

کارکرد خشبات در دریا نوردی در خلیج فارس

محمدعلی جودکی

دانشجوی دکتری تاریخ ایران دوره ی اسلامی

دانشگاه خوارزمی تهران، تهران، ایران

mohamadjudaki@gmail.com

چکیده

این نوشتار باهدف بررسی کارکرد خشبات در دریانوردی خلیج فارس انجام گرفته است. از دیرباز خلیج فارس به عنوان یکی از کانون های مهم تجاری و اقتصادی و پهنه ایی آبی سهمی مهم درمناسبات اقتصادی و فرهنگی ایران زمین داشته است. بررسی تمهیدات دریانوردان ایرانی برای بهره گیری از این دریا و نیز دستاورد تمدنی حاصل از آن از اهمیتی ویژه برخورداراست. مقاله درپی پاسخ گویی به این سوال عمده است که موقعیت جغرافیایی خشبات در کدام نقطه از دریای فارس بوده واین سازه در دریانوردی خلیج فارس چه کارکردی داشته است؟

یافته های بررسی نشان می دهد سهم خلیج فارس در حیات اقتصادی ایرانیان تنها به دوره ی معاصر و پس از کشف منابع انرژی دراین پهنه ی آبی محدود نشده و این مساله همزاد بازندگی ساحل نشینان این دریا بوده است..خشبات نمادی از دستاوردهای تمدنی دریانوردان ایرانی ومیراث هویت تاریخی کشتی رانی ایرانیان در خلیج فارس است. این سازه ی آبی در نزدیکی آبادان واقع شده و از دوره ی باستان تا قرون پنجم وششم هجری راهنماو هدایتگر ناخدایان وکشتی هابوده است. علاوه بر موقعیت خاص این نقطه پاره ای از ویژگی های خلیج فارس نظیر جزرهای روزانه ونیزوجود دزدان دریایی بر ضرورت وجود چنین فانوس دریایی برای پاسبانی و هدایت کشتی ها می افزود.

واژگان کلیدی: خلیج فارس، خشبات ، دریانوردی، فانوس دریایی، آبادان.

مقدمه

خلیج فارس از نظر راهبردی بواسطه ی آنکه سه قاره ی آسیا ، آفریقا و اروپا را به هم پیوند می زند جایگاه ویژه ای در مناسبات گوناگون بین المللی دارد. اهمیت این دریاتنها به کشف ذخایر عظیم نفت و گاز دردوره ی معاصر برنمی گردد. به گواه منابع تاریخی خلیج فارس همواره یکی از کانون های مهم در اقتصاد دریایی ایران در روابط تجاری خود با سایر سرزمین ها بوده است. بازشناسی چگونگی سیر تاریخی بهره گیری از این دریا توسط ایرانیان -بویژه بومیان سواحل این دریا- نیازمند واکاوی متون بازمانه از حیات اجتماعی -اقتصادی مردم این مرزوبوم است.

حلقه های مطالعاتی درباره ی خلیج فارس مادامی به تبیین عینی نزدیک می شود که نقش و سهم تمامی عناصر و دستاوردهای فرهنگی و اجتماعی ساکنان سواحل این دریا مورد پژوهش قرار بگيرد. یکی از این دستاوردها و میراث تاریخی دریانوردی ایرانیان در دریا، خشبات یا فانوس دریایی خلیج فارس می باشد که سالیانی متممادی یاریگر ناخدایان کشتی ها در امر دریانوردی بود. اهمیت موضوع نوشتار حاضر از یک سو، نشان دهنده ی جایگاه مهم خلیج فارس در مناسبات تجاری و فرهنگی میان ایران و همسایگانش است و از دیگر سو، تبیین کننده ی بخشی از حیات اقتصادی و نمایانگر یکی از دستاوردهای تمدنی ساکنان ایرانی سواحل این دریاست که خود واگوی هویت تاریخی ایرانیان در عرصه ی دریانوردی در این پهنه ی آبی می باشد.

سوالاتی که این پژوهش بر محور آن تدوین شده این است که: ۱- از نظر موقعیت جغرافیای خشبات در کدام نقطه از خلیج فارس قرار گرفته بود؟ ۲- سیر تاریخی و فعالیت این سازه چه محدوده ی زمانی را شامل می شود؟ ۳- و اینکه خشبات در دریانوردی خلیج فارس چه کارکردی داشته و علل از بین رفتن و عدم کارایی آن چه بوده است؟

تاکنون درباره ی خشبات خلیج فارس پژوهشی جامع و کاملاً مستقل انجام نشده است. از پیشگامان تحقیق درباره ی این موضوع امام شوشتری (۱۳۴۹) بوده که درنگاشته ایی سه صفحه ای شرحی از این سازه داده است. اما نویسندگانی که درباره خلیج فارس قلم فرسایی کرده اند، به شکلی مختصر به موضوع پرداخته اند. حورانی در اثر خود به کارکرد خشبات (حورانی، ۱۳۳۸: ۹۳) اشاره کرده است. پژوهشگری دیگر آنرا به عنوان اثری از میراث تمدن ایرانی در خلیج فارس

(قیم، ۱۳۸۷: ۴۳۲) به شمار آورده و دیگری به نقش آن در امنیت راههای دریایی در خلیج فارس (بحرانی پور، ۱۳۹۱: ۱۲) پرداخته است.

در این جستار ضمن بهره گیری از دستاورد پژوهش های یاد شده و موازی با موضوع این نوشتار در حوزه ی خلیج فارس، تلاش می شود با استفاده از روش توصیفی - تحلیلی از یک رهیافت اسنادی و کتابخانه ایی باتکیه بر منابع دسته اول، موقعیت جغرافیایی، سیر تاریخی و محدوده ی زمانی فعالیت این سازه را ارزیابی نموده و کارکرد آنرا در دریانوردی در خلیج فارس و نیز عوامل زوال و عدم کارایی این راهنمای دریایی را تبیین نماییم.

سبب نام گذاری

واژه ی خشبات مرکب از واژه ی خشب، به معنای چوب درشت و سخت، الواروتیر (ابن منظور، ۱۴۱۵: ۱/ ۳۵۱؛ صفی پور، ۱۳۷۷: ۱/ ۳۱۷؛ رامپوری، ۱۳۳۷: ۱/ ۳۸۵) و «ات»، نشانه ی جمع در لغت عرب است که می توان در زبان فارسی آنرا در معنای تحت الفظی به چوبها ترجمه نمود. علت اطلاق خشبات به اینگونه مناره های بحری (دهخدا، ۱۳۳۹: ۵۶۲) به کارگیری چوب و تخته الوارها و داربست های چوبین (سدیدالسلطنه کبابی، ۱۳۶۳: ۱۸۰) در ساختمان این بناها بوده است. برخی از پژوهشگران بر پایه ی گزارش ناصر خسرو - که این کلمه را خشاب ضبط نموده است (قبادیانی، بی تا: ۱۳۴) - آنرا مرکب از خش + آب دانسته که جزو اول ریختنی دیگر از خوش [= خوب] فارسی به معنای آب خوب و مناسب برای کشتیرانی فرض شده است (امام شوشتری، ۱۳۴۷: ۲۰۹). عده ای دیگر واژه ی خشپات که در مجله ی بندر و دریا در معنای شب بین (فانوس های دریایی) به کار رفته را برگرفته از دو کلمه با ریشه ی فارسی باستان، خشپا (=Xshapa= شب) و پات (=Pat= نگهبان)، به معنای نگهبان و پاسبان شب دانسته اند (نک: سجادیه، ۱۳۷۰: ۵؛ نوربخش، ۱۳۸۱: ۱۴۲).

اما به نظر می رسد علت اطلاق خشبات به این مناره های دریایی وجود چندین داربست چوبین در مسیر بصره به آبادان بوده است. چنانچه مسعودی از سه کرسی چوب بستها (مسعودی، ۱۴۰۹: ۱۲۱) و صاحب صوره الارض از چهار سازه چوبی یاد کرده اند (ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۴۶).

سیر تاریخی و صفت خشیات

هر چند تاریخ دقیق پیدایش فانوس دریایی روشن نیست لیکن اختراع فانوس‌های دریایی را با اختراع کشتی همزمان دانسته‌اند. در حدود هفت قرن پیش از میلاد فانوس دریایی بسیار معرفی ساخته شد که امروزه نیز این فانوس در دماغه زیگوم، واقع در تنگه‌ی داردانل، بر پاست (لئوکوم، ۱۳۶۴: ۱۱۱/۲).

بنای برج دریایی اسکندریه را به بلیانس حکیم یونانی نسبت داده‌اند (مستوفی، ۱۳۶۴: ۶۶). برخی نیز شخص اسکندر (ذوالقرنین) را مبتکر فانوس دریایی و هم چنین کاشف راههای دریایی خلیج فارس می‌دانند (نوربخش، ۱۳۸۲: ۴۴). چنین می‌ماند که وجود مناره اسکندریه (الزهری، ۱۳۸۲: ۱۸۰؛ بکران، ۱۳۴۲: ۷۹، همدانی، ۱۳۷۵: ۴۱۱؛ انصاری دمشقی، ۱۳۸۲: ۵۴) در این دیدگاه بی‌تأثیر نبوده است.

فارغ از شناسایی بانی نخستین فانوس دریایی دنیا، باید گفت که یکی از قدیمی‌ترین فانوس‌های دریایی جهان به امر داریوش و با نظارت اسکیلاکس، سردار پادشاه هخامنشی، در دهانه‌ی رود سند نصب گردید (نک؛ نوربخش، ۱۳۸۲: ۷۷). نثارخوس (نثارخ، نثارک)، دریاسالار اسکندر مقدونی، در ۱۴ فوریه سال ۳۲۵ ق. م که خود قصد پیوستن به جهازات اسکندر را داشت در حوالی شوش از «تیرهای عظیم‌الجثه به قطعات الوار [که] اینجا و آنجا نصب شده بود... تا دریانوردان را در مسیر خود هدایت نمایند و از سقوط آنان در آب‌های کم‌عمق و به گل نشستن کشتی‌هایشان جلوگیری کند» (رائین، ۱۳۵۰: ۴۲۹/۱؛ ویلسن، ۱۳۶۸: ۵۵، نوربخش، ۱۳۸۲: ۷۷؛ همو، ۱۳۸۱: ۳۵) سخن به میان آورده است.

بدین‌سان سابقه‌ی استفاده‌ی از این مناره‌ها چوبین بحری به عصر هخامنشی برمی‌گردد. «کای تای» چینی نیز که راهنمای کشتی‌رانی خود را بین سالهای ۱۴۰ تا ۱۸۹ ه. ق/ ۸۰۵-۷۵۸ م. نوشته است پس از دیدن فانوس‌های دریایی خلیج فارس می‌نویسد: «در خلیج فارس به ساختن پایه‌ها و ستون‌های تزئین شده‌ای احداث کرده و شب‌ها بر روی آن مشعل می‌افروزند تا مسافران و کسانی که بر عرشه کشتی مسافرت می‌کنند از مسیر خویش منحرف نشوند» (رائین، ۱۳۵۰: ۴۲۹/۱؛ نوربخش، ۱۳۸۱: ۱۴۱).

گزارش دیگر ماز خشبات به سال ۲۳۷ هجری بازمی گردد که سلیمان تاجر و دریانورد سیرافی از این سازه در خلیج فارس سخن به میان آورده است (سیرافی، ۱۹۹۹: ۱۱۷). پس از این زمان نخستین جغرافیدانی که از چراغ‌های دریایی خلیج فارس نام می‌برد ابن خرداد به (متوفی ۳۰۰ هـ) است (نک؛ ابن خرداد به، ۱۹۹۲: ۶۰).

قریب به پنجاه سال پس از ابن خرداد به نیز علی بن حسین مسعودی (متوفی ۳۴۵ هـ) در خصوص فانوس‌های دریایی خلیج فارس می‌نویسد: «آغاز دریای فارس از خشبات بصره و محل معروف به کنکلاست که نشانه‌هایی از چوب برای کشتی‌ها به دریا نهاده‌اند» (مسعودی، ۱۴۰۹: ۱۶۹).

وجود همین واژه کنکلا در گزارش مسعودی، عده‌ای را بر آن داشته که نام اولیه‌ی فانوس‌های دریایی ایرانیان را در لغت فارسی، کنکلا یا کنکله - نه خشبات که واژه‌ی عربی است - بدانند (رحیم‌زاده صفوی، ۱۳۰۸: ۹۷/۱؛ رائین، ۱۳۵۰: ۴۳۱/۱؛ نوربخش، ۱۳۸۱: ۳۰۰). اصطخری (متوفی ۳۴۶ هـ) نیز مشاهدات خویش را از خشبات چنین نقل می‌کند: «جایگاهی هست که آن را خشبات گویند... و در این جایگاه چوب‌ها فرو برده‌اند و بر آن بنایی ساخته [اند]» (اصطخری، ۱۹۲۷: ۳۲). صاحب صوره الارض - تألیف ۳۶۷ هـ - نیز از خشبات چنین گزارش می‌دهد: «و نیز در آن جایی معروف به خشبات است. ... و در این جا چهار چوبی و بر بالای آن دیده‌بانی نصب شده و نگهبان به هنگام شب در آنجا آتش برای راهنمایی کشتی می‌افروزند» (ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۴۷/۱).

مقدسی نیز در سال ۳۷۵/۹۸۵ م. خشاب‌های خلیج فارس را اینگونه مشاهده کرده است: «چوبها در آن استوار کرده روی آنها خانه ساخته‌اند» (مقدسی، بی تا: ۱۲).

جغرافی دان دیگری که در نیمه‌ی دوم قرن چهارم کتاب خویش را تألیف نموده توصیف خویش را چنین شرح داده است: «و [در دریای پارس] جایگاهی است معروف به الخشاب... و در آن زمین چوبهاست برپای کرده در میان آب و بر آنجا بنایی ساخته [اند]» (جیهانی، ۱۳۶۸: ۵۷).

اما ناصر خسرو قبادیانی (۴۸۱-۳۹۴ هـ ق)، سیاح و ادیب ایرانی، شرح جان‌دارتری از سایر مصنفین در سفر خویش به تاریخ «شوال سنه ثلاث و اربعین و اربعمائه [= ۴۴۳]» بدست داده است: «چون آفتاب برآمد چیزی چون گنجشک در میان دریا پدید آمد، چندانکه نزدیک‌تر می‌شدیم بزرگتر می‌نمود و چون به مقابل آن رسیدیم چنانکه بر دست چپ تا یک فرسنگ بماند

باد مخالف شد و لنگرکشی فرو گذاشتند و بادبان فرو گرفتند. پرسیدم که آن چیست؟ گفتند: خشاب. صفت او چهارچوب است عظیم از ساح چون هئیت منجنیق نهاده‌اند. مربع که قاعده‌اش فراخ باشد و سر تنگ و علو آن از روی آب چهل گز باشد. بر سرش سفال‌ها و سنگ‌ها نهاده بعد از آن که آنرا با چوب به هم بسته و بر مثال سقفی کرده و بر سر آن چهار طاقی ساخته که دیده‌بان بر آنجا شود و این خشاب بعضی گفتند که بازرگانی بزرگ ساخته است و بعضی می‌گویند: پادشاهی ساخته است» (قبادیانی، بی تا: ۱۳۴).

چنانچه از شرح ناصر خسرو برمی آید، بانیان خشبات جهت مقاوم بودن این سازه در برابر بادهای دریایی آنرا به شکل برج های امروزی با قاعده ی پهن و رأس باریک برافراشته بودند. با احتساب اینکه واحد گز در قدیم برابر با ۲۴ انگشت (سه و جب) معادل ۶۰ سانتیمتر امروزی بوده، ارتفاع این سازه به بیست و چهار متر می رسیده است.

این گونه گزارش ها که خشبات را الوارها و تخته سنگ های بسیار منظم در قعر آب خلیج فارس توصیف کرده اند در آثار جغرافی دانان مسلمان اهل اندلس نظیر البکری (متوفی ۴۸۷هـ) و ابوعبدالله ادریسی (متوفی ۵۶۰هـ) دیده می شود (البکری، ۱۹۹۲: ۱۹۹؛ ادریسی، ۱۴۰۹: ۳۸۵).

مؤلف جهان‌نامه-نگاشته شده در ۶۰۵ هجری- نیز در اثر خود از این سازه یاد کرده است (بکران، ۱۳۴۲: ۲۲). برخی از پژوهشگران سکوت سیاحان و مورخانی نظیر ابن بطوطه- اواخر قرن هفتم و اوایل قرن هشتم- (ابن بطوطه، ۱۳۷۰)، حمدالله مستوفی صاحب نزهةالقلوب- تألیف ۷۴۰ هجری- (مستوفی، ۱۳۳۶) را درباره‌ی خشاب دلیل بر عدم استفاده و بهره‌برداری از آن دانسته و بر این باورند که فانوس‌های دریایی تا قرن ششم هجری فعال بوده‌اند (قیم، ۱۳۸۷: ۴۳۳).

باید توجه داشت که صاحب تقویم البلدان، در اوایل قرن هشتم از خشبات در شرق آبادان یاد نموده (ابوالفداء، ۲۰۰۷: ۳۶۰) و نیز ابن وردی (متوفی ۷۴۹هـ) در کتاب خود نام این سازه‌ی دریایی را ضبط کرده است (ابن وردی، ۱۴۲۸: ۱۲۰). پس از این تاریخ نیز شرح دیگری از جغرافی نویسن دوره ی تیموریان متوفی به سال ۸۳۳ هجری در دست است: «در آن مواضع، چوبها بر مثال منجنق در آب قایم گردانیده‌اند، قاعده آن به چوبهای بسیار استوار کرده و بالای آن مثل گنبدی از چوب ساخته» (حافظ ابرو، ۱۳۷۵: ۲۳۹). هم چنین الحمیری (متوفی ۹۰۰هـ)، جغرافی‌دان حوزه‌ی

مغرب اقصی - از خشبات ذکری به میان آورده اند (الحمیری، ۱۹۸۴: ۲۲۴). چنین می نماید که به رغم این گزارش ها از سوی نویسندگان ایرانی و خارجی، بیشتر این منابع آگاهی های خود را از منابع قرن سوم تا پنجم هجری گرفته باشند و آخرین گزارش موثق از فعال بودن خشبات مشاهدات شخصی ناصر خسرو در سال ۴۴۳ هجری باشد.

موقعیت جغرافیایی خشبات

هرچند از نظر زمانی نمی توان تاریخ احداث و شخص یا حکومتی را که فانوس های دریایی خلیج فارس را راه اندازی نموده است، مشخص نمود اما با واکاوی منابع می توان موقعیت جغرافیایی و محل قرار گرفتن خشبات را در خلیج فارس مکان یابی نمود.

بر پایه ی گزارشات منابع متقدم، چنین می نماید که در خلیج فارس الوارها (خشبات) و برجک های دیده بانی چندی به منظور هدایت و راهنمایی کشتی ها به کار گرفته شده که از میان آنها خشباتی که در نزدیکی آبادان واقع بوده از اهمیت ویژه ای برخوردار بوده است. ابن خردادبه موقعیت خشبات را در دوفرسخی آبادان ثبت نموده است: «از بصره تا عبادان دوازده فرسخ؛ و سپس [از آبادان] تا خشبات دو فرسخ» (ابن خردادبه، ۱۹۹۲: ۶۰). وی فاصله خشبات نسبت به بحرین را ۷۰ فرسخ محاسبه کرده است (همان). سیرافی و مسعودی خشبات را در سیصد فرسنگی عمان (سیرافی، ۱۹۹۹: ۱۱۷؛ مسعودی، ۱۴۰۹: ۱۶۹) و دیگر نویسندگان نیز فاصله ی خشبات را تا آبادان شش میل محاسبه نموده اند (اصطخری، ۱۹۲۷: ۳۴؛ جیهانی، ۱۳۶۸: ۵۷). باتوجه به اینکه میل از واحدهای سنجش مسافت در زمان قدیم - برابر با هزارگام (چهارهزار گز) بوده و هر سه میل معادل یک فرسنگ می باشد (نک: تبریزی، ۱۳۵۷: ۱۴۶۲/۳؛ همو، ۲۰۸۰/۴، معین، ۱۳۷۱: ۴۵۰/۴ ذیل واژه های میل و فرسنگ) بنابراین محاسبه ی نویسندگان از موقعیت خشبات نسبت به آبادان با یکدیگر هم خوانی دارد. این سازه در مشرق آبادان قرار داشت (ابوالفداء، ۲۰۰۷: ۳۶۰). با احتساب هر فرسنگ به شش کیلومتر در معادل امروزی، می توان موقعیت خشبات را در ۱۲ کیلومتری شرق آبادان، ۴۲۰ کیلومتری بحرین و ۱۸۰۰ کیلومتری عمان امروزی مکان یابی نمود.

کارگرد خشبات در دریانوردی

کارکرد خشبات در تاریخ دریانوردی ایرانیان در خلیج فارس از یکسو با موقعیت جغرافیایی محل قرار گرفتن آن، پاره ای از ویژگی های این دریا و نیز وضعیت فرهنگی، جمعیتی و انسانی در حیات اقتصادی ساکنان سواحل آن از دیگر سو پیوند می یابد.

موقعیت این سازه به گونه ایی بوده که مسعودی از این محل تحت عنوان ترسگاهها و مکان های مخوف در دریا ی پارس یاد کرده، که به خاطر وجود گرداب و محل ورود نهر ابله به دریا بود. جهت هشدار و راهنمایی دریانوردان خشبات در این محل بنا شده بود: «دریا ی فارس تا بصره و ابله و هم خبرگرداب معروف به جراره راکه زبانه ی دریاست و در نزدیکی ابله کمی به طرف خشکی پیش رفته است... به علت همین جراره در نزدیکی ابله و آبادان در دهانه ی دریا چوب بستهایی ساخته اند. افرادی بر بالای آنها می نشینند و شبانگاه بر روی این چوب بستهای سگانه که مانند کرسی است آتش روشن می کنند تا کشتی ها از عمان و سیراف و غیره می آیند به جراره نیفتند که خلاصی از آن میسر نباشد (مسعودی، ۱۴۰۹: ۱۲۱). به خاطر نزدیکی و هم مرزی آبادان و بصره و اینکه خشبات در مرز بین این دو شهر بود برخی جغرافی نویسان خشبات را جزو بصره هم قلمداد نموده اند: «خشبات به بصره نسبت داده می شود، کم گود و بسیار خطرناک است... شبها صاحبان خانه ها آتش می افروزند تا کشتی ها نزدیک نیابند. شنیدم پیری می گفت در آنجا دشواری بسیار دیدم، کشتی ما ده بار بر زمین سایید. از هر چهل کشتی که بدانجا می روند تنها یکی باز تواند گشت» (مقدسی، بی تا، ۱۳-۱۲).

در این محل فقط به هنگام مدّ دریا کشتی ها می توانستند عبور کنند. لذا همواره نگهبانان با روشن کردن آتش ناخدایان راز ورود به این محل و خطر به گل نشستن کشتی ها بواسطه ی کمی آب و تنگی آن باخبر می کردند (اصطخری، ۱۹۲۷: ۳۲؛ ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۴۷). بدین منظور نگهبانان خشبات برای راهنمایی کشتی ها، شبها با استفاده از آبگینه ها چراغ هایی را بر فراز برج های دیده بانی می افروختند «چنانکه باد در آن نتوان زد و مردم از دور ببینند و احتیاط کنند» (قبادیانی، بی تا: ۱۳۴).

سبب دیگر بنای خشبات در این مکان وجود گل ولای فراوان در محل ریختن آب کارون و دجله به اروند رود بوده که آب‌نماها- پایاب‌ها- ناخدایان را فریب می‌داد و کشتی‌ها به گل می‌نشست «ابن خردادبه، ۱۹۹۲: ۶۰؛ راین، ۱۳۵۰: ۳۰-۴۲۹».

خطر دریانوردی در مناطق کم عمق سبب می‌شد که گاه کشتی‌رانی در شب اجباراً و موقتاً تعطیل می‌شد. از این رو فقط هنگام روز عبور و مرور کشتی‌ها صورت می‌گرفت. در چنین موقعیتی ناخدا یا کشتیبان بر فراز جایگاهی قرار می‌گرفتند و پیوسته دریا را نظاره می‌کردند. دو پسر بچه نیز در طرفین ناخدا جای داشتند، یکی در سمت چپ و دیگری در طرف راست. ناخدا به محض مشاهده تخته‌سنگ‌ها، فوراً به یکی از دو پسر بچه‌ها با فریاد اطلاع می‌داد و آنان نیز با صدای خود سکان‌دار کشتی را از موقعیت خطر آگاه می‌کردند. سکان‌دار، از شنیدن فریاد آنان یک یا دو طنابی را که در دست داشت به جانب چپ یا راست می‌کشید. البته با توجه به جهتی که مورد نیاز بود، طبیعی است. اگر این احتیاط صورت نمی‌گرفت کشتی در معرض خطر خرد شدن و انهدام، در اثر برخورد با تخته‌سنگ‌ها واقع می‌شد» (امام شوشتری، ۱۳۴۹، ۱۶). جایگاه و اهمیت خشاب در ارتباط دریایی خلیج فارس صاحب مفاتیح‌العلوم را بر آن داشته تا از آن ذکری به میان آورد: «خشاب، ستون‌هایی است که در دریا نصب شده و شب‌ها بر فراز آن چراغ می‌افروزند تا کشتیبانان راهنمایی شوند» (خوارزمی، ۱۳۶۲: ۱۱۷).

سویای موقعیت خاص این نقطه، پاره ای از ویژگی های خلیج فارس نظیر جز و مدهای زیاد در طول یک شبانه روز نیز وجود خشبات را ناگزیر می‌نمود. بنا به گزارش منابع از دیرباز دریای فارس در بیست و چهار ساعت دو مرتبه جزر و مد داشت (ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۴۷؛ ابوالفدا، ۲۰۰۷: ۷-۲۶) بنابراین در محلی کم عمق -مانند دو فرسخی آبادان- جزر دریا کشتی‌ها را با مشکل مواجه می‌کرد و کشتی‌رانان تنها زمانی که آب دریا فزونی می‌یافت، از خطر شکستگی و به گل نشستن کشتی‌های خود رهایی می‌یافتند (جیهانی، ۱۳۶۸: ۵۷؛ بکران، ۱۳۴۲: ۲۲) لذا وجود خشبات در این مکان ضروری می‌نمود.

از خلال گزارش‌های منابع چنین برمی‌آید که فانوس‌های دریای (خشبات) خلیج فارس علاوه بر راهنمایی کشتی‌ها جهت عبور سالم و جلوگیری از تصادم (نوربخش، ۱۳۸۲: ۸۵) و بازیابی راه دجله، کارکرد دیگری نیز داشته‌اند.

برپایه ی گزارش‌های موجود از قرن سوم و چهارم هجری پهنه ی خلیج فارس همواره مأمونی برای دزدان و راهزنان دریایی بود. این دزدان که گاه مخالفان سیاسی حکومت‌های مرکزی -مانند عمران بن شاهین (متوفی ۳۶۹هـ) در برابر آل بویه- بودند، دریا نوری در خلیج فارس را با مشکلاتی مواجه می‌کردند. اختلافات فرهنگی و گاه عقیدتی در کرانه‌های ساحلی خلیج فارس در آبادان که مرز دریایی ایرانیان با اعراب عراق محسوب می‌شد و نیز ارتباط خوارج سواحل مکران با این ناحیه در این تنش‌ها نقش داشت (ابن خردادبه، ۱۹۹۲: ۶۰؛ ابن حوقل، ۱۹۳۸: ۴۷؛ ابن مسکویه، ۱۳۷۹: ۶/ ۱۵۱، ۱۷۷: انصاری دمشقی، ۱۳۸۲: ۲۶۱؛ پیرمرادیان، ۱۳۸۷: ۱۱۵؛ بحرانی پور، ۱۳۹۱: ۱۲).

لذا دیگر کارکرد خشبات آگاهانیدن کشتی‌رانان از وجود دزدان دریایی بوده است (اصطخری، ۱۹۲۷: ۱۳۶؛ قبادیانی، بی تا: ۱۳۴). امام شوشتری در این باره می‌نویسد: «نگهداری چراغ‌های دریایی معروف به خشابها پایگاهی را در خشکی نیز لازم داشته است تا نگهبانان آن چراغ‌ها پس از هر دوره کشیک، به آنجا بیایند و آرامش کنند و بعلاوه اگر کشتیهای دزدان دریایی را دیدند، مرزبانان را از دستبرد ایشان آگاه سازند... نگهبانان خشابها بر بالای این برج‌های چوبین [خشبات]، کبوتران قاصد را به اختیار می‌داشته‌اند و اگر از پیش‌آمدی آگاه می‌شدند، خبر را نوشته و بر بال کبوتران به جاهای دور می‌فرستاده‌اند» (امام شوشتری، ۱۳۴۹: ۱۶). این نگهبانان با استفاده از قایق‌های ویژه بین ساحل دریا و خشبات در آمد و شد بودند (ادریسی، ۱۴۰۹: ۳۸۵؛ ابن وردی، ۱۴۲۸: ۱۲۰؛ الحمیری، ۱۹۸۲: ۲۲۴) و به دریابانی می‌پرداختند.

این پاسبانی و آب‌پایی در آبادان - بواسطه ی خشبات - برخی از پژوهشگران را بر آن داشته که در وجه تسمیه آبادان؛ این واژه را مرکب از سه جزء Pat، o و Un (أ؛ آب؛ پات، از ریشه‌ی پائیدن و آن، پسوند نسبت) به معنای جایی که از آب دریا ورود پاسبانی می‌کنند (امام شوشتری، ۱۳۸۶: ۴۲؛ فره‌وشی، ۱۳۷۱: ۸۶؛ افشار سیستانی، ۱۳۷۶: ۳۵۹؛ کیوانی، ۱۳۶۹: ۲۰) بدانند.

سراینده‌ای خوش ذوق کار کرد خشبات خلیج فارس را چنین به نظم درآورده است:

بیا تا بگویم چه باشد خشاب
خردمند آن را نهاده برآب
که کشتی چو آن را ببیند ز دور
فرازش یکی روشنایی ز نور
بپوید ره و گم نگرده ز جای
چنین است اندیشه‌ی ناخدای

(<http://en.Wikipedia.org>)

بدین سان جایگاه و کارکرد خشبات در تاریخ کشتی رانی و دریانوردی خلیج فارس به خوبی روشن می‌گردد. چنین می‌نماید که دلایل متعددی در خرابی و از کار افتادن خشبات سهمیم بوده است. خلیج فارس از نظر ساختمان و تاریخچه‌ی پیدایش شباهتی با دریا‌های اطراف خود نداشته و سواحل شمالی آن در طول تاریخ تغییرات فاحشی کرده و هیچ دریایی به این سرعت تغییر شکل نداده است (نک؛ مستوفی، ۱۳۴۸: ۲). این امر ناشی از ورود گل و لای رودخانه‌ی دجله و فرات، کارون و سایر رودخانه‌های کوچک بوده که باعث پس‌روی (Regression) آب خلیج فارس شده به گونه‌ای که «هر سال ۵۳ تا ۶۰ متر و هر قرن تقریباً ۵ تا ۶ کیلومتر و هر سه هزار سال ۱۵۰ تا ۲۰۰ کیلومتر» (حمیدی، ۱۳۶۸: ۲۳۳) از دریا کاسته و به خشکی آن افزوده می‌شود. این عقب‌نشینی آب دریا موجب خرابی و از کار افتادن خشبات در نزدیکی آبادان گردیده است. ضمن آنکه فقدان حکومتی قدرتمند در فارس و خوزستان پس از عصر آل‌بویه (خیراندیش و خلیفه، ۱۳۸۶: ۸۸) از یکسو، و تفوق و برتری دریای سرخ بر خلیج فارس بواسطه‌ی اقدامات دولت فاطمی مصر- در قرن هفتم هجری- (خلیفه، ۱۳۸۷: ۲۱۳). از طرفی دیگر از بازسازی این فانوس‌های دریایی در دیگر مناطق ممانعت به عمل می‌آورده است.

از آنجایی که فانوس دریایی آبادان چوبین بوده اثری از آن به دوره‌ی ما نرسیده است. اما احمد اقتداری گمان برده است که دو اثر به جا مانده از مناره‌های بحری- یکی در قلعه ریشهر واقع در بوشهر و دیگری قلعه «بندر کنگ»- به منظور «دیده‌بانی و محافظت دریا و بندر» (اقتداری، ۱۳۷۵: ۵۱۰) کاربردی نظیر خشبات داشته اند.

امروزه دریانوردان خلیج فارس دیگر به مانند اسلاف خویش این علامات را از چوب (خشاب) نمی‌سازند بلکه آنرا از آهن ساخته که به بایه موسوم اند (سدیدالسلطنه کبابی، ۱۳۶۳: ۳۱۰، نوریخ، ۱۳۸۱: ۱۴۰).

نتیجه‌گیری

تبیین نقش و جایگاه تاریخی خلیج فارس در حیات سیاسی، اجتماعی و اقتصادی ایرانیان نیازمند و مرهون یک بررسی هم‌جانبه مبتنی بر منابع و متون بازمانده از دوره‌های مختلف تاریخ ایران است. ارزیابی تمامی عناصری که با حیات این پهنه ی آبی پیوند دارد، می‌تواند راهگشای مطالعات در حوزه ی این پهنه ی آبی باشد. در این جستار در چارچوب همین دیدگاه، خشبات به عنوان یکی از دستاوردهای تمدنی ساکنان ایرانی سواحل خلیج فارس مورد ارزیابی و مطالعه قرار گرفت. دیرینگی حضور ایرانیان در عرصه ی دریانوردی خلیج فارس و تمهیداتی که دریانوردان و ناخدایان ایرانی برای امنیت و سلامت رفت آمدهای دریایی خود به دوره ی باستان - حداقل به دوره ی هخامنشی - بازمی‌گردد. این دریانوردان با علم به ویژگی های این دریا و نیز شناخت مناطق خطر خیز آن اقدام به تعبیه ی یک سازه ی آبی برای هدایت کشتی ها و تسهیل در امر کشتی رانی نمودند.

خشبات برج هدایت و فانوسی دریایی بود که در دو فرسخی شرق آبادان قرار داشت. این نقطه در محل ورود آب دجله به دریا قرار گرفته بود و عمق آب در این ناحیه کم و گل و لای ناشی از رسوبات کارون کشتی ها را در این منطقه با خطر به گل نشستن مواجه می کرد. سوای این ویژگی ، این نقطه محل ورود کشتی های تجاری از عمان ، سیراف بصره و... بود که این دیده بان های دریایی شبانگاه راه دجله را به ناخدایان کشتی ها بازمی نمودند. پاره ایی از ویژگی های دریای فارس نظیر جزرومدهای شدید در طول یک شبانه روز و پیشینه ی دزدی دریایی در خلیج فارس و ضرورت آگاهی از حضور آنان نیز بر کارکرد این دیده بانی در خلیج فارس می افزود.

برپایه ی گزارش منابع خشبات تا اواخر قرن پنجم هجری فعال بوده ولی از آن پس بواسطه ی پس روی آب خلیج فارس از یکسو و نیز برتری دریای سرخ بر کانون تجاری خلیج فارس به

تدریج دریانوری در این دریا تحت الشعاع قرار گرفته و به تبع آن، این سازه‌ی آبی چوبین کارایی گذشته را نداشته است.

خشبات نمادی تمدنی از دستاوردهای ایران در حوزه‌ی فرهنگ دریایی است که خود واگوی هویت تاریخی دریانوردی ایرانیان برپهنه‌ی خلیج فارس است.

منابع و مأخذ

- ابن حوقل، محمد بن حوقل (۱۹۳۸)، صورة الأرض، بیروت: دار صادر.
- ابن خردادبه، عبید الله بن عبد الله (۱۹۹۲)، مسالک والممالک، بیروت، دار صادر.
- ابن مسکویه، احمد بن علی (۱۳۷۹) تجارب الامم، تصحیح ابو القاسم امامی، تهران، سروش.
- ابن منظور، ابوالفضل جمال الدین محمد (۱۴۰۵)، لسان العرب، قم، الادب الحوزه.
- ابن وردی، عمر بن مظفر (۱۴۲۸) خریدة العجائب و فريدة الغرائب، تصحیح، زناتی، انور محمود، قاهره، مکتبه الثقافه الدینیة.
- ابن بطوطه، محمد بن عبد الله (۱۳۷۰)، سفرنامه، ترجمه محمد علی موحد، تهران: آگاه.
- ابوالفداء، اسماعیل بن علی (۲۰۰۷)، تقویم البلدان، القاهره: مکتبه الثقافیه الدینیة .
- ادریسی، محمد بن محمد (۱۴۰۹)، نزهة المشتاق فی إختراق الآفاق، بیروت: عالم الکتب.
- اصطخری، ابراهیم بن محمد (۱۹۲۷)، مسالک الممالک، بیروت: دار صادر.
- افشار سیستانی، ایرج (۱۳۷۶)، جغرافیایی تاریخی دریای پارس، تهران: پژوهشگاه فرهنگ و هنر اسلامی.
- اقتداری، احمد (۱۳۷۵)، آثار باستانی سواحل و جزایر خلیج فارس و دریای عمان، تهران: انجمن آثار ملی.
- امام شوشتری، سید محمد علی (۱۳۴۷)، فرهنگ واژه‌های فارسی در زبان عربی، تهران: انجمن آثار ملی.
- _____ (۱۳۴۹) خلیج فارس و باستانی ترین فانوس‌های دریایی جهان، مجله باستان‌شناسی و هنر ایران، ش ۵، سال ۱۳۴۹ ش، صص ۱۷-۱۴.
- _____ (۱۳۸۶) نامنامه جغرافیایی ایرانشهر، تهران: سنجش.

انصاری دمشقی، شمس‌الدین محمد (۱۳۸۲)، *نخبة‌الدهر فی عجایب‌البرّ و البحر*، ترجمه دکتر سید حمید طبیبیان، تهران: اساطیر.

بحرانی پور، علی (۱۳۹۱)، نقش اقتصادی و مواصلاتی دهانه اروند رود در روابط حکومت های محلی منطقه با خلافت عباسی، دو فصلنامه پژوهشنامه تاریخهای محلی ایران، سال اول، شماره اول، پاییز و زمستان ۱۳۹۱ صص ۱۷-۶.

بکران، محمد بن نجیب (۱۳۴۲)، *جهان‌نامه*، تهران: کتابخانه ابن سینا.

بکری، عبد الله بن عبد العزیز (۱۹۹۲)، *المسالک و الممالک، بیروت: دار الغرب الاسلامی*.

پیرمردیان، مصطفی (۱۳۸۷)، «سابقه دزدی‌های دریایی و ناامنی تجارت در آبهای خلیج فارس و دریای عمان»، مجموعه مقالات همایش خلیج فارس: فرهنگ و تمدن، تهران، ۱۳۸۷ش؛ صص ۱۳۰-۱۱۵.

تبریزی، محمد حسین بن خلف (۱۳۵۷)، *برهان قاطع*، تهران: بی نا.

جیهانی، ابوالقاسم بن احمد (۱۳۶۸)، *اشکال‌العالم*، ترجمه علی بن عبدالسلام کاتب، با مقدمه و تعلیقات فیروز منصوری، تهران: به نشر.

حافظ ابرو، عبد الله بن لطف الله (۱۳۷۵)، *جغرافیای حافظ ابرو، تهران: میراث مکتوب*.

حمیدی، سید جعفر (۱۳۶۸)، «زمان‌شناسی تاریخی خلیج فارس»، مجموعه مقالات سمینار بررسی مسائل خلیج فارس، تهران، ۱۳۶۸، صص ۲۴۵-۲۳۱.

الحمیری، محمد بن عبدالمنعم (۱۹۸۴)، *الروض المعطار فی خبر الأقطار، بیروت: مکتبه لبنان ناشرون*.
حورانی، جرج فدللو (۱۳۳۸)، *دریانوردی عرب در دریای هند در روزگار باستان و در نخستین سده های میانه*، ترجمه محمد مقدم، تهران، ابن سینا.

خلیفه، مجتبی (۱۳۸۷)، «تفوق تجاری دریای سرخ بر خلیج فارس در سده‌های پنجم و ششم هجری: با تأکید بر نقش تجار کام»، مجموعه مقالات همایش خلیج فارس: فرهنگ و تمدن، تهران، ۱۳۸۷ش، صص ۲۳۰-۲۱۳.

خوارزمی، ابو عبدالله محمد (۱۳۶۲)، *مفاتیح‌العلوم*، ترجمه حسین خدیو جوم، تهران: علمی و فرهنگی.

- خیراندیش عبدالرسول و خلیفه، مجتبی (۱۳۸۶)، «تجارت دریایی ایران در دوره سلجوقی سده‌های ۵، ۶ هجری (با تأکید بر نقش بندر «تیز»)»، فصلنامه‌ی علمی- پژوهشی علوم انسانی دانشگاه الزهراء (س)، س هفدهم، ش ۶۰، تابستان ۱۳۸۶ش، صص ۹۲-۷۱.
- دهخدا، علی‌اکبر (۱۳۳۹)، لغت‌نامه، زیر نظر محمد معین، تهران، دانشگاه تهران.
- رامپوری، غیاث‌الدین محمد (۱۳۷۷)، غیاث‌اللغات، به کوشش محمد دبیر سیاقی، تهران: معرفت.
- رائین، اسماعیل (۱۳۵۰)، دریانوردی ایرانیان، تهران: سکه (چاپخانه).
- رحیم‌زاده صفوی، علی‌اصغر (۱۳۰۸)، ایران اقتصادی، تهران: بی‌نا.
- الزهری، ابی‌عبدالله محمد (۱۳۸۲)، کتاب الجغرافیه، به کوشش و تحقیق محمد حاج‌صادق، ترجمه و تحقیق حسین قرچانلو، تهران: وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی، سازمان چاپ و انتشارات.
- سجادیه، محمدعلی (۱۳۷۰)، واژه‌های ایرانی در زبان انگلیسی، مجله آبیان، ش ۱۱، ۱۳۷۰ش، صص ۶-۲.
- سدیدالسلطنه کبابی، محمدعلی (۱۳۶۳)، بندرعباس و خلیج فارس، به تصحیح و تحشیه احمد اقتداری، تهران: دنیای کتاب.
- سیرافی، حسن بن یزید (۱۹۹۹)، رحلة السیرافی، ابوظبی: المجمع الثقافیه.
- صفی‌پور، عبدالرحیم بن عبدالکریم (۱۳۷۷)، منتهی‌الارب فی اللغة العرب، تهران: ابن‌سینا، اسلامیه.
- فرهوشی، بهرام (۱۳۷۱)، «اروندود»، مجله‌ی دانشکده‌ی ادبیات و علوم انسانی دانشگاه تهران، س ۱۷، ش اول، ۱۳۷۱ش، صص ۸۷-۷۵.
- قبادیانی، ابومعین ناصر خسرو (بی‌تا) سفرنامه، تصحیح احمد ابراهیمی، تهران، چاپخانه وزارت فرهنگ و هنر.
- قیم، بهادر (۱۳۸۷)، «موقعیت جغرافیایی آبادان تا ماحول»، مجموعه مقالات همایش خلیج فارس: فرهنگ و تمدن، تهران، ۱۳۸۷ش، صص ۴۴۱-۴۲۳.
- کیوانی، مجیدالدین (۱۳۶۹)، «آبادان» در دایرة‌المعارف بزرگ اسلامی، زیر نظر کاظم موسوی بجنوردی، تهران، ۱۳۶۹ش، ج ۱، صص ۲۴-۲۰.

لثوکوم، آرکدی(۱۳۶۴)، به من بگو چرا؟ نخستین پدیده‌ها، ترجمه سیدخلیل خلیلیان تهران:انجام کتاب.

مستوفی، احمد(۱۳۴۸)، «خلیج فارس ساختمان و پیدایش آن»، سمینار خلیج فارس، تهران، ۱۳۴۸، ج ۱؛ صص ۹-۱.

مستوفی، حمدالله(۱۳۳۶)، نزهةالقلوب، به اهتمام محمد دبیرسیاقی، تهران، طهوری.

_____ (۱۳۶۴) تاریخ گزیده، تصحیح، عبدالحسین نوایی، تهران، امیرکبیر.

مسعودی، ابوالحسن علی بن حسین(۱۴۰۹)، مروج الذهب ومعادن الجواهر، تحقیق

اسعدداغر، قم: دارالهجره.

معین، محمد(۱۳۷۱)، فرهنگ فارسی، تهران: امیرکبیر.

مقدسی، شمس الدین ابو عبدالله محمد(بی تا) أحسن التقاسیم فی معرفه القالیم، بیروت: دارصادر.

نوربخش، حسین،(۱۳۸۱) فرهنگ دریایی خلیج فارس، تهران: امیرکبیر.

_____ (۱۳۸۲) دریانوردی در ایران، تهران: دفتر پژوهشهای فرهنگی.

ویلسن، سرآرنولد(۱۳۶۸)، خلیج فارس، ترجمه محمد سعیدی، تهران: شرکت انتشارات علمی و

فرهنگی.

همدانی، محمدبن محمود(۱۳۷۵)، عجایب‌نامه، بازخوانی متون و ویرایش متن جعفر مدرس

صادقی، تهران: مرکز.

<http://en.wikipedia.org>

تاریخ آخرین بازدید ۲۰۱۴/۰۴/۱۶ م.

