلد ششم، استانهای: گیلان، مازندران، مرکزی، هرمزگان، همدان، یزد.
- ۴۲ - فرهنگ مردم ایران، جلد هفتم، اقلیت‌های مذهبی ایران
- ۴۳ - آثار باستانی و بناهای تاریخی سیستان و بلوچستان
- ۴۴ - آثار باستانی و بناهای تاریخی آذربایجان (خاوری - باختری - اردبیل)

- ۴۵- عشایر و طوایف آذربایجان (خاوری - باختری - اردبیل)
- ۴۶- کولی‌های ایران و جهان
- ۴۷- خراسان و کولی‌های آن
- ۴۸- ایران و ایرانی (مجموعه مقالات ایران‌شناسی)
- ۴۹- دریای پارس و پیرامون آن (مجموعه مقالات خلیج فارس و دریای مکران)
- ۵۰- مقالات ایران‌شناسی، جلد دوم
- ۵۱- نگاهی به کشورهای جنوبی خلیج فارس
- ۵۲- نگاهی به جهانگردی در ایران
- ۵۳- قطر، پژوهشی در زمینه تاریخی، جغرافیایی، اجتماعی، فرهنگی کشور قطر
- ۵۴- مکران‌نامه، پژوهشی در زمینه تاریخی، جغرافیایی، فرهنگی، اجتماعی مکران
- ۵۵- نام خلیج فارس، دریای عمان یا دریای مکران و دریای مازندران و نام بندرها و جزیره‌های ایرانی آنها
- ۵۶- آثار باستانی و بناهای تاریخی خوزستان
- بیش از یکصد مقاله پژوهشی، اجتماعی، سیاسی، جغرافیایی، تاریخی و علمی در مجله‌ها، ماهنامه‌ها، فصلنامه‌های علمی و پژوهشی و سخنرانی در سمینارها و سمپوزیمهای داخل و خارج از کشور، و....



