

**Journal of Iranian Studies**  
Faculty of Literature and Humanities  
Shahid Bahonar University of Kerman  
Year 19, No. 38, winter 2021

**A Verification of Curzon's Historical Evidence  
for Iranians' Thalassophobia\***

Yaqub Tabesh<sup>1</sup>

**1. Introduction**

One of those who seeks to provide historical evidence for Iranians' thalassophobia is British Lord Curzon. In his book , “ Persia and the Persian Question” , he presents a variety of material on political, social, and economic situation of Iran's geographical area in the late ante modernism period ; one of which is how Iranians deal with the sea .By collecting selective evidence , he plans to prove Iranians' fear of sea.

**2. Methodology**

The data processing method in this paper is descriptive-analytical. At the beginning, the data has been gathered in library and documentary method, then a brief history of Iranians 'naval presence from the early Islamic centuries to the eighth century has been presented. Next, the story of Abdu al-razzaq Samarkandi's ambassadorship and the incomplete story of Hafez's voyage have been reanalyzed. In epilogue, a myriad of evidence about Iranians' presence in seas arena has been extracted from Ibn-e Battuta's itinerary and categorized into 4 important groups. Finally, a table of Iranians' activities in high seas ground has been prepared.

---

\*Date received: 15/11/2019

Date accepted: 19/07/2020

1. Assistant Professor of History, Hakim Sabzevari University, Sabzevar, Iran. Email: y.tabesh@hsu.ac.ir

### 3. Discussion

Abdu al-razzaq Samarkandi's voyage is the first story Curzon puts forward in order to prove Iranians' thalassophobia. He quotes Abdu al-razzaq as saying “once I smelled the ship and thought of sea fearing , I lost consciousness so much that I could not live for more than three days ...”

Though , to generalize a person's behavior to a nation and to ignore the dominant behaviors of people of that nation do not make sense, in Abdu al-razzaq's book , contrary to what Curzon says , there exists some evidence which challenges his view ; taking Abdu al-razzaq's writings into consideration , the first time he boarded the ship in Hormuz was not the right time for a voyage , thus he disembarked the ship in Masqat . From there he came to Quriyat. Due to heat and illness, four month stay in Quriyat was spent so hard. The ambassador was boarded on a ship while he was still sick. At last, the sea calmed down and Abdu al-razzaq regained his health. In this part of voyage lasting for 18 days and nights which is considered as its main part, Abdu al-razzaq and his companions experience a pleasant voyage joyfully. For this, he gives a delightful description of ship and voyage in his book. It's weird that Curzon doesn't mention this part of voyage. Extracting the data from the book *Matla al-sa'dayn* to confirm Iranians' thalassophobia and ignoring the fact that Abdu al-razzaq is experiencing sea voyage for the first time do not seem fair and impartial. Even if we accept that using original text of *Matla al-sa'dayn* has been impossible for Curzon , and he might have accessed to an outlined part of Abdu al-razzaq's voyage story within the events of 845 AH through another person (Houtun Schindler), an employee of the Indo-European Telegraph Company, in Iran ), but nothing changes. That is one of the examples Curzon provides in proving Iranian's thalassophobia, however, is an incomplete interpretation of Samarkand's personal experience so it is not credible enough to generalize.

Hafez Shirazi's thalassophobia is the second example which Curzon articulates as follow; Hafez “was invited by King Salman Dacan to his court in India. The poet went, saw and stayed. When the ship arrived on the island of Hormuz, he insisted to be disembarked, and in the end he concludes: "Hafez and Abdu al-razzaq were more or less moral proofs of their

compatriots. There is no name or trace of Iranians' shipping in the Caspian Sea". While Hafez's personal experience approves Curzon's view, in Hafez's voyage itself there are points and evidence which assent to theory of Iranians' thalassophobia and their presence in naval activities.

In addition to these, another source which indicates the widespread attendance of Iranians in the islands and ports of the Indian Ocean (from Persian Gulf to the coast of China) is Ibn-e Battuta's itinerary. Based on it, Iranians who were active in seas arena can be divided into four groups;

The most important group was the merchants; Iranian merchants' footsteps can be traced to almost all coasts and islands of the Indian Ocean. In Hormuz which was seen as merchants' starting place, they had built some houses thanks to Hormuz kings' fair policies and custom's legislation in favor of Iranian goods. In port of Lahori near the place where Indus River runs into the Indian Ocean, an Iranian named Alao al-mulk Khorasani had fifteen ships which were carrying his impedimenta. Sultan of India had granted Kanbaye city to one of the great Iranian merchants. Kanbaye indebted its prosperity to foreign merchants, whom the largest were Iranian. Iranian merchants possessed the big houses of the city and were counted as the founders of city mosques.

Besides each of the Iranian merchants' constructions in ports of India, Ibn-e Battuta, on a trip to China, recounts the reconstruction of the island of Bayram by a great Iranian merchant. In cities of Mangrur, Kalikot, Zaytoon (Canton, Gungzhou), the Iranian merchants had a significant presence.

The second group were judges and religious scholars; key religious seats in Mecca had been taken by Iranians which Ibn-e Battuta reminisce with honor. Iranian judges would serve in islands of Zaybato al-mahal (Maldives) – located on the southwest of Indian subcontinent, in city of Zaytoon (Canton), and in Coleum – located on the southeastern coast of India.

The third were Sufis. Sufi Sheiks were serving throughout Indian and Chinese seas in cities like; Lahori, Kanbaye, Kalikot, Coleum, Zaytoon (Canton), and Kamaro Mountains from Bengal region.

The last Iranian group were those involved in governmental affairs of the areas of Indian Ocean and Chinese Sea. An Iranian person governed Lahori

and its environs which gathered plenty of its ministerial earnings and wealth from its big port. Iranians acted in state affairs of cities of Kanbaye, a conduit land located in southern part of eastern coast of India and even in Java Island and they ruled these places as well.

#### **4. Conclusion**

Thorough review of data in books “Matla al-sa’dayn” by Abdu al-razzaq Samarkandi , “ History of Fereshteh ” by Mohammad Qasem Fereshteh, and “ Ibn-e Battuta’s Itinerary” by Mohammad Ibn-e Battuta with subject of the Iranians’ endeavors in sea corroborate the erroneous claim of this study, that is , the Iranians’ thalassophobia by Lord Curzon .

Inquiry into details of two stories from which Curzon deduce Iranians’ sea fearing demonstrate that some existent evidence in these stories violate Curzon’s claim ; Iranian merchants , literati, and officials’ traffic by sea to Iran and Indian coasts can be clearly traced in full version of these two stories in main sources. According to Ibn-e Battuta's Itinerary, no one can deny the presence of Iranians in four groups of (merchants, judges and religious scholars, Sufi sheikhs and political and military rulers) from Khorasan, Tabarestan, Gilan, Qazvin, Ardabil, Tabriz, Isfahan, Fars, namely from the east, west, north, south and center of Iran and also the penetration of Persian language in the sea routes of Persian Gulf to China. Attention to this evidence suggests that Curzon has been using the data selectively to prove the idea he has had in his mind.

**Keywords:** Curzon, Iranians, Thalassophobia (fear of the sea)

#### **References [in Persian]**

- Bakhtiari, S. (2003). *Comprehensive atlas of geography*. Tehran: Geographical Institute of Cartographic Geography.
- Bartould, V. (1972). *Oriental studies in Russia and Europe* (H. Sardadvar, Trans.). Tehran: Ibn-e Sina.

- Curzon, G. N. (2001). *Persia and the Persian issue* (Vol. 2, Gh. Vahid Mazandarani, Trans.). Tehran: Company of Scientific and Cultural Publications.
- Eqbal, A. (1949). *Studies on Bahrain and the islands and coasts of Persian Gulf*. Tehran: Majles Publication House.
- Fasaee, H. (2003). *Naseri's Farsnameh* (Vol. 1, M. Rastgar Fasaee, Rev.). Tehran: Amir Kabir.
- Fereshteh, M. Q. (2008). *History of Fereshteh* (M. Nasiri, Rev.). Tehran: Association of Cultural Works and Glories.
- Figuroa, D. G. (1984). *Dan Garcia Desilva Figuerova's itinerary* (Q. Samiee, Trans.). Tehran: Nashr-e Nov.
- Hafez, S. (1994). *The poetical works of Hafez* (M. Qazvini, & Q. Qani, Rev.). Tehran: Mahtab & Elmi.
- Hasan, H. (1992). *The adventure of Iranians' shipping from past to the sixteenth century* (O. Eqtedari, Trans.). Tehran: Behnashr Company.
- Havoli, D. (1998). *Persian Sea and transferee's coastal lands* (H. Zanganeh, Trans.). Booshehr: Hamsayeh's Cultural Institute.
- Ibn-e Battuta, M. (1969). *Ibn-e Battuta's itinerary* (M. A. Movahhed, Trans.). Tehran: Bogah-e Tarjome va nashr-e ketab.
- Ibn-e Hoqel, M. (1938). *Surat al-arz*. Beirut: Dar Sader.
- Lestranj, G. (1985). *Historical geography of lands of Eastern caliphate* (M. Erfan, Trans.). Tehran: Ministry of Culture and Higher, Scientific and Cultural Education.
- Lord Curzon in Persian Gulf. (2011). Tehran: Ministry of Foreign Affairs, Department of Political and International Studies.
- Moqdasi, M. (1982). *Ahsan al-taqaseem* (A. N. Monzavi, Trans.). Tehran: Company of Authors and Translators.
- Natanzi, M. (1987). *Montakhab al-tavarikh* (J. Ouben, Rev.). Tehran: Khayyam.
- Natanzi, M. (2004). *Moeeni's montakhab al-tavarikh* (P. Estakhri, Rev.). Tehran: Asateer.

- Partov, A. (2002). Lord Curzon's journey to Persian Gulf. *Political-Economic Information*, 183,184, 116-135.
- Partov, A. (2011). Lord Curzon's political inquiry into Persian Gulf in 1903. *The Persian Gulf Research Journal* (Vol. 3), Compiled by A. Khayrandish, M. Tabriznia. Tehran: Book House.
- Raen, E. (1971). *Iranians' maritime*. Tehran: Sekkeh.
- Rix, T. (1971). Naval in Persian Gulf and relation with Eastern Africa from ninth to twelfth century. *Persia's Culture*, 18(1), 399- 432.
- Sa'adi, M. (2006). *The complete works of Sa'adi* (M. Forouqi, Rev.). Tehran: Hermes and Center of Sa'adi Studies.
- Safa, Z. (1999). *History of literature in Iran* (Vol. 3- 4). Tehran: Ferdows.
- Samarkandi, K. A. (2004). *Matla al-ssa'dayn and Majma al-Bahrain*. Tehran: Research Center for Humanities and Cultural Studies.
- Sarafrazi, A. (2017). Lord Curzon's role in avoiding Russia's intrusion into Persian Gulf (Qajar period). *Cultural and Political Studies of Persian Gulf*, 4(13), 31-47.
- Vassaf al-hazra. (1917). *History of Vassaf*. Tehran: Ibn-e sina Library.
- Vosouqi, M. B., et al. (2018). *History of Iranians' ports, naval knowhow and seafaring reflected in documents*, Tehran: Ports and Seafaring Organization, Center of Strategic Reviews and Studies.
- Vosouqi, M. B. (2001). *History of nations' emigration to the Persian Gulf: Kings of Hormuz*. Shiraz: Persian Encyclopedia.
- Vosouqi, M. B. (2005). *History of Persian Gulf and neighboring Lands*. Tehran: Organization for the Study and Compilation of Academic Books of Humanities (SAMT).

## مجله مطالعات ایرانی

دانشکده ادبیات و علوم انسانی

دانشگاه شهید باهنر کرمان

سال نوزدهم، شماره سی و هشتم، پاییز و زمستان ۱۳۹۹

### اعتبارسنجی شواهد تاریخی کرزن درباره دریا هراسی ایرانیان\*

یعقوب تابش<sup>۱</sup>

#### چکیده

کرزن سیاستمدار و نویسنده انگلیسی با آوردن دو شاهد مثال از قرون هشتم و نهم هجری - حافظ شیرازی و عبدالرزاق سمرقندی - ایرانیان را دریاترس و فاقد روحیه دریانوردی می‌داند. این تحقیق در صدد است با گردآوری داده‌ها به روش کتابخانه‌ای و تحلیل آن‌ها، وضعیت فعالیت دریایی ایرانیان را در قرن هشتم و نهم هجری قمری با تکیه بر منابع داستان‌های مورد استفاده کرزن و منابع پشتیبان دیگر - به ویژه سفرنامه ابن بطوطه - روشن کند. بر اساس این پژوهش اظهار نظرهای کرزن درباره دریا هراسی ایرانیان قابل نقد است؛ او بر اساس شواهد ناکافی و نادیده گرفتن داده‌هایی که از قضا در منابع مورد استفاده او هم موجود است قاعده‌ای کلی ساخته است؛ این در حالی است که مشاهده دقیق این منابع و منابع هم‌عصر آن‌ها مؤید این است که به رغم اضطراب تعداد کمی از ایرانیان - که برای اولین بار دریا را می‌دیدند، اقشار بسیاری از آن‌ها در قرون هشتم و نهم هجری قمری در عرصه دریاها مشغول فعالیت بودند.

**واژه‌های کلیدی:** کرزن، ایرانیان، دریا هراسی.

تاریخ پذیرش نهایی مقاله ۱۳۹۹/۰۴/۲۹

\* تاریخ دریافت مقاله: ۱۳۹۸/۰۸/۲۴

(DOI):10.22103/jis.2020.14926.1985

۱. استادیار گروه تاریخ دانشگاه حکیم سبزواری، سبزوار، ایران. y.tabesh@hsu.ac.ir

## ۱. مقدمه

ایران یکی از کشورهای است که در طول تاریخ خود دست کم از دو سو، با دریا مرتبط بوده است. چگونگی استفاده ایرانیان از این پهنه‌های آبی، یکی از سؤالاتی است که با آورده شدن شواهد از آثار متعدد تا حدودی به آن پاسخ گفته شده است. درباره مهارت دریانوردی ایرانیان و چگونگی حضور آنها در دریاها و سواحل می توان با مراجعه به پژوهشهای صورت گرفته شواهد بسیار متنوع، از نوع تاریخی و باستان شناسی ارائه داد. یکی از کسانی که درصدد است شواهدی تاریخی برای دریانوردی ایرانیان ارائه دهد، کُرزن (Curzon) انگلیسی است. او در طول زندگی اش سفرهای زیادی به نقاط مختلف جهان انجام داد. یکی از این سفرها که در روزگار جوانی او از سپتامبر ۱۸۸۹ م. آغاز و تا ژانویه ۱۸۹۰ م. به طول انجامید سفر به ایران بود. دستاورد نوشتاری این سفر کتابی دوجلدی با عنوان *Persia and the Persian Question* است. این کتاب یکی از گزارش‌های سفرنامه‌ای مفصل، درباره وضع سیاسی، اجتماعی و اقتصادی محدوده جغرافیایی ایران در اواخر دوره پیشامدرن به شمار می‌رود. دامنه متنوعی از مطالب را می‌توان در این کتاب مشاهده کرد؛ از مشخصات ظاهری ناصرالدین‌شاه و عادات او تا تحلیل جایگاه روس و انگلیس در ایران. یکی دیگر از موضوعاتی که به آن توجه کرده چگونگی رویارویی ایرانیان با دریا است او با گردآوری شواهد گزینشی در صدداثبات ترس ایرانیان از دریا است.

### ۱-۱. شرح و بیان مسئله

کرزن در مبحثی با عنوان «واهمه ایرانیان از دریا» (Curzon, 1892: 2/388)، ایرانیان را فاقد روحیه دریانوردی دانسته و بر این باور است که در تاریخ مواردی از ترس ایرانیان از دریا وجود دارد؛ به طوری که این ترس به صورت یک عادت عمومی قابل مشاهده است. او برای اثبات نظر خود دو نمونه تاریخی ارائه می‌دهد و همین دو مورد را به همه ایرانیان و همه دوره‌های تاریخی ایران تعمیم می‌دهد:

مورد اول: داستان سفر عبدالرزاق سمرقندی، سفیر شاهرخ تیموری به دربار پادشاه بیجانگر در قرن نهم هجری قمری / پانزدهم میلادی.

مورد دوم: داستان ترس حافظ شیرازی از دریا در سده هشتم هجری قمری. در این مقاله در آغاز داده‌ها به روش کتابخانه‌ای و اسنادی گردآوری سپس مختصری از پیشینه حضور دریایی ایرانیان از سده‌های نخستین اسلامی تا قرن هشتم ارائه شده است. در مرحله بعد داستان سفارت عبدالرزاق سمرقندی و داستان سفر دریایی نیمه تمام حافظ شیرازی مورد بازکاوی دقیق قرار گرفته است. در گفتار آخر شواهد متعددی از حضور ایرانیان در عرصه دریاها از سفرنامه ابن بطوطه استخراج و در قالب ۴ گروه مهم دسته‌بندی



شده و در نهایت جدولی از فعالیت ایرانیان در عرصه آبهای آزاد تهیه شده است. هدف از انجام این مراحل اثبات این مدعاست که ایرانیان برخلاف شواهدی که کرزن ارائه می‌دهد دریا ترس نبوده‌اند و فعالیت‌های متنوعی در عرصه دریاهای خود به ظهور رسانده‌اند.

## ۱-۲. پیشینه پژوهش

موضوع نقد اظهارات کرزن درباره دریاهراسی ایرانیان تا کنون در هیچ پژوهشی به طور مفصل مورد توجه قرار نگرفته است، با این حال درباره دو موضوع مناسبات ایرانیان با دریا و مواضع سیاسی کرزن در مورد خلیج فارس تحقیقات متعددی انجام شده است. سرگذشت کشتیرانی ایرانیان اثر هادی حسن (۱۳۷۱)، نویسنده هندی، در سال ۱۹۲۸ میلادی به زبان انگلیسی منتشر شد. او در مورد دریانوردی ایرانیان موضعی واقع‌بینانه دارد و از نویسندگانی همچون کرزن که مغرضانه و ناآگاهانه در صدد کمرنگ جلوه‌دادن جایگاه ایرانیان در دریانوردی بوده‌اند انتقاد می‌کند؛ با این حال نقد او به کرزن به تفصیل بیان نشده بلکه نام او در کنار افرادی همچون سِر جان ملگم، ویلیام وینست و سایکس به عنوان کسی که از کشتی‌رانی ایرانیان با لحنی تمسخر آمیز یاد می‌کند قرار گرفته است.

*مطالعاتی در باب بحرین و جزایر و سواحل خلیج فارس* اثر عباس اقبال (۱۳۲۸) اولین اثر یک ایرانی در مورد خلیج فارس به شیوه تاریخ‌نگاری مدرن است. اهمیت این اثر به خاطر دقت در شرح تحولات خلیج فارس از قدیمی‌ترین ایام تا سال ۱۳۱۴ خورشیدی است. در این کتاب اظهارات کرزن درباره دریانوردی ایرانیان مطرح نشده است. دریانوردی ایرانیان اثر اسماعیل راثین (۱۳۵۰)، نویسنده که این اثر را بعد از آثار هادی حسن و عباس اقبال منتشر کرده در همان آغاز کتاب، نگرش منفی عالمان و ادیبان ایرانی به دریا و کشتی را می‌پذیرد؛ اما بر این باور است که این موضوع نمی‌تواند باعث انکار و فراموشی پیشگامی ایرانیان در فرهنگ و صنعت دریانوردی شود. رایین هم مثل سایرین به طور خاص مواضع کرزن درباره دریاهراسی ایرانیان را مورد واکاوی قرار نداده است. تاریخ بنادر، فنون دریایی و دریانوردی ایرانیان در آینه اسناد اثر وثوقی و همکاران (۱۳۹۷)، نویسندگان در این کتاب اسنادی که مرتبط با دریانوردی ایرانیان است را معرفی و مورد واکاوی قرار داده‌اند اما هیچ نقدی درباره اظهارات کرزن بیان نکرده‌اند.

افزون بر اینها پژوهش‌هایی که درباره کرزن و خلیج فارس نوشته شده‌اند، هم به واکاوی ایده دریاهراسی ایرانیان که از سوی کرزن مطرح شده پرداخته‌اند. آثار متعددی درباره کرزن و نظر او درباره ایران و خلیج فارس منتشر شده است؛ لرد کرزن در *خلیج فارس بر پایه اسناد ایرانی* و به همت وزارت امور خارجه ایران (۱۳۷۰) داده‌های سودمندی را در اختیار پژوهشگران قرار می‌دهد. افشین پرتو (۱۳۸۱) و (۱۳۹۰) مقاله‌ای را با دو عنوان در دو نشریه منتشر کرد؛ یکی تحت عنوان «سفر لرد کرزن به خلیج فارس» در *اطلاعات سیاسی* -

*اقتصادی و دیگری تحت عنوان «پرسه سیاسی لرد کرزن در خلیج فارس در سال ۱۹۰۳ م.»* در پژوهشنامه خلیج فارس. پرتو در این مقاله سفر کرزن به خلیج فارس را جهت تثبیت اقتدار انگلستان در خلیج فارس و در پی نگرانی از تحرکات روسیه در خلیج فارس می‌داند. در مقاله دیگری با عنوان «نقش لرد کرزن در جلوگیری از نفوذ روسیه در خلیج فارس (دوره قاجار)»، عباس سرفرازی (۱۳۹۶) به نقش مثبت کرزن در زدودن نقش روس‌ها در خلیج فارس اشاره دارد. سرفرازی هم بدون آنکه نامی از پرتو یا منابع دیگر مقاله‌اش ببرد این نتیجه‌گیری را تکرار می‌کند که، کم‌محلی حاکم فارس به کرزن، زمینه‌ای برای انعقاد قرارداد ۱۹۰۷ م. بین انگلستان و روسیه و نادیده گرفتن اراده ایران در این قرارداد شد؛ این در صورتی است که کرزن پیش‌از این سفر به زمینه‌چینی برای زدودن نقش ایران از خلیج فارس در کتاب *ایران و قضیه ایران* اقدام کرده بود؛ یکی از این زمینه‌چینی‌ها نظر او درباره دریا هراسی ایرانیان بود که طی این مقاله به آن پرداخته می‌شود. اثبات دریا هراسی ایرانیان می‌توانست در کمرنگ جلوه دادن جایگاه سیاسی و تجاری ایران در خلیج فارس، برای کرزن سودمند باشد.

### ۳-۱. اهمیت و ضرورت پژوهش

با توجه به اینکه بعد از انتشار کتاب *ایران و قضیه ایران*، قضاوت نویسنده آن درباره دریانوردی ایرانیان اساسی برای قضاوت نویسندگانی شد که برای شناخت ایران و ایرانی به کتاب او مراجعه می‌کردند نقد این گفتار از کتاب او ضروری به نظر می‌رسد. از آنجا که هیچ‌یک از پژوهش‌هایی که در بخش پیشینه پژوهش ذکر شد و حتی منابع آن‌ها به نقد اظهارات کرزن درباره دریا هراسی ایرانیان پرداخته‌اند، این پژوهش برای نخستین بار به نقد اظهارات او در این باره می‌پردازد.

### ۲. بحث و بررسی

#### ۲-۱. پیشینه حضور دریایی ایرانیان تا قرن هشتم

پیش از پرداختن به شاهد مثال‌های کرزن که مربوط به قرن هشتم و نهم هجری است مختصری از حضور دریایی ایرانیان و دگرگونی‌های مدیریتی خلیج فارس به‌عنوان مبدأ فعالیت‌های دریایی آن‌ها تا قرن هشتم هجری ضروری به نظر می‌رسد. با ورود اسلام به ایران، ایرانیان همچنان پیشگام دیگر اقوام در دادوستد دریایی خلیج فارس بودند بازرگانان بنادر مهم خلیج فارس حتی بنادر سواحل جنوبی آن بیشتر ایرانی ماندند (ن.ک: مقدسی، ۱۳۶۱: ۱۳۱/۱؛ ریکس، ۱۳۵۰: ۴۰۲؛ اقبال، ۱۳۲۸: ۲۲؛ بارتولد، ۱۳۵۱: ۶۱؛ حسن، ۱۳۷۱) و همواره مشغول تردّد از بندرهای اصلی خلیج فارس به سوی هند و چین و شرق آفریقا بودند. گزارش‌های جغرافیایان و مسلمان نشان می‌دهد در سده‌های سوم و چهارم هجری

روتق بندر ایرانی سیراف به تدریج ابله و بصره را از روتق انداخت (ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۴۹/۱؛ هاولی، ۱۳۷۷: ۷۴).

از اوایل سده ششم هجری پس از خرابی سیراف، جزیره کیش به صورت عمده‌ترین بندر خلیج فارس درآمد. استیلای امیران کیش در سراسر خلیج فارس بیشتر جنبه نظامی‌گری داشت تا تجارتی (ن.ک: وصاف الحضره، ۱۳۳۸: ۱۶۹-۱۷۸؛ وثوقی، ۱۳۸۰: ۹۲-۸۹). برتری کیش از سال ۶۲۷ هـ تا ۶۹۲ هـ به خاطر برانداختن امرای کیش توسط امرای هرموز دچار وقفه شد. رقابت بین امرای هرموز و کیش سرانجام به برتری هرموز در ۷۲۵ هـ انجامید از آن پس امرای هرموز که پایتخت خود را در آستانه سده هشتم هجری از ساحل به جزیره جرون انتقال داده بودند، بر امور تجاری و سیاسی خلیج فارس استیلا یافتند و این موقعیت مهم را تا ورود پرتغالی‌ها به خلیج فارس در اوایل سده دهم هجری / شانزدهم میلادی حفظ کردند (برای آگاهی بیشتر ن.ک: نظری، ۱۳۸۳: ۱۶-۲۳؛ وثوقی، ۱۳۸۴: ۱۵۱-۱۷۰).

## ۲-۲. سفر دریایی عبدالرزاق سمرقندی

اولین داستانی که کرزن برای اثبات دریا هراسی ایرانیان مطرح می‌کند داستان سفر دریایی عبدالرزاق سمرقندی، سفیر شاهرخ تیموری، به دربار پادشاه بیجانگر - یکی از پادشاهان هند- در قرن نهم هجری قمری / پانزدهم میلادی است. او در این باره می‌نویسد:

در آوریل ۱۴۴۲ عبدالرزاق نام که از جانب شاهرخ پسر تیمور به دربار یکی از پادشاهان هند مأمور شده بود در جزیره هرموز از کشتی پیاده شد و شرح شیرین زیر را راجع به هیجانان خویش نوشت: همین که بوی کشتی را احساس کردم و بیم و هراس دریا در نظرم آمد چنان هوش از سرم رفت که تا سه روز از زندگانی، نفسی بیش نداشتم... جناب سفیر که جرئت نمود به عذر ترس، در اجرای دستور قصور کند به هرنحوی بود سلامت به مقصد رسید و در بازگشت از منگلور (میسور) بار دیگر بدبختانه در دریا دچار طوفان گردید و باز غم و رنج‌های خود را در بیانی شیوا و مبالغه‌آمیز ابراز کرد. (کرزن، ۱۳۸۰: ۴۶۹).

سفر سیاسی عبدالرزاق سمرقندی در اواخر سال ۸۴۵ ق. / ۱۴۴۲ م. آغاز و تا اوایل سال ۸۴۸ ق. / ۱۴۴۴ م. به طول انجامید. او داستان سفر خود را در بخش‌هایی از کتاب *مطلع السعدین* نگاشته است. هرچند تعمیم رفتار یک شخص به یک ملت و نادیده گرفتن رفتارهای غالب افراد منطقی نیست، باین حال در کتاب عبدالرزاق برخلاف اظهارات کرزن درباره دریا هراسی ایرانیان، شواهدی موجود است که دیدگاه او را به چالش می‌کشد؛ براساس نوشته‌های عبدالرزاق اولین بار که او در هرموز بر کشتی نشست فصل مناسب سفر دریایی نبود از این رو همراه بازرگانانی که تجربه دریانوردی داشتند در مسقط از کشتی پیاده شد، از آنجا به قوریات آمد. چهار ماه اقامت در قوریات به خاطر گرما و بیماری

به‌سختی سپری شد. بعدازاین مدت سفیر درحالی‌که هنوز بیمار بود بر یک کشتی نشانده شد، بالاخره دریا آرام گرفت و عبدالرزاق سلامتی خود را بازیافت. در این مرحله از سفر که ۱۸ شبانه‌روز طول کشید و از نظر مسافت بخش اصلی سفر به شمار می‌رفت، عبدالرزاق و همراهانش با دلی شاد سفر دریایی دلپذیری را تجربه می‌کنند. از این رو او وصف دلکشی از کشتی و سفر دریایی در کتابش بیان می‌کند (سمرقندی، ۱۳۸۳: ۳/۵۲۲-۵۲۳).

عجیب است که کرزن از این قسمت سفر یاد نمی‌کند. برداشت قسمتی از داده‌های کتاب مطلع‌السعدین برای اثبات ایده دریا‌هراسی ایرانیان و نادیده گرفتن بخش دیگر از داده‌ها و نادیده گرفتن اینکه عبدالرزاق اولین بار است که سفر دریایی را تجربه می‌کند، منصفانه و بی‌طرفانه به نظر نمی‌رسد. اگر حتی بپذیریم استفاده از متن اصلی مطلع‌السعدین برای کرزن امکان‌پذیر نبوده و او احتمالاً تنها به بخشی از داستان سفر دریایی عبدالرزاق که ذیل وقایع سال ۸۴۵ ق. بیان شده از طریق فرد دیگری (هوتوم شیندلر (Houtum Schindler)، کارمند شرکت تلگراف هندو اروپا، در ایران، دسترسی پیدا می‌کند (کرزن، ۱۳۸۰: ۱/۱۴)، بازهم چیزی عوض نمی‌شود یعنی به‌هرحال یکی از نمونه‌هایی که کرزن در اثبات دریا‌هراسی ایرانیان ارائه می‌دهد (داستان سفر دریایی عبدالرزاق سمرقندی) برداشتی ناقص از تجربه شخصی سمرقندی است و برای تعمیم اعتبار کافی ندارد. افزون بر این در کتاب مطلع‌السعدین شواهدی موجود است که نه تنها از حضور بلکه جایگاه مهم ایرانیان در سواحل و بندرهای اقیانوس هند نشانی دارد:

عبدالرزاق در قوریات با بازرگانی اهل هرات مواجه می‌شود که از سوی بنادر هندوستان از راه دریا بازمی‌گشت (سمرقندی، ۱۳۸۳: ۳/۵۱۵-۵۱۶) بنابراین دریا یکی از مسیرهای تردد ایرانی‌ها بوده و آن‌ها از دریا واهمه نداشتند.

در بیجانگر که به روایت عبدالرزاق شهری آباد و با عظمت بود، جمعی از هرموزیان بودند (ن.ک: همان: ۳/۵۳۵-۵۵۴). منابع اساس مکالمات را در هرموز فارسی دانسته‌اند (Barbusa, 1866: 41؛ فیگوئروا، ۱۳۶۳: ۵۹؛ ابن بطوطه، ۱۳۴۸: ۳۰۰) از این رو آن‌ها ایرانی به شمار می‌رفتند. افزون بر این منابع از تردد ایرانیان از نواحی آذربایجان، عراق عجم، فارس، خراسان، ماوراءالنهر به هرموز و رفتن به سواحل هند و چین از طریق دریا سخن گفته‌اند. در این زمان هرموز مرکزیت تجاری و سیاسی یافته و ملوک هرموز با اتخاذ سیاست‌های مناسب هرموز را به‌صورت کانون تجاری منطقه درآورده بودند و کشتی‌های تجاری به سرزمین‌های دور و نزدیک می‌فرستادند (سمرقندی، ۱۳۸۳: ۳/۵۱۳-۵۱۴؛ ابن بطوطه، ۱۳۴۸: ۲۹۹-۳۰۰؛ نیمدهی<sup>۱</sup> به نقل از: وثوقی، ۱۳۸۴: ۱۵۵)؛ بنابراین ایرانیانی از اقصی نقاط ایران سفر دریایی را از راه هرموز تجربه می‌کردند و از انصاف به دور است که همه آن‌ها را دریا‌هراس بنامیم.

غیر از هرموزی‌ها، خراسانیان مورد احترام و توجه پادشاه بیجانگر بودند به طوری که پادشاه دو تن از آن‌ها را به عنوان سفیر (ایلچی) خود به دربار شاهرخ، از راه دریا هم سفر عبدالرزاق کرد. همان‌طور که عبدالرزاق برای رسیدن به بیجانگر راه دریا را برگزید، خراسانی‌هایی که در سواحل هند مشغول فعالیت بودند همین راه را در پیش گرفتند (ن.ک: همان: ۳/ ۵۳۵-۵۵۴). یک قرن پیش ابن بطوطه از وجود خراسانیان بسیار در سواحل هند یاد کرده است (ابن بطوطه، ۱۳۴۸: ۲/ ۵۱۵)؛ بنابراین جمعیت زیادی از ایرانی‌ها (خراسانی‌ها) خود را به سواحل هند می‌رساندند و از سفر دریایی نمی‌هراسیدند.

عبدالرزاق در توصیف ویژه‌ای که از هرموز دارد آنجا را بندرگاهی در میان دریا می‌داند و از تردد تجار آذربایجان، عراق عجم، ممالک فارس، خراسان و ... به آنجا یاد می‌کند؛ بی‌تردید ایرانیانی که به هرموز و بندرهای هندوستان رفت و آمد می‌کردند، تجربه سفرهای متعدد دریایی داشتند (ن.ک: سمرقندی، ۱۳۸۳: ۵۱۳-۵۱۴) و مثل عبدالرزاق و حافظ - در ذیل به سفر او اشاره می‌شود - که برای اولین بار سفر دریایی را تجربه کردند لزوماً دچار دریازدگی نشده، به سفر دریایی اقدام کرده‌اند. در سده هشتم هجری وقتی در بندر کالیکوت طوفانی واقع شد و برخی کشتی‌ها غرق شدند، یکی از بازرگانان برای نجات کنیزک مورد علاقه‌اش که در حال غرق شدن بود، ده دینار طلا جایزه تعیین کرد. یکی از ناوی‌ها که از اهالی هرموز بود خود را به دریای طوفانی زد و کنیزک را نجات داد اما از گرفتن پول امتناع نمود و گفت: من این عمل به قصد رضای خدا کردم (ابن بطوطه، ۱۳۴۸: ۲/ ۶۵۷)؛ بنابراین آن‌طور که کرزن می‌نویسد همه ایرانی‌ها از دریا واهمه نداشتند.

### ۲-۳. داستان ترس حافظ شیرازی از دریا

کرزن مثال دوم را چنین طرح می‌کند: حافظ را «پادشاه مسلمان دکن به دربار خود در هندوستان دعوت کرد. شاعر رفت و دید و بازماند. وقتی که کشتی به جزیره هرموز رسید، وی اصرار ورزید که پیاده‌اش کنند و چون به شیراز گرامی خود باز آمد شعری سرود که نادانسته تقلیدی از اشعار مشهور شاعر هم‌وضع و حال رومی (هوراس) وی در چهارده قرن پیش بود» (curzun: 2/389-390) و در پایان چنین نتیجه‌گیری می‌کند: «حافظ و عبدالرزاق کم‌وبیش مصداق اخلاق هم‌وطنان خویش بودند. در دریای خزر هم نام و اثری از کشتی‌رانی ایرانیان شنیده نشده است» (همان).

داستان سفر نیمه‌تمام حافظ به هند در کتاب تاریخ فرشته نقل شده است. بیان خلاصه‌ای از اصل داستان می‌تواند تصویر روشن‌تری از واقعیت عرضه کند. بر اساس تاریخ فرشته شهرت شاعر دوستی محمود شاه بهمنی، سلطان دکن، میل سفر به دکن را در حافظ به وجود آورد؛ اما شرایط سفر برایش مهیا نبود، میر فیض‌الله آنجو وزیر محمود شاه پس از شنیدن این موضوع توشه سفر برای او به شیراز فرستاد و او را با کلمات مهربانانه به دکن

دعوت کرد. خواجه آنچه میر فیض الله فرستاده بود، سه قسمت کرد: بخشی را صرف خواهرزاده‌های خود نمود، با بخشی قرض‌هایش را ادا کرد و با قسمت سوم روانه سفر شد. در مسیر رسیدن به خلیج فارس در شهر لار آنچه برایش باقی مانده بود، به یکی از آشنایان غارت زده‌اش داد، دو تاجر معتبر یکی همدانی و دیگری کازرونی که قصد سفر به هندوستان داشتند، هزینه سفر او را تا هرموز تقبل کردند، خواجه به اتفاق ایشان در کشتی محمود شاهی که از دکن آمده بود، سوار شد، هنوز کشتی حرکت نکرده بود که دریا طوفانی شد. خواجه از سفر بیزار شد و به بهانه وداع با دوستان از کشتی خارج شد و شعری نزد میر فیض الله فرستاد که در یکی از ابیاتش منفعت مادی سفر دریایی را در مقابل رنج آن کم‌ارزش توصیف کرد:

چه آسان می‌نمود اول غم دریا به بوی سود غلط کردم که یک موجش به صد گوهر نمی‌ارزد

(حافظ، ۱۳۷۳: ۱۰۹)

سپس به شهر خودش، شیراز، برگشت. وقتی داستان سفر نیمه‌تمام حافظ را برای شاه محمود تعریف کردند به یکی از صاحب‌منصبان ایرانی دربارش پول هنگفتی داد تا از انواع کالاهای هندی خریداری کرده برای خواجه به شیراز ببرد (فرشته، ۱۳۸۷: ۳۰۸/۲-۳۱۰؛ همچنین ن. ک: فسنائی، ۱۳۸۲: ۱۱۶۲/۲-۱۱۶۳؛ صفا، ۱۳۷۸، ۱۰۶۹/۳-۱۰۷۰).

اگرچه تجربه شخصی حافظ نظر کرزن را تأیید می‌کند اما در خود داستان سفر حافظ همچون داستان سمرقندی، نکات و شواهدی وجود دارد که نظریه دریا هراسی ایرانیان را مورد تردید قرار می‌دهد و حضور ایرانیان را در فعالیت‌های دریایی تأیید می‌کند: دعوت یک شاعر فارسی‌زبان از سوی یک سلطان و وزیر او (فرشته، ۱۳۸۷: ۳۰۸/۲) که قلمروشان در سواحل جنوبی شبه‌قاره هند قرار دارد، مؤید این است که سلطان و وزیر توانایی درک شعر فارسی را داشته‌اند و همان‌طور که نویسنده تاریخ فرشته بیان می‌کند ایرانیان دیگری از طریق دریا به قلمرو آنها سفر کرده و به خدمت آنها درآمده‌اند (همان: ۳۰۷/۲).

در داستان از دو تاجر ایرانی یکی همدانی و دیگری کازرونی یاد می‌شود که به قصد رفتن به هرموز - که در آن زمان بارانداز مهم خلیج فارس بود - و انجام سفر دریایی به منظور تجارت حافظ را تا هرموز همراهی کردند (همان: ۳۰۸/۲).

محتوای داستان نشان می‌دهد برخی صاحب‌منصبان دربار سلطان دکن ایرانی بودند، همان‌طور که ذکر شد یکی از همین ایرانیان مأمور رساندن هدیه سلطان به حافظ شد. فردی که این مأموریت را بر عهده گرفت ملا محمد قاسم مشهدی از فضیلتی دولت بهمنی دکن بود (همان: ۳۱۰/۲؛ صفا، ۱۳۷۸: ۱۰۷۰/۳).

## ۲-۴. شواهدی از منابع دیگر

یکی از منابعی که درباره حضور ایرانیان در عرصه دریاها و اقیانوس‌ها در سده هشتم هجری / چهاردهم میلادی یعنی همان عصر حافظ می‌توان به آن مراجعه کرد، سفرنامه جهانگرد مغربی، شیخ ابو عبدالله محمد بن بطوطه است. هنگامی که ابن بطوطه از خلیج فارس دیدن کرد هنوز مدت زیادی از استیلای هرموز بر کیش نگذشته بود. به طور قطع وی بین سال‌های ۷۳۴-۷۲۵ هـ وارد خلیج فارس شده است. او کیش را جزئی از سرزمین فارس و مردمش را از اشراف فارس می‌داند (ابن بطوطه، ۱۳۴۸: ۳۰۶/۱). ابن بطوطه قبل از کیش، هرموز را دیده بود جرون که مرکز هرموز بود از نگاه ابن بطوطه شهری «نیکو و بزرگ، دارای بازارهای خوب» که بندرگاه هند و سند به شمار می‌رفت. کالاهای هند از آنجا به عراق عرب، عراق عجم و خراسان حمل می‌شد (همان: ۲۹۹/۱-۳۰۰).

قرآینی در سفرنامه‌ها موجود است که نشان می‌دهد ساکنان هرموز، ایرانی و فارسی‌زبان بوده‌اند؛ به عنوان مثال از زبان مردم هرموز ضرب‌المثلی نقل می‌کند با عنوان «خرما و ماهی لوت پادشاهی» (همان: ۳۰۰/۱). این ضرب‌المثل در اصل متن عربی، به فارسی نوشته شده است که ثابت می‌کند در هرموز فارسی‌زبان‌ها اقامت داشته‌اند. منابع دیگر نیز ایرانی بودن اهالی هرموز را تأیید می‌کنند (Barbosa, 1866: 41; فیکوئروا، ۱۳۶۳: ۵۹).

از توضیحات ابن بطوطه چنین برمی‌آید که در این زمان جزیره هرموز یا جرون در خلیج فارس مرکزیت تجاری و سیاسی یافته، پادشاه هرموز سلطان قطب‌الدین تهمتن (۷۲۱-۷۴۷ هـ) که به قول ابن بطوطه از شهریاران کریم و نیک‌خوی بود (ابن بطوطه، ۱۳۴۸: ۳۰۱/۱)، با اتخاذ سیاست‌های مناسب هرموز را به صورت کانون تجاری منطقه درآورد. او پس از پیروزی بر کیش در سال ۷۲۵ هجری سلطه خود را بر بحرین، خارک، قُطیف (Qotatif)، دیراب (Dirab) و نواحی تحت سلطه کیش گسترش داد (وثوقی، ۱۳۸۰: ۶۰). از جانب شرق بنا بر سفرنامه، شهرهایی نظیر مسقط، قوریات، شبه، کلبه، قلّهات و به طور کلی بیشتر نواحی عمان نیز تحت تسلط پادشاه هرموز قرار داشتند (ابن بطوطه، ۱۳۴۸: ۲۹۷/۱-۲۹۹؛ همان: ۷۶۱/۲).

از نظر تجاری نیز شواهدی موجود است که نشان می‌دهد ملوک هرموز، سیاست‌هایی به منظور جلب بازرگانان اتخاذ کردند. معین‌الدین نطنزی از نویسندگان اوایل سده نهم هجری، رفتار ملک بهاء‌الدین ایاز را، که باعث انتقال هرموز کهنه به هرموز نو بود، با بازرگانان، چنین وصف می‌کند: «تجاری که از اطراف می‌آمدند مراعاتشان می‌کرد؛ چنانکه از بسیاری بازرگانان و صادر و وارد، آنجا مصر جامع شده بود» (نطنزی، ۱۳۶۶: ۱۵). این سیاست با به تخت نشستن قطب‌الدین تهمتن تشدید شد. تشریح سیاست تجاری او به وسیله قاضی عبدالعزیز نیمدهی، علت پراکندگی بازرگانان ایرانی را در سراسر آب‌های شرق

توضیح می‌دهد و بر صداقت گفتار ابن بطوطه مهر تأیید می‌نهد. بنا بر اظهارات نیمدهی در طبقات محمود شاهی، تهمتن پس از توسعه قلمروش با سلاطین «گجرات و ملوک هندوستان و سند، بصره، کوفه، عُمان، کرمان و شیراز و غیره ذلک» روابط دوستانه‌ای برقرار کرد؛ بساط معدلت و انصاف بگسترده و کشتی‌های سفری راست کرد و به هر طرف می‌فرستاد و از جمیع بنادر مثل مکه و جدّه و عدن سَفاله و یمن و چین و فرنگ و کالیکوت و... متوجه بحر می‌شدند و امتعه رفیعه از اطراف روی به آنجا می‌آوردند و از مداین فارس و عراق و خراسان اجناس نفیسه به آنجا کشیدند (نیمدهی به نقل از وثوقی، ۱۳۸۰: ۱۹۵)

بدین ترتیب بازرگانان و مسافران ایرانی از هرموز که قلب تپنده خلیج فارس به شمار می‌رفت، به وسیله سلطان هرموز که خانه‌اش بر ساحل دریا واقع بود و بر کشتی‌های تجاری نظارت مستقیم داشت، سازمان‌دهی می‌شدند (ن.ک: ابن بطوطه، ۱۳۴۸: ۱/۳۰۲).

#### ۲-۵. گروه‌های فعال در عرصه دریاها

در قرون هشتم و نهم هجری ایرانیانی را که در جزایر و بنادر اقیانوس هند (از خلیج فارس تا سواحل چین) بوده‌اند، می‌توان به چهار گروه تقسیم کرد: بازرگانان، قضات یا عالمان دین، زهاد یا شیوخ و حکومتگران.

مهم‌ترین گروه مسافران ایرانی در دریاها، بازرگانان بوده‌اند. به نظر می‌رسد استقرار دیگر گروه‌ها در نقاط مختلف بستگی به حضور بازرگانان داشته است. رد پای تجار ایرانی را تقریباً می‌توان در تمام سواحل و جزایر اقیانوس هند تعقیب کرد. در هرموز که مبدأ مسافرت بازرگانان به شمار می‌رفت به خاطر سیاست منصفانه‌ی ملوک هرموز و وضع قوانین گمرکی به سود کالاهای ایرانی، بازرگانان خانه‌هایی احداث کرده بودند (ن.ک: همان، ۵۲۳/۲).

در بندر لاهری - واقع در نزدیکی محل ریزش رود سند به اقیانوس هند (همان: ۴۶۰/۲) - که ابن بطوطه این شهر را قبل از رسیدن به دربار هند در سال ۷۳۴ هـ می‌بیند، بازرگانان ایرانی تردد داشتند. یک ایرانی به نام علاءالملک خراسانی، در این شهر پانزده کشتی داشت که باروبنه او را حمل می‌کردند (ن.ک: همان: ۴۵۹-۴۶۰/۲) دربار هند در دهلی به ایرانیان توجه ویژه‌ای داشت چنانکه شهاب‌الدین کازرونی که به خاطر مأموریتی به دربار هند رفته بود، مورد التفات سلطان هند واقع شد. سلطان که متوجه کسالت شهاب‌الدین شده بود، دستور داد پول هنگفتی به او دهند تا با آن از هرچه از کالاهای هند می‌خواهد بخرد. سه کشتی مجهز در اختیار شهاب‌الدین گذاشت تا به ایران برگردد (ن.ک: همان: ۵۲۳/۲). علاوه بر این، سلطان، شهر کنبایه را به یکی از تاجران بزرگ ایرانی به نام ملک‌التجار کازرونی ملقب به «پیروز» به اقطاع داده بود (ن.ک: همان: ۵۲۲/۲). شهر کنبایه رونق خود



را مدیون بازرگانان خارجی بود که بزرگ‌ترین آن‌ها ایرانی بودند. به گفته ابن بطوطه این شهر از لحاظ استحکام بندرها و رونق مساجد از بهترین شهرها است و علت آن این است که بازرگانان خارجی در ساختن عمارت‌ها و مساجد زیبا و شگفت‌انگیز با یکدیگر رقابت داشتند. ملک‌التجار کازرونی، شمس‌الدین کلاه‌دوز تاجر، نجم‌الدین گیلانی از جمله کسانی بودند که خانه‌های بزرگ شهر را در اختیار داشتند و بانیان مساجد در شهر به شمار می‌رفتند (ن.ک: همان: ۶۳۶/۲).

سلطان هند در سال ۷۴۳ هـ ابن بطوطه را به سفارت چین فرستاد (ن.ک: همان: ۶۱۴/۲). این بخش از سفر او که یک سفر کاملاً دریایی است حاوی اطلاعات ارزشمندی است. متأسفانه بخش‌هایی از خاطرات این سفر توسط ابن جزی تلخیص شده است (ن.ک: همان: ۲/مقدمه ابن جزی). اگر ابن جزی این قسمت از سفر را خلاصه نمی‌کرد احتمالاً اخبار بیشتری از فعالیت دریایی ایرانیان به دست می‌آمد؛ به هر حال آنچه باقی است نیز نشانگر نبوغ و جسارت ایرانیان در پیمودن دریاهاست. علاوه بر ساخت‌وسازهای منفرد تاجران ایرانی در بندرهای هندوستان، ابن بطوطه در سفر به سوی چین شاهدهی به دست می‌دهد که از خصلت آبادگری تاجر ایرانی در مورد یک جزیره حکایت می‌کند. به گفته ابن بطوطه این جزیره که بیرم نام داشت «قبلاً بر اثر حمله مسلمانان ویران شده بود. ملک‌التجار کازرونی درصدد برآمد آن را از نو بنا کند، به همین منظور بارویی دور آن کشید، منجنیق‌ها بر آن گماشت و عده‌ای از مسلمانان را در آن سکونت داد» (همان: ۶۹۳/۲). در شهر منگروور (به عربی منجورور - Mangalore) که دو محصول فلفل و زنجبیل به مقدار فراوان در آن یافت می‌شد، بازرگانان بزرگ ایرانی حضور چشمگیری داشتند (ن.ک: ابن بطوطه، ۱۳۴۸: ۶۴۸/۲). شهر کالیکوت در جنوب منگروور واقع در ساحل ملیبار که یکی از بزرگ‌ترین بندرهای این ساحل محسوب می‌شده است (سمرقندی، ۱۳۸۳: ۵۲۸/۳) نیز محل تردد بازرگان مختلف از جمله ایرانیان بوده است (ن.ک: ابن بطوطه، ۱۳۴۸: ۶۵۲/۲). در سواحل چین، به‌ویژه شهر زیتون (کانتون - گانژوی کنونی Gungzhou)، ابن بطوطه با بازرگانانی از ایران ملاقات می‌کند که هنگام ورود به هندوستان از آنان وام گرفته بود. یکی از آن‌ها شرف‌الدین تبریزی نام داشت (همان: ۷۴۰/۲).

دومین گروه از ایرانیانی که حضورشان در سفرنامه ابن بطوطه ثبت شده است، قضات و علمای دین بودند. در پی تردد گسترده مسافرین و تاجر مسلمان در اقیانوس هند و دریای چین، حضور قضات و علمای دین در این مناطق برای رفع مسائل معاملاتی و دینی ضرورت داشت. از آنجا که طبق نسخه خطی طبقات محمودشاهی در این زمان امکان تردد بین خلیج فارس و دریای سرخ برای ایرانیان فراهم بود (نیمدهی به نقل از وثوقی، ۱۳۸۰:

۱۹۵). در مکه مناصب کلیدی مذهبی در دست ایرانیان بود که ابن بطوطه از آنان با احترام یاد می‌کند. عین اظهارات ابن بطوطه چنین است:

قاضی پارسا و دانشمند مکه، نجم‌الدین محمد بن امام محی‌الدین طبری مردی بود فاضل و نیکوکار... که ملک‌الناصر، سلطان مصر او را بسیار محترم می‌داشت و صدقاتی را که ناصر به مکه می‌فرستاد به دست او تقسیم می‌شد. پسر نجم‌الدین که شهاب‌الدین نام دارد نیز مردی نیک عمل است که هم‌اکنون سمت قضاوت مکه با اوست. (ابن بطوطه، ۱۳۴۸: ۱۵۴/۲)

علاوه بر منصب قضاوت، خطیب مکه نیز بهاء‌الدین طبری نام داشت که از نظر فصاحت کلام به گفته ابن بطوطه «زبان آور و یگانه روزگار» بود.

ابن بطوطه یکی از اهالی شهر «زیدان» نام مکانی در استان بوشهر - را قاضی نورالدین زیدانی می‌داند که پس از سفر به هندوستان در جزایر ذبیة‌المهل (مالدیو) - واقع در جنوب غربی شبه‌قاره هند، در میان اقیانوس هند (بختیاری، ۱۳۸۲: ۴۷) - به قضاوت مشغول بود. در شهر زیتون (کانتون) چین نیز تاج‌الدین اردبیلی، قاضی مسلمانان آن شهر و شیخ‌الاسلام کمال‌الدین عبدالله اصفهانی با او دیدار کردند (ن.ک: ابن بطوطه، ۱۳۴۸: ۲/۳۳۶، ۷۲۱، ۷۴۰). بالاخره ابن بطوطه در بازگشت از سفر چین وقتی به مکانی موسوم به کوکم - واقع در سواحل جنوب شرقی هند (همان: ۶۷۵/۲) رسید، «در جوار قزوینی که قاضی مسلمانان آنجا بود» منزل کرد (همان: ۷۶۰/۲).

سومین گروه مسافران ایرانی، زهاد و مشایخی بودند. سیاح مغربی تقریباً در هر شهر که وارد می‌شود نخست به سراغ زهاد و پیران طریقت می‌رود. در این دوره جنبش تصوف در سرتاسر ممالک اسلامی در نهایت قدرت است. یکی از این مشایخ شیخ ابواسحاق کازرونی بود که نمایندگانش در سراسر آب‌های هند و دریای چین فعالیت داشتند. ابن بطوطه علت حضور این گروه از ایرانیان را چنین بیان می‌کند:

این شیخ ابواسحاق پیش اهالی هندوستان و چین منزلت تمام دارد. اشخاصی که در دریای چین به مسافرت می‌روند هنگام بروز طوفان یا ناامنی نذرهایی به اسم شیخ می‌کنند. هیچ کشتی از جانب هندوستان یا چین نمی‌آید مگر آنکه هزاران دینار از این گونه نذورات با خود آورده باشد (همان: ۲۳۵/۲).

ابن بطوطه در بندر لاهری، شمس‌الدین محمد شیرازی را که شیخی عابد و زاهد و سالخورده بود، ملاقات کرد که صدویست سال سن داشت (همان: ۴۶۱/۲). در کنبایه که نام امیرش مُقبل تُلنگی بود و پیش سلطان دهلی منزلتی بزرگ داشت، یک شیخ اصفهانی در تمام امور به نیابت از او مداخله می‌کرد. در بندر کالیکوت شیخ شهاب‌الدین کازرونی زاویه شهر را اداره می‌کرد و نذورات مردم هندوستان و چین در حق شیخ ابواسحاق به او می‌رسید. در شهر کوکم، ابن بطوطه مدتی در زاویه شیخ فخرالدین پسر شیخ شهاب‌الدین

کازرونی اقامت کرد. در کوهستان کامرو از نواحی بنگاله، یکی از اولیاءالله به نام شیخ جلال تبریزی مسکن داشت که ابن بطوطه او را زیارت کرده و می‌گوید مردم این کوهستان به دست این شیخ اسلام آوردند. از مشایخ بزرگ شهر زیتون (کانتون) چین برهان‌الدین کازرونی بود که در بیرون شهر زاویه‌ای داشت و بازرگانان نذوراتی را که برای شیخ ابواسحاق کازرونی می‌کردند، به او می‌پرداختند (همان: ۷۴۰/۲).

چهارمین و واپسین گروه، ایرانیانی بودند که در امور حکومتی نواحی اقیانوس هند و دریای چین دخیل بودند. فردی به نام علاءالملک خراسانی معروف به فصیح‌الدین مدتی قبل از سفر ابن بطوطه به دهلی رفت و حکومت شهر لاهری و مضافات آن را از پادشاه هند گرفت. شهر لاهری که بندر بزرگی داشت، درآمد دیوانی زیاد و ثروت فراوانی از آن حاصل می‌شد که طبق گفته علاءالملک یک‌دوم این ثروت به حاکم (علاءالملک خراسانی) می‌رسید. پیش‌ازاین، از یک شیخ اصفهانی که به نیابت از امیر کنبایه در تمام امور حکومتی مداخله می‌کرد صحبت به میان آمد. این شیخ دارای ثروتی هنگفت بود و در امور حکومتی بصیرتی تمام داشت و مرتب پول‌ها را به ولایت خود (ایران) انتقال می‌داد. پادشاه هند از قضیه مطلع شد و او را احضار کرد؛ اما شیخ در راه دهلی فرار کرد و به وطن خود بازگشت. پادشاه هند به ملک‌التجار کازرونی وعده داده بود او را به مقام وزارت انتخاب کند. نجم‌الدین گیلانی یکی دیگر از تجار ایرانی، از طرف پادشاه هند به حکومت شهر کنبایه منصوب گردید و به او مراتب (حق داشتن رایت و طبل و غیره) تفویض شد (ن.ک: همان: ۷۴۰/۲، ۶۳۶، ۵۲۲). سلطان بلاد مَعْبَر - قسمت جنوبی ساحل شرقی شبه‌جزیره هندوستان (وثوقی، ۱۳۸۰: ۴۹۸) - غیاث‌الدین دامغانی نام داشت که به فارسی سخن می‌گفت و بالاخره نام کفیل فرماندهی دریایی جزیره جاوه به‌روز بود. گذشته از موارد بالا، نشانه‌های دیگری مبنی بر نفوذ فرهنگ و زبان ایرانی از سواحل خلیج فارس تا سواحل دریای چین جنوبی موجود است. ابن بطوطه از هرموز تا سواحل چین در سفرنامه خود که به زبان عربی است، همواره از کلمات، اصطلاحات و ضرب‌المثل‌های فارسی که در بین بازرگانان و دریانوردان متداول شده بود، استفاده می‌کند. به گفته ابن بطوطه همه خارجیان را در هندوستان، خراسانی می‌نامیدند؛ با توجه به این نکته و شواهدی که قبلاً ذکر شد، این مطلب استنباط می‌شود که بیشتر خارجیان مقیم هند ایرانی بوده‌اند. نفوذ ایرانیان به‌اندازه‌ای بود که برخی مقامات طبقه حاکمه، ایرانی بوده یا لاقلم به زبان فارسی را می‌دانسته‌اند. این زبان در دربار هند رواج کامل داشت حتی می‌توان گفت زبان رسمی دربار هند فارسی بود. سلطان سیلان زبان فارسی می‌دانست (همان، ۱۳۴۸: ۵۱۵/۲، ۵۲۳، ۶۹۱، ۷۰۱، ۷۲۱). در شهر بزرگ خنسا (پایتخت سلسله سونگ جنوبی امروزه هانگ‌جو نامیده می‌شود) که ابن بطوطه امیرالامرای چین نامیده است، مطربان چینی به سه

زبان چینی، عربی و فارسی آواز می‌خواندند. پسر امیر که آوازهای فارسی را خیلی دوست می‌داشت فرمان داد شعری را که به فارسی می‌خواندند، چند بار تکرار کردند (همان: ۷۵۰/۲):

تا دل به مه‌ت داده‌ام در بحر فکر افتاده‌ام چون در نماز استاده‌ام گویی به محرابم دری

(سعدی، ۱۳۸۵: ۸۶۷)

ابن بطوطه حتی وقتی دروازه‌های این شهر بزرگ چینی را معرفی می‌کند از کلمات فارسی استفاده می‌کند (همان: ۷۲۵/۲). که دست کم نشان می‌دهد منبع اطلاعات ابن بطوطه ایرانیانی بوده‌اند که به چین رفت و آمد داشته‌اند.

ردیف	نوع حرفه	شهرهای محل فعالیت	فعالیت و جایگاه	افراد مشهور از هر حرفه
۱	بازرگانان	هرمز - لاهری - دهلی - کتایبه - جزیره - منگورو - کالیکوت - بیرم زینون (کانتون)	۱۵ کشتی تجاری در بندر لاهری - شهر کتایبه افتتاح یک بازرگان ایرانی، رونق شهر مدین بازرگانان خارجی به ویژه بازرگانان ایرانی، بنای خانه‌های بزرگ و مساجد - ساختن جزیره بیرم توسط یک تاجر ایرانی	علاء الملک خراسانی - شهاب الدین کازرونی - ملک التجار کازرونی مقلب به «پرویز» - شمس الدین کلاه‌دوز - نجم الدین گیلانی - شرف الدین تبریزی
۲	فضات یا عالمان دین	مکه - ذیبة النهل (مالدیو) - زیتون چین (کانتون) - کولم	قاضی شهر، خطیب، شیخ الاسلام	نجم الدین محمد بن امام محیی الدین طبری - شهاب الدین پسر نجم الدین - بهاء الدین طبری - قاضی نورالدین زیدانی - تاج الدین اردبیلی - شیخ الاسلام کمال الدین عبدالله اصفهانی - تروپینی
۳	شیوخ صوفیه	بندر لاهری - کتایبه - کالیکوت - کولم - کوهستان کامروا از نوآخی بنگاله - زیتون چین	محافظة معنوی از کشتی های تجاری، زاویه داری	شمس الدین محمد شیرازی - شیخ اصفهانی - شیخ شهاب الدین کازرونی - شیخ فخرالدین کازرونی - شیخ جلال تبریزی - برهان الدین کازرونی
۴	حکومنگران	بندر لاهری - کتایبه - بلاد معبر - جاوه	حکومت بر شهرها - مشارکت در امر حکومت - وزارت - کتیل فرماندهی دریایی	علاء الملک خراسانی معروف به فصیح الدین - بک شیخ اصفهانی - ملک التجار کازرونی - نجم الدین گیلانی - غیاث الدین داعغانی - پرویز

جدول شماره ۱: ایرانیان فعال در عرصه دریاها بر اساس سفرنامه ابن بطوطه

### ۳. نتیجه گیری

بررسی و تحلیل دقیق داده‌های کتاب *مطلع السعدین* اثر عبدالرزاق سمرقندی، تاریخ فرشته اثر محمد قاسم فرشته، *سفرنامه ابن بطوطه* اثر محمد بن بطوطه و منابع پشتیبان دیگر درباره تکاپوهای دریایی ایرانیان مدعی این پژوهش یعنی اشتباه بودن ادعای دریاهراسی ایرانیان از سوی لرد کرزن را تأیید می‌کند.

بررسی جزئیات دو داستانی که کرزن از آن‌ها دریا هراسی ایرانیان را استنباط می‌کند نشان می‌دهد در خود این داستان‌ها شواهد نقض ادعای کرزن وجود دارد؛ تردّد بازرگانان، ادیبان و صاحب‌منصبان ایرانی از راه دریا به ایران و سواحل هندوستان در نسخه کامل این دو داستان در منابع اصلی به وضوح قابل رصد است. براساس سفرنامه ابن بطوطه حضور ایرانیان در قالب چهار گروه (بازرگانان، قضات و علمای دین، شیوخ صوفیه و حکومتگران سیاسی و نظامی) از خراسان، طبرستان، گیلان، قزوین، اردبیل، تبریز، اصفهان، فارس، یعنی از شرق، غرب، شمال، جنوب و مرکز ایران و نفوذ زبان فارسی در مسیرهای دریایی خلیج فارس تا چین غیرقابل انکار است. توجه به این شواهد بیانگر این است که کرزن از داده‌ها به صورت گزینشی برای اثبات ایده‌ای که در ذهن داشته استفاده کرده است. پرواضح است که نمی‌توان اضطراب دو ایرانی که برای اولین بار دریا را دیده بودند به همه ایرانیان و همه دوره‌های تاریخی تعمیم داد. از این رو می‌توان چنین استنباط کرد که قضاوت کرزن در باب دریانوردی ایرانیان یک قضاوت نادرست، سطحی، شتاب‌زده و در زمره پیش‌داوری‌های او به شمار می‌رود.

#### ۴. یادداشت‌ها

۱. طبقات محمود شاهی اثر قاضی عبدالعزیز نیمدهی، از دیوان سالاران ایرانی در دربار «ملوک بهمنی» هند است. کتاب او تاریخ تطبیقی ایران، هند و هرموز است که در سال ۹۰۶ هـ نوشته شده و تاکنون به چاپ نرسیده است داده‌های این کتاب در این مقاله به سبب در دسترس نبودن آن با واسطه از طریق پژوهش‌های محمدباقر وثوقی استاد دانشگاه تهران نقل شده است.

#### کتابنامه

- ابن بطوطه، محمد بن عبدالله. (۱۳۴۸). *سفرنامه ابن بطوطه*. ترجمه محمدعلی موحد. تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
- ابن حوقل، محمد بن حوقل. (۱۹۳۸). *صورة الأرض*. بیروت: دار صادر.
- اقبال، عباس. (۱۳۲۸) *مطالعاتی در باب بحرین و جزایر و سواحل خلیج فارس*. تهران: چاپخانه مجلس.
- بارتولد، واسیلی ولادیمیروویچ. (۱۳۵۱). *خاورشناسی در روسیه و اروپا*. ترجمه حمزه سردادور. تهران: ابن سینا.
- بختیاری، سعید. (۱۳۸۲). *اطلس جامع گیتاشناسی*. تهران: موسسه جغرافیایی و کارتوگرافی گیتاشناسی.

۶۶ / اعتبارسنجی شواهد تاریخی کرزن درباره...

- پرتو، افشین. (۱۳۸۱)، «سفر لرد کرزن به خلیج فارس». *اطلاعات سیاسی - اقتصادی*. ش ۱۸۳ - ۱۸۴، صص ۱۱۶-۱۳۵.
- پرتو، افشین. (۱۳۹۰). «پرسه سیاسی لرد کرزن در خلیج فارس در سال ۱۹۰۳ م». در *پژوهشنامه خلیج فارس (دفتر سوم)*. گردآورندگان عبدالرسول خیراندیش، مجتبی تبریزیا، تهران: خانه کتاب.
- حافظ، شمس‌الدین محمد. (۱۳۷۳). *دیوان حافظ*. تصحیح قزوینی، غنی. تهران: مهتاب و علمی.
- حسن، هادی. (۱۳۷۱). *سرگذشت کشتیرانی ایرانیان از دیرباز تا قرن شانزدهم میلادی*. ترجمه امید اقتداری. تحقیق احمد اقتداری. تهران: به‌نشر.
- راثین، اسماعیل. (۱۳۵۰). *دریانوردی ایرانیان*. تهران: سکه.
- ریکس، توماس. (۱۳۵۰). «دریانوردی در خلیج فارس و رابطه با افریقای شرقی از قرن نهم تا قرن دوازدهم میلادی». *فرهنگ ایران زمین*. سال ۱۸، ش ۱، صص ۳۹۹-۴۳۲.
- سرافرازی، عباس. (۱۳۹۶). «نقش لرد کرزن در جلوگیری از نفوذ روسیه در خلیج فارس (دوره قاجار)». *مطالعات فرهنگی و سیاسی خلیج فارس*. سال ۴، ش ۱۳، ص ۳۱-۴۷.
- سعدی، مصلح بن عبدالله. (۱۳۸۵). *کلیات سعدی*. تصحیح محمدعلی فروغی. تهران: هرمس و مرکز سعدی‌شناسی.
- سمرقندی، کمال‌الدین عبدالرزاق. (۱۳۸۳)، *مطلع سعدین و مجمع بحرین*، تهران: پژوهشگاه علوم انسانی و مطالعات فرهنگی.
- صفا، ذبیح‌الله. (۱۳۷۸). *تاریخ ادبیات در ایران*. جلد ۳، ۴. تهران: فردوس.
- فرشته، محمدقاسم. (۱۳۸۷). *تاریخ فرشته*. تصحیح محمدرضا نصیری. تهران: انجمن آثار و مفاخر فرهنگی.
- فسائی، حسن. (۱۳۸۲). *فارسنامه ناصری*. جلد ۱. تصحیح منصور رستگار فسائی. تهران: امیرکبیر.
- فیگوئروا، دن گارسیا دسیلوا. (۱۳۶۳). *سفرنامه دن گارسیا دسیلوا فیگوئروا*، ترجمه غلامرضا سمیعی. تهران: نشر نو.
- کرزن، جورج ناتانیل. (۱۳۸۰). *ایران و قضیه ایران*. جلد ۲. ترجمه غلامعلی وحید مازندرانی. تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی.
- *لرد کرزن در خلیج فارس* (۱۳۷۰). تهران: وزارت امور خارجه، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی.
- لسترنج، گای. (۱۳۶۴). *جغرافیای تاریخی سرزمین‌های خلافت شرقی*، ترجمه محمود عرفان، تهران: وزارت فرهنگ و آموزش عالی، علمی و فرهنگی.

-مقدسی، محمد بن احمد. (۱۳۶۱). *احسن التقاسیم*. ترجمه علینقی منزوی. تهران: شرکت مؤلفان و مترجمان.

-نطنزی، معین‌الدین. (۱۳۶۶). *منتخب التواریخ*. تصحیح ژان اوین. تهران: خیام.

-نطنزی، معین‌الدین. (۱۳۸۳). *منتخب التواریخ معینی*. به اهتمام پروین استخری. تهران: اساطیر.

-هاولی، دونالد. (۱۳۷۷). *دریای پارس و سرزمین‌های سواحل متصل*. ترجمه حسن زنگنه، بوشهر: موسسه فرهنگی همسایه.

-وثوقی، محمدباقر. (۱۳۸۰). *تاریخ مهاجرت اقوام در خلیج فارس: ملوک هرموز*. شیراز: دانشنامه فارس.

-وثوقی، محمدباقر. (۱۳۸۴). *تاریخ خلیج فارس و ممالک همجوار*. تهران: سمت.

-وثوقی، محمدباقر و صفت گل، منصور و همکاران (۱۳۹۷). *تاریخ بنادر، فنون دریایی و دریانوردی ایرانیان در آینه اسناد*. تهران: سازمان بنادر و دریانوردی، مرکز بررسی‌ها و مطالعات راهبردی.

-وصاف الحضرة. (۱۳۳۸ ق)، *تاریخ وصاف*. تهران: کتابخانه ابن سینا.

-Barbosa, Duarte. (1866). *A Description of the Coasts of East Africa and Malabar in the Beginning of the Sixteenth Century*. (H. E. J. Stanley, Tran). London: Hakluyt Society.

-Curzon, George Nathaniel. (1892). *Persia and the Persian Question*. London: Longmans, Green & Company.

