

# نقش خلیج فارس از دیدگاه سیاحان خارجی

دکتر ناهید بنی اقبال

استادیار دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران شمال

آزاده حیدری

دانشجوی دکترای کتابداری دانشگاه آزاد اسلامی، واحد علوم و تحقیقات  
تهران، کارشناس کتابخانه مجلس

## مقدمه

پر تغالی‌ها، هلندی‌ها، فرانسوی‌ها، انگلیسی‌ها و ... را به خود جلب کرده است. از گذشته‌های دور، سفرنامه‌ها، منابع غنی اطلاعاتی محسوب می‌شدند که برخی از آنها حاوی اطلاعات دقیق و مهمی درباره‌ی یک مرز و بوم و مردم آن هستند. سفرنامه‌ها، غالباً توصیف دیده‌ها و شنیده‌ها و ترکیبی از برداشت‌های فکری و شخصی جهانگردان از یک سرزمین و مردم آن هستند و خواننده را با تاریخ و جغرافیا، فرهنگ و آداب و رسوم و مسائل فرهنگی و اجتماعی و ... یک کشور آشنا می‌سازند.

این مقاله با روش استنادی و کتابخانه‌ای به بررسی دیدگاه سیاحان خارجی و قدرت‌های بزرگ فعال در منطقه نظیر پر تغالی‌ها، هلندی‌ها، فرانسوی‌ها، انگلیسی‌ها و ... نسبت به جنبه‌های تجاری، سیاسی، ارتباطی، جغرافیایی، تاریخی و اجتماعی خلیج فارس می‌پردازد.

در این مقاله سعی در مقوله‌بندی و طبقه‌بندی موضوعات مورد نظر سیاحان و سپس طبقه‌بندی ملیتی آنها بوده است. اما بنا به ماهیت سفرنامه‌ها و اهداف مختلف سیاحان از سفر به ایران و دید سیاسی و حب و بغضی که گاه در سفرنامه‌هایشان اعمال کرده‌اند، نمی‌توان گستره‌ی موضوعات را به دقت از

خلیج فارس این گلوگاه حساس سیاسی و حیاتی ایران، در جنگ‌های پر تحرک سیاست و اقتصاد، در دنیای گذشته و حال، نقشی ارزنده و فعال را ایفا کرده و می‌کند. به گفته‌ی «چارلز بلگریو»<sup>۱</sup> انگلیسی، خلیج فارس، نخستین دریایی است که انسان توانسته است در آن به دریانوردی بپردازد. منطقه خلیج فارس، از جمله مناطق جغرافیایی نادر جهان، با اهمیت و موقعیت استراتژیک و ژئوپولیتیک است که از قدیمی‌ترین دوران‌های تاریخ بشری تاکنون، پیوسته مورد توجه شدید اقوام و دولت‌های همجوار و غیرهمجوار بوده است. موقعیت ویژه آبراهی و راهبردی (استراتژیک) آن، طی قرون متمادی، وضع و موقعیت تجاری و بازرگانی منطقه با سایر مناطق و کشف و استخراج نفت از آن در شروع قرن بیستم، از جمله نکات مهمی است که توجه همگان را به خود جلب کرده است. مکتوبات، تألیف‌ها و سفرنامه‌های بی‌شماری به زبان‌های مختلف، درباره‌ی این خلیج با توجه به موقعیت مهم و استراتژیکی منطقه، نگاشته شده است. در طول تاریخ، جنبه‌های مختلفی درباره‌ی خلیج فارس، از جمله جنبه‌های سیاسی، تجاری، ارتباطی، اجتماعی، تاریخی و جغرافیایی؛ توجه سیاحان خارجی از جمله

1. Charles Belgriev

«ر. وادالا» نایب کنسول سابق فرانسه در بوشهر است که در زمان جنگ جهانی اول در آنجا خدمت می‌کرده است. عنوان کتاب او «خلیج فارس در عصر استعمار» است که بیانگر تلاش او در گردآوری اطلاعات در زمینه‌های مختلف از جمله اوضاع طبیعی، تاریخی و اقتصادی کرانه‌های شمالی و جنوبی خلیج فارس است.

همان‌طور که ذکر شد، سیاحان ملل مختلف، بسیار درباره‌ی خلیج فارس قلم‌فرسایی کرده و به شرح اوضاع تجاری، سیاسی، ارتباطی و ... آن و بنادر و جزایرش پرداخته‌اند. در این میان، سیاستمداران و سیاحان برخی کشورها، بنا به وضع استراتژیکی موجود و حضور آنها در منطقه، بیشتر به این مسأله پرداخته‌اند. سیاحان کشورهای اروپایی همچون فرانسه، آلمان، انگلستان و ... از این جمله‌اند و بنا به نقش مهمی که در منطقه بر عهده داشته‌اند، یادداشت‌ها و اسناد بیشتری را نیز از خود به جای گذاشته‌اند. در اینجا به دیدگاه این سیاحان نسبت به خلیج فارس با توجه به ملیت آنها اشاره می‌شود.

یکدیگر مجزا کرد. برای مثال حرکت کشتی‌های سیاحان خارجی در خلیج فارس و حمل کالا، هم از نظر تجاری اهمیت دارد و هم از نظر ارتباطی؛ و اهداف و نوع برخورد آنها در خلیج فارس می‌تواند به نوعی سیاسی و استراتژیکی نیز باشد. به همین دلیل، جداکردن این مقوله‌های مرتبط با هم، امر مشکلی است و در حقیقت غیر ممکن.

در این مقاله تلاش شده تا نقل قول سیاحان نسبت به خلیج فارس تا جایی که امکان داشت از میان صفحات سفرنامه‌هایشان استخراج و مبنای نتیجه‌گیری قرار گیرد.

قابل ذکر است که در این مقاله تنها موضوع «خلیج فارس» و نقش آن از دید سیاحان خارجی مدنظر است و دیدگاه آنها درباره‌ی بنادر و جزایر این منطقه، به دلیل حجم گسترده‌ی اطلاعات موجود، مدنظر نیست.

### پیشینه پژوهش

اهمیت خلیج فارس به قدری زیاد است که تاکنون کتاب‌ها و مقاله‌های بسیار متنوعی درباره‌ی این منطقه منتشر شده است. وضع خلیج فارس در ادوار مختلف تاریخی، در دوران پادشاهان مختلف، دست‌اندازی‌های کشورهای خارجی و در نهایت، جنگ‌ها و صلح‌ها، تاکنون از جمله مسائل مورد بررسی محققان و مؤلفان بوده است. اما آنچه در اینجا مورد توجه ویژه قرار می‌گیرد، جایگاه و نقش خلیج فارس از دید سیاحان خارجی است. در واقع هدف، روایت نقطه نظرات سیاحان خارجی درباره‌ی چگونگی خلیج فارس است. بنابراین، تنها به ذکر چند عنوان از این منابع بسنده می‌شود.

«جنوب ایران به روایت سفرنامه‌نویسان»، اثر حسن زنگنه که در سال ۱۳۸۰ در شیراز و توسط نشر نوید شیراز منتشر شده است.

«خارجیان در خلیج فارس»، عنوان کتاب ارزشمند دیگری است اثر بیژن اسدی که در سال ۱۳۸۴ به وسیله‌ی مرکز بازشناسی اسلام و ایران (انتشارات باز)، در تهران منتشر شده است.





## ونیزی‌ها

از زمان صفویه به بعد، جهانگردان و مبلغان مسیحی بسیاری به ایران آمدند و از آنان سفرنامه‌های بسیاری به جا مانده است. اما از قبل از روزگار صفویه، از جهانگردانی که سفرنامه‌ای به یادگار گذاشته‌اند جز «مارکوپولو»<sup>۲</sup> و «کلاویخو»<sup>۳</sup> و چند تن بازرگان ونیزی، کس دیگری را نمی‌شناسیم. (کلاویخو، ۱۳۶۶: ۹)

از میان کشورهای اروپایی که در اوایل قرن پانزدهم با مشرق زمین شروع به تجارت کرده بودند، از همه مهم‌تر، ایالات «ونیز» و «ژنوا» بودند که تجارت بسیار وسیعی با شرق داشتند. اما بعدها وقتی تفوق تجار تی این دو شهر از میان رفت، ملل دیگر اروپا در صدد پیدا کردن راه جدیدی برآمدند که بدون مزاحمت عثمانی‌ها و امرای مملوک مصر از ثروت بی‌حساب مشرق زمین از جمله هند استفاده کنند و در این زمینه پرتغالی‌ها بیش از سایرین بذل مجاهدت نمودند و کم‌کم تجارت میان شرق و غرب، گاهی از طریق خلیج فارس و گاهی از طریق دریای احمر آغاز گردید. (ویلسون، ۱۳۴۸: ۱۶-۱۷)

2. Marco Polo
3. Gonzales de Clavijo

«مارکوپولوی ونیزی» (۱۲۵۴-۱۳۲۳م) در سفرنامه خود، به جزیره هرمز به عنوان مرکز مبادلات تجاری می‌نگرد و به شرایط خاص تجاری خلیج فارس اشاره می‌کند و می‌گوید: «شرایط خاص خلیج فارس، از دوران قدیم مورد توجه تجار، سوداگران و جهانگشایان قرار گرفته و از طریق همین شاهراه آبی بوده است که کالاها از جمله سنگ‌های قیمتی، مروارید و منسوجات زربفت و عاج و کالاهای دیگر مبادله می‌شده. او هرمز را مرکز تجاری بزرگی می‌داند و آن را مهم‌ترین مرکز تجاری در ایران معرفی می‌کند». (نقل در حسام مقدم، آرشیو)

## اسپانیایی‌ها

«کلاویخو»، سیاح و سفیر اسپانیایی نیز از جمله سیاحان قبل از روزگار صفویه است که از طرف دربار اسپانیا، جهت سفر به ایران انتخاب شده بود.

او در سفرنامه‌اش به کشتی‌های تجاری خلیج فارس و چگونگی نقل و انتقال کالا اشاره می‌کند و می‌نویسد: «همه کشتی‌هایی که در خلیج فارس هستند از الوار ساخته می‌شوند، بدون آن که در آنها میخ آهنی به کار رود. به جای



هرمز به دست ایرانیان و عتبات آن است اما به دلیل حجم زیاد و فضای کم، مجالی برای پرداختن به آن نیست.

او به وضع جغرافیایی خلیج فارس اشاره می‌کند و می‌نویسد: «این خلیج از جایی که مصبش بسیار تنگ است، یعنی بین دماغه راس‌المسندام و ساحل مقابل موغستان، به سوی مغرب و جنوب غربی گسترده می‌شود و تا «نیالو»<sup>۵</sup> که پنجاه فرسنگ آنسوتر قرار گرفته است لنگرگاهی بزرگ را در طول جزیره قشم تشکیل می‌دهد و پس از آن تا بصره و سپس تا مصب رود فرات بیشتر به طرف مغرب و شمال غربی کشیده می‌شود. در وسط خلیج، که درازای آن خیلی بیشتر از پهنای آن است، جزیره حاصلخیز بحرین قرار دارد و به سبب مرواریدهای گرانبهایی که در سواحلش صید می‌شود، در سراسر مشرق زمین نام‌آور است». (فیگوئروا، ۱۳۶۳: ۷۸-۷۷)

5. Nialloy

آن، میخ چوبی استعمال می‌کنند و نیز تخته را دم چلچله‌وار درهم می‌کنند تا استوار و محکم شود و از هم نگسلد.»

او می‌افزاید: «اگر آنها را به این طریق نمی‌ساختند، یعنی میخ آهنی به کار می‌بردند بی‌درنگ از اثر سنگ‌های آهن‌ربایی که در ژرفای دریاست، جدا می‌شد و کشتی متلاشی می‌گشت. این کشتی‌ها مروارید به شهر هرمز می‌آوردند تا در آنجا آنها را پرداخت کرده و سوراخ کنند و با این کشتی‌ها، یاقوت که بهترین نوع آن فقط در چین یافت می‌شود و همچنین ادویه، آورده می‌شود». (کلاویخو، ۱۳۶۶: ۱۶۹)

«دن گارسیا دسیلوا فیگوئروا»، (۱۵۵۷)<sup>۴</sup> سفیر اسپانیا در دربار شاه عباس اول است و سفرنامه او، از معتبرترین منابع محسوب می‌شود. شرح جنگ هرمز که او در هنگام بازگشت از ایران می‌بیند و می‌نویسد، سندی معتبر برای علل تصرف

4. Don Garcia Desilova Figoroa



## پرتغالی‌ها

راه به صورت یکی از شاهراه‌های تجاری بین اروپا و مشرق زمین در آمد. ارزش و اهمیت این شاهراه، تا بیش از ۳/۵ قرن بعد یعنی تا حفر و استفاده از کانال سوئز در سال ۱۸۶۹ همچنان به قوت خود باقی بود (اسدی، ۱۳۸۴: ۱۱-۱۳)

در نهایت در سال ۱۶۲۵، نیروی دریایی پرتغال در جنگی دریایی از نیروی دریایی انگلستان، که با شاه عباس متحد شده بودند، شکست خورد و پس از این شکست، تمامی قدرت و نفوذ آنان در منطقه خلیج فارس پس از نزدیک به یک قرن و نیم به پایان رسید. (اسدی، ۱۳۸۴: ۲۶)

یکی از سیاحان پرتغالی خلیج فارس، «گرگوریو پریدا فیدالگو»<sup>۷</sup>، سفیر پرتغالی حکومت «گوآ» در هند است که به نواحی خلیج فارس سفر کرده و به ویژه در بندر کنگ در ایران اقامت داشته است. این سیاح پس از سفری دور و دراز با اسب و خیمه و سایر تجهیزات و با مترجم و مهماندار ایرانی، از راه لار و شیراز عازم دربار اصفهان می‌شود. زمان سفر این سفیر،

7. Gregorio Pereira Fidalgo

آبراه خلیج فارس همواره مطمح نظر سیاست‌های جهانی بوده و ملل مختلف برای بسط نفوذ خود راه‌های فراوانی را به نمایش و آزمایش گذاشتند. اولین آزمایش و از آن پس یورش را پرتغالی‌ها آغاز کردند. پرتغالی‌ها، حدود صد سال کنترل خلیج فارس را به دست گرفته و هرگونه آمد و رفت کشتی‌ها را تحت نظر داشتند و سرانجام پس از مأموریت خرابکارانه خود، سواحل ایران را غارت و بنادر و دهکده‌ها را ویران و زنان و کودکان و مردان را قتل عام کردند. (بلگریو، ۱۳۶۹: ۱۶-۱۷)

قابل توجه است که مهم‌ترین کالاهایی که تا پایان قرن نوزدهم در خلیج فارس مورد معامله قرار می‌گرفت، ادویه، مرواید و ابریشم بود. در این میان، دولت‌های استعماری غربی به دنبال کسب انحصار تجارت ابریشم از کشورهای آسیایی و اقوام ساکن حاشیه خلیج فارس بودند. تا این که راه دریایی «دماغه امیدنیک» (در انتهای قاره آفریقا) به وسیله «واسکو دوگاما»<sup>۶</sup> پرتغالی در سال ۱۴۹۷ کشف شد. پس از آن، این

6. [Vasco Dugama]

دارند. سپس هلندی‌ها پس از تسلط بر جاوه، بندر «باتاویا» (جاکارتای امروزی) را در سال ۱۶۱۹ پایگاه منطقه‌ای خود قرار دادند. پس از سقوط قلعه هرمز و اخراج پرتغالی‌ها از آنجا، مرکز تجارت خلیج فارس از هرمز به بندرعباس منتقل شد. لذا مسئولان «کمپانی هند شرقی انگلیس» در ۱۶۲۳ (سال بازپس‌گیری هرمز) تجارت‌خانه‌ای را در بندرعباس تأسیس کردند. در همان سال نیز نخستین کشتی هلندی وارد بندرعباس شد.<sup>۸</sup> (فلور، ۱۳۷۱: ۱۱)

او دربارهٔ وضع بازرگانی خلیج فارس می‌نویسد: «از شروع قرن هجدهم به بعد، وضع بازرگانی هلندی‌ها در ایران رو به سستی نهاد. پس از اشغال ایران به وسیلهٔ افغان‌ها، کمپانی هند شرقی هلند بر آن شد که یک بار دیگر فعالیت‌های خود را در شهر بصره که تقریباً وضع خوبی داشت گسترش دهد. ولی چندی بعد به سبب آزار و طمع مقامات آنجا، تجارت‌خانه را تعطیل کرد. این کمپانی در ۱۷۴۷ تصمیم گرفت شعب تجارت‌خانه‌های خود را در برخی از شهرهای ایران تعطیل کند و تنها شعبه‌های بندرعباس و بوشهر را نگهدارد. در ضمن بر آن شد که شعبه‌ای که مجدداً در بصره افتتاح شده بود از آن پس مستقل باشد. این تصمیم، اهمیت بصره را در برابر بندرعباس که رو به ضعف بود، مطرح کرد.» (نقل در ویکی پدیا)

با بررسی تاریخی، مشخص می‌شود تا زمانی که شاه عباس صفوی زنده بود به دلیل همکاری با انگلیسی‌ها در تسخیر هرمز، هلندی‌ها در رقابت با انگلیسی‌ها در تحقق اهداف خود موفق نبودند. با مرگ شاه عباس، شرکت‌های هلندی که از حمایت دولت خود برخوردار بودند، در رقابت با انگلیسی‌ها، موفقیت‌های مهمی به دست آوردند.

در سال ۱۶۲۵م / ۱۰۳۵ق با وقوع جنگ بین انگلستان و هلند در خلیج فارس، این رقابت به اوج خود رسید. هلندی‌ها بالاخره موفق شدند برای مدتی رقیب خود را در خلیج فارس عقب برانند. بررسی وقایع خلیج فارس تا حدود سال‌های ۱۶۸۰م بیانگر این واقعیت است که هلندی‌ها در این ایام با قدرت هر چه تمام‌تر، تأسیسات خود را در بندرعباس و بصره اداره می‌نمودند

مصادف است با اواخر دوران صفوی که افول این سلسله آغاز شده بود و همچنین با ضعف نیروی دریایی پرتغال و جایگزینی این نیرو بوسیلهٔ نیروی دریایی انگلیس نیز مقارن بود. او به بررسی وضع بندر مذکور می‌پردازد و می‌نویسد: «بندر کنگ که کاملاً بر روی دریا باز بود از نظر دفاعی دارای موقعیت بدی بود.» او می‌افزاید: «کنگ بندر نیست بلکه ساحل بسیار مطمئنی است در منتهی‌الیه عربستان و بدون معارض که خلیج فارس را مانند سدی در مقابل ضربات اقیانوس شرقی مسدود می‌کند.» (فیدالگو، ۱۳۵۷: ۱۲)

### هلندی‌ها

در سال ۱۶۲۳م / ۱۰۳۲ق، یک سال پس از تسخیر هرمز توسط قوای مشترک انگلیس و ایران، هلندی‌ها در خلیج فارس، استقرار یافتند. آنها برای اولین بار در این سال از طریق جزیرهٔ قشم و گمبرون (بندرعباس) وارد ایران شدند. در آن هنگام شاه عباس اول در ایران حکومت می‌کرد. بهانهٔ ورود آنان به خلیج فارس و شرکت در تجارت ایران آن بود که هنگام زد و خورد کشتی‌های انگلستان و پرتغال، ایرانی‌ها به یاری انگلستان برخاسته بودند. (ویکی پدیا)

هلندی‌های مراکز بازرگانی بزرگی در بندر دیلم، بندر ریگ، کنگ و جزیرهٔ لارک داشتند که آثار ویران شدهٔ آنها نیز وجود دارد. به طور کلی، حضور آنها در خلیج فارس بیشتر جنبهٔ بازرگانی داشته تا نظامی، که آن هم بر اثر پیشرفت‌های فراگیر انگلستان رو به تحلیل رفت. مدت‌های مدید هلندی‌ها در بوشهر کنسولگری داشتند اما کارهای هلندیان به سرعت رو به سستی گرایید، به حدی که نمایندگان سیاسی خود را از ایران احضار کردند. اما همچنان در کرانه‌های خلیج فارس داد و ستد بازرگانی با هلند و مستعمرات آن ادامه داشت. (وادالا، ۱۳۶۴: ۴۴-۴۵)

«ویلم فلور»<sup>۸</sup> هلندی می‌نویسد: «در سال ۱۶۰۳، هلندی‌ها بندر «گوا» در غرب هندوستان را که جزو متصرفات پرتغال بود مورد تهدید قرار دادند. از آن تاریخ به بعد، هدف اصلی آنان این بود که «جزایر ادویه» را منحصراً در تصرف خود نگاه

8. Wilhelm Flour



فرانسوی‌ها در ایران را تضمین می‌کرد. وقوع جنگ‌های هفت ساله انگلستان و فرانسه در اروپا در سال‌های ۱۷۵۶-۱۷۶۳، در کیفیت روابط این دو کشور در خلیج فارس تأثیر نامطلوبی گذاشت و در نهایت منجر به شکست فرانسه شد و انگلستان در تسلط بر خلیج فارس پیروز شد و علت آن برتری نیروی دریایی انگلستان بر نیروی دریایی فرانسه بود. (اسدی، ۱۳۸۴: ۴۸-۵۰)

«مادام دیولا فوا»<sup>۹</sup> (۱۸۵۱-۱۹۱۶م) به همراه همسرش مارسل، مهندس و باستان‌شناس دوره قاجار در هنگام سفر به ایران در منطقه بوشهر، موفق به دیدن خلیج فارس می‌شود و دربارهٔ اوضاع جغرافیایی آن می‌نویسد: «در بوشهر در حال حرکت بودیم و خسته و بی‌حس در حالی که عنان اسب از

9. Dieulafoy

و تقریباً به همان مرحله از قدرت رسیده بودند که پرتهالی‌ها یکصد سال پیش‌تر در خلیج فارس داشتند. (وادالا، ۱۳۶۴: ۴۴)

### فرانسوی‌ها

فرانسه در سال ۱۶۶۴ در رقابت با انگلستان و هلند در مورد تجارت با شرق، «کمپانی هند شرقی فرانسه» را تأسیس کرد تا به وسیلهٔ آن نفوذ سیاسی و تجاری فرانسه را در مشرق زمین توسعه دهد. سپس به دنبال توسعهٔ نفوذ خود در خلیج فارس افتاد و به تدریج به صورت رقیبی خطرناک برای سایر کشورهای استعماری نظیر انگلستان و هلند درآمد تا این که در دوران سلطنت شاه سلطان حسین (آخرین پادشاه صفوی)، اقداماتی را برای توسعهٔ روابط بازرگانی خود با ایران انجام داد. چنان که در سال ۱۷۰۸، لویی چهاردهم قراردادی را با سلطان حسین منعقد کرد که بر اساس آن تجارت

می‌دهد. این خلیج در دوران بسیار کهن، می‌باید دریاچه بسیار شوری بوده باشد که آب‌های دو رود دجله و فرات که اکنون هر یک مصب جداگانه ای دارند، به آن می‌ریزند. خلیج فارس، امروز دریایی است که شکل ظاهری ویژه‌ای دارد و شایسته است روی آن مطالعه و پژوهش شود. آب خلیج فارس از سایر دریاهاى جهان شورتر است زیرا آب رودهای دجله و فرات، نمک و املاح زیادی دارند. در نقاطی که ژرفای خلیج فارس زیاد نیست، محل مناسبی برای صید صدف‌های مروارید است (حداکثر ۱۰۰ متر، اما در وسط ۲۵۰ متر ژرفا دارد). این دریا بسیار ماهی‌خیز است. کرانه‌های خلیج فارس به طور کلی کم‌فراز، گندابی، ریگ‌زار، بسیار خشک و بی‌حاصلند. حیوانات و جانوران این منطقه، انواع فوق‌العاده و ممتاز از سایر نقاط جهان نیستند. درون خلیج فارس جزایر کوچک و بزرگ فراوان از آب سر بیرون کشیده‌اند که فاقد رویدنی‌های واقعی هستند». (وادالا، ۱۳۶۴: ۵-۶)



دستم افتاده بود، از میان تنگه عمیقی که دو قلّه کوه را از هم جدا می‌ساخت دشت وسیعی پدیدار گردید و رنگ آبی بسیار تیره‌ای آسمان را از ریگ‌هایی که مانند طلا درخشندگی داشتند جدا می‌کرد. این رنگ آب خلیج فارس بود که به دریا اتصال داشت و باید ما را به فرانسه بر می‌گرداند.

«والادا» به ذکر بندرهای ایرانی و جزیره‌ها و لنگرگاه‌ها می‌پردازد و در ادامه می‌گوید: «در کرانه‌های ایرانی و تازی خلیج فارس، دمای هوا به ۴۰ درجه و گاهی ۵۰ درجه سانتی‌گراد می‌رسد و در نقاط غیرمسکون، از آن هم تجاوز می‌کند. آفتاب شدید و شن داغ و انعکاس شدید اشعه خورشید، چشمان را خسته می‌کند و به چشمان سالم ضرر می‌رساند. رطوبت هوا نیز به نوبه خود آزاردهنده است». (وادالا، ۱۳۶۴: ۱۸-۱۹)

دیدن خلیج فارس به اندازه‌ای مرا شاد و مسرور کرد که از تعریف و توصیف آن عاجزم. بیان و قلم من هرگز آن توانایی را ندارند که این اثر سحرآمیز را به طوری که باید و شاید تشریح و مجسم سازد». (دیولا فوا، ۱۳۳۲: ۴۸۹-۴۹۰)

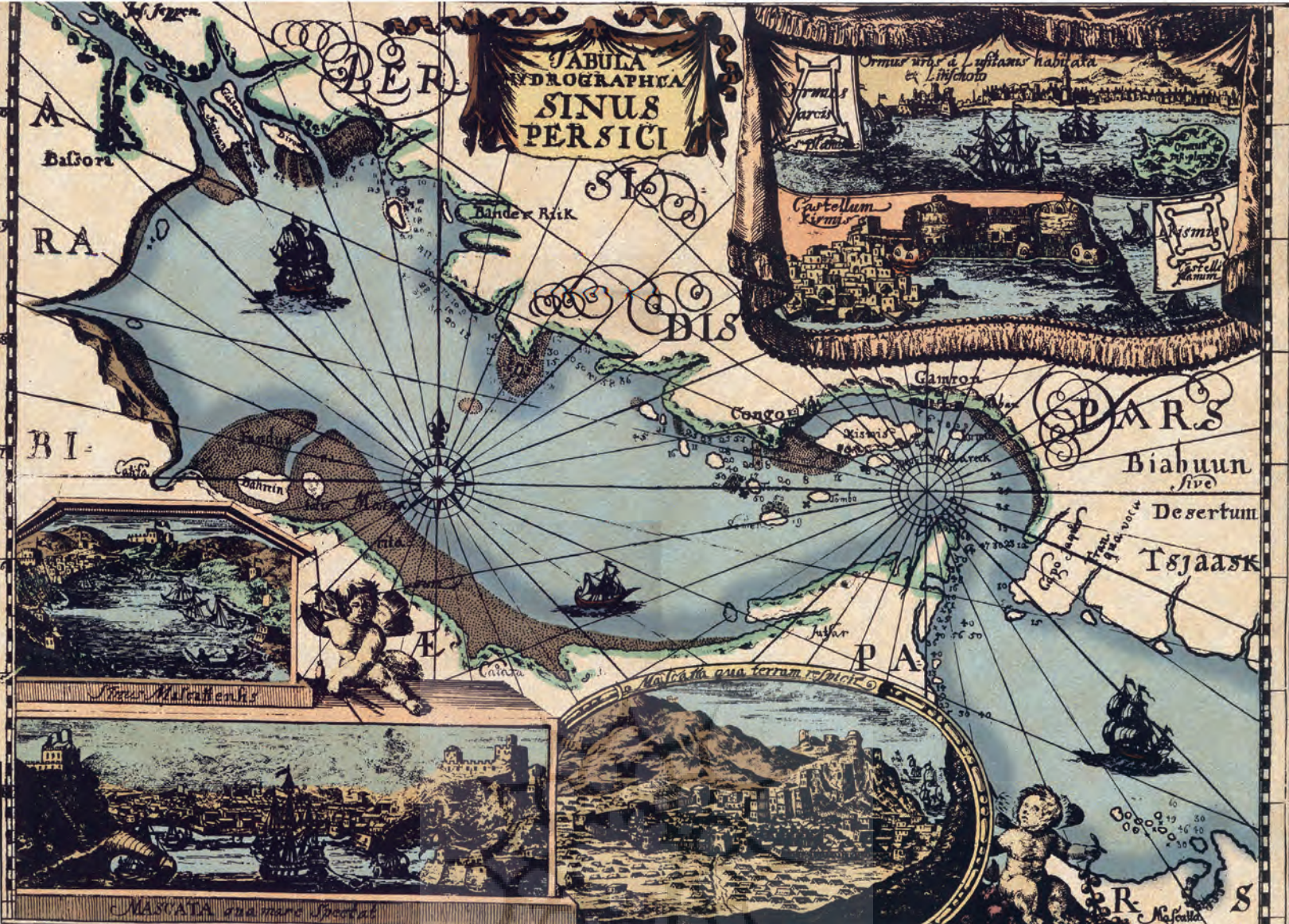
وادالا به اوضاع و امکانات ارتباطاتی از طریق خلیج فارس اشاره می‌کند و می‌نویسد: «در کرانه‌های تازی خلیج فارس، رودخانه قابل کشتی‌رانی وجود ندارد. حتی رودخانه‌های کوچک نیز متأسفانه خشک‌اند، و چند بندر تازیان، از طریق خشکی، بوسیله شتر با داخل خاک عربستان ارتباط دارند». (وادالا، ۱۳۶۴: ۲۳)

«وادالا»<sup>۱۰</sup>، در دوران جنگ جهانی اول (۱۹۱۴-۱۹۱۸)، نایب کنسول فرانسه در بوشهر بوده است. او به اوضاع جغرافیایی خلیج فارس به طور مفصل می‌پردازد و از جنبه‌های گوناگون، آن را بررسی می‌کند. او در بیان وضع جغرافیایی خلیج فارس می‌نویسد: «خلیج فارس، فرورفتگی وسیعی از کره زمین در قاره آسیا است که در شمال باختر دریای عمان به وجود آمده است. این خلیج از سوی شمال، با آخرین طبقه‌های فلات ایران احاطه گشته، از سوی باختر و جنوب دارای بلندی‌های کم‌فرازی است که حد انتهایی بیابان عربستان را تشکیل

سیاحان فرانسوی بسیاری از حوزه خلیج فارس، بنادر و جزایر آن دیدن کرده‌اند. شاردن و تاورنیه از جمله مشهورترین سیاحان فرانسوی هستند که به شرح و بررسی این منطقه پرداخته‌اند. به طوری که تاورنیه در سفرنامه خود مفصل

10. Vadela





انگلستان ظاهر شود. مهم‌تر این که، نفوذ امپراتوری آلمان در دربار و قلمرو عثمانی‌ها در آن زمان رو به افزایش بود، به نحوی که سایر قدرت‌های اروپایی قادر به رقابت با آلمان در آن سرزمین نبودند و این امر به معنی هموار کردن راه و زمینه‌سازی لازم برای دسترسی به خلیج فارس بود. طبق روال معمول، اولین تماس‌های آلمانی‌ها با خلیج فارس نظیر دیگر کشورهای اروپایی از طریق روابط و مبادلات تجاری آغاز شد. (اسدی، ۱۳۸۴: ۶۴)

«انگلبرت کمپفر»<sup>۱۲</sup> (۱۶۵۱-۱۷۱۶م) سیاح آلمانی در زمان شاه سلیمان اول صفوی، دربارهٔ وضع تجاری و وصول مالیات‌ها در خلیج فارس می‌نویسد: «عوارض گمرکی دریای خزر ناچیز است اما برخلاف آن، عواید بندرهای خلیج فارس به خصوص در بندرعباس، بندر کنگ (کنگول) و بندر ریگ کاملاً قابل ملاحظه و کلان است. اروپاییان فقط عوارض

12. Engelbert Kampfer

دربارهٔ جزیرهٔ هرمز و بندرعباس سخن می‌گوید که برای پرهیز از اطالهٔ کلام از توضیحات مربوط به این دو مکان خودداری می‌شود.

### آلمانی‌ها

توجه آلمانی‌ها به خلیج فارس به اواخر قرن نوزدهم باز می‌گردد. امپراتوری آلمان در این دوران در اندیشه تحقق طرح «پان ژرمن»<sup>۱۱</sup> بود. در این زمان، قدرت استعماری انگلستان در منطقه، نفوذ و تحکیم فراوان یافته بود. بنابراین تاب تحمل حضور و رقابت قدرت‌های دیگر را در برابرش نداشت. افزون بر این، موقعیت جغرافیایی جزیرهٔ انگلستان در مقایسه با موقعیت زمینی آلمان، در مورد امکانات دسترسی به خلیج فارس در شرایط مناسب‌تری قرار داشت؛ امپراتوری آلمان نیز نظیر انگلستان دارای یک ناوگان نظامی دریایی قدرتمند بود که می‌توانست به مثابه رقیب خطرناکی در برابر ناوگان نظامی

11. Pan German

بود که همه را همراه خاطرات سفر اول خود در سفرنامه‌اش به رشته تحریر درآورده است.<sup>۱۵</sup>

او در سفرنامه خود می‌نویسد: «در آلمان، کمتر کسی می‌داند که خلیج فارس در گذشته چه سهمی در تاریخ جهان داشته و در دوران جدید تا چه اندازه به دستگاه مرکزی اعصاب سیاست تبدیل شده است». او در سفرنامه خود به اوضاع تاریخی و تجاری خلیج فارس نیز اشاره می‌کند و می‌نویسد: «خلیج فارس و بحر احمر دو شعبه است از اقیانوس هند به سوی غرب و این دو، آبراه‌هایی هستند که هندوستان و چین با استفاده از آنها، خود را به کشورهای متمدن غربی که گرداگرد دریای مدیترانه قرار گرفته‌اند مربوط می‌کنند. در قرون باستان و وسطی، تمام ارتباط دریایی خاورمیانه و خاور دور با مغرب زمین، از این راه‌ها میسر می‌شد و این بازرگانی گاه چنان ابعادی به خود می‌گرفت که ارزش آن را بالا می‌برد. اما هنگامی که راه دریایی از دماغه امپدینیک توسط پرتغالی‌ها کشف شد، قسمت اعظم این بازرگانی به طرف راه مستقیم جدید متوجه شد و در نتیجه، خلیج فارس و بحر احمر جنبه انحصاری خود را از دست دادند، اما کانال سوئز، در اواسط قرن نوزدهم، احداث گردید و بر اثر آن، باز بحر احمر راه اصلی ترانزیت سراسری شرق به غرب شد. اما خلیج فارس، بر خلاف آن، همچنان دور از دسترس ماند، زیان دید و موقتاً به صورت نوعی بن‌بست در آمد». (بلوشر، ۱۳۶۳: ۲۸۳)

به نظر «بلوشر» اوضاع سیاسی خلیج فارس پیچیده و مغشوش بود. ساحل شمال شرقی به ایران، و ساحل جنوب غرب (قبلاً به عثمانی و سرزمین‌های عرب‌نشین به کویت، احسا، قطر، سایر شیخ‌نشین‌ها و عمان تعلق داشت و پس از ناپدید شدن عثمانی از این صفحات، عراق و عربستان سعودی به عنوان همسایه‌های جدید به دولت‌های قبلی اضافه شدند. وضع حاکمیت چند تا از این دولت‌های عربی در دوره

۱۵. قسمت اول این سفرنامه شرح حکومت موقت به ریاست نظام السلطنه مافی و اوضاع و احوال حاکم بر آن روزگار است و حوادث پشت پرده ماجراهای قتل شخصیت‌ها در زندان قاجار و... را شرح می‌دهد و بخش دیگر مربوط به شرح دوران سفارتش در زمان سلطنت رضا شاه پهلوی است.

مختصری می‌پردازند و علت این امر آن است که انگلیس‌ها در سال ۱۶۲۲، هنگام بیرون راندن پرتغالی‌ها از جزیره هرمز، به ایرانیان مساعدت کردند و در قبال این کمک تعهد گرفتند که کالای وارداتی و صادراتی برای آنها از عوارض گمرکی معاف باشد و علاوه بر آن، نیمی از عواید گمرکی بندرعباس را نیز دریافت کنند. از آن هنگام که پرتغالی‌ها از نواحی ساحلی خلیج فارس عقب‌نشینی کرده‌اند، انگلیسی‌ها اجازه نامحدودی برای تجارت تحصیل کرده‌اند. هلندی‌ها که در تجارت، ظاهری آراسته دارند توانسته‌اند موافقت ایران را جلب کنند که تا حدود ۲۵ هزار تومان (۴۲۵۰۰۰ تالر) هر ساله بدون عوارض گمرکی جنس به ایران وارد کنند. فرانسوی‌ها نیز به علت دادن پیشکش‌ها و تقدیم عرضه‌ها، توانسته‌اند خود را از پرداخت عوارض گمرکی معاف کنند. اما کشتی‌های آنها به ندرت به بندرهای ایران وارد می‌شود». (کمپفر، ۱۳۵۰: ۱۱۴-۱۱۵)

«کارستن نیبور»<sup>۱۳</sup> آلمانی (۱۷۷۳-۱۸۱۵م) تنها فرد اروپایی بود که در زمان کریم‌خان زند از ایران دیدن کرد. او به تفصیل به شرح چگونگی جزیره خارک پرداخته است.

یک سال پس از شعله‌ور شدن آتش جنگ جهانی اول، دولت آلمان دو هیأت را مأمور کرد تا یکی در ایران، موانعی را در راه پیشرفت قوای روس و انگلیس ایجاد کند و ایران را به ورود به جنگ جهانی برانگیزد و دیگری سراسر ایران را درنوردد، به افغانستان برود و امیر آنجا را تحریض به حمله به هندوستان کند تا از این رهگذر، بخشی از سپاهیان انگلستان در هندوستان گرفتار شوند و از جنگیدن در جبهه غرب بازمانند. «ویپرت فون بلوشر»<sup>۱۴</sup> (۱۸۸۳) از اعضای گروه اول، یعنی مأمور در ایران بود و در کار خود توفیق‌هایی نیز به دست آورد، ولی پس از آن که نیروی عثمانی در بغداد از انگلیسی‌ها شکست خورد، ناگزیر ایران را ترک گفت. اما باز پس از چند سال از طرف دولت متبوع خود به سفارت ایران منصوب شد و دو سالی در اوایل سلطنت رضاشاه، سفیر آن کشور در ایران

13. Kareston Nibour

14. Wipert Von.Blucher



در سال ۱۶۰۰، کمپانی معظم هند خاوری تأسیس یافت. بنا به تعهدات مابین ایران و انگلیس، دوستی بین این دو کشور روز به روز فزون تر می گشت زیرا هدف نهایی، بیرون راندن پرتغالی‌ها از هرمز بود که در سال ۱۶۲۲ اتفاق افتاد.

در سال ۱۸۶۲، انگلیسی‌ها اولین کشتی بخار خود را در آب‌های خلیج فارس به کار انداختند. اواسط سده نوزدهم بود که انگلستان عملاً بین‌النهرین را اشغال نمود و سرمایه انگلیسی بیش از پیش متوجه منطقه شمالی خلیج فارس شد. با همه اینها می توان گفت که فقط انگلیسی‌ها بودند که موجب پیشرفت این ناحیه شدند و با تشکیل سازمان پلیسی، کنترل شدید و با اصلاحات در منطقه، موجب استیلا و برتری خود در منطقه شدند. (وادالا، ۱۳۶۴: ۶۶-۷۶)

اما اگر بخواهیم خلیج فارس را از منظر تاریخی با در نظر گرفتن دیدگاه سیاحان انگلیسی در سفرنامه‌هایشان بررسی کنیم می توانیم به نقطه نظرات ملکم، کرزن، سایکس و ... بپردازیم.

از طرفی «ارسکین لاک»<sup>۱۹</sup> (۱۷۸۷-۱۸۶۳) انگلیسی معتقد است که اولین مسافرت رسمی به خلیج فارس، توسط «آرکوس» فرمانده نظامی اسکندر کبیر انجام گرفت. وی که از

19. Erskin Lakh

عثمانی‌ها مورد اختلاف بود و جزایر خلیج فارس [فارس] چند بار دست به دست گشت. گاهی هم عرب‌ها، مناطق ساحلی ایران را به اشغال درآورده بودند. (بلوشر، ۱۳۶۳: ۲۸۳-۲۸۴)

«بلوشر» به وضع اجتماعی و امنیتی خلیج فارس، به ویژه درباره دزدان دریایی اشاره می کند و می نویسد: «دزدی دریایی که در خلیج فارس به صورت یکی از بیماری‌های بومی و محلی درآمده است، خود یکی از موانع استقرار اوضاع و احوال با ثبات در این دیار به شمار می رود». (بلوشر، ۱۳۶۳: ۲۸۴)

### انگلیسی‌ها

«توماس استیفنس»<sup>۱۶</sup> اولین انگلیسی بود که در سال ۱۵۷۹ از راه خلیج فارس به هندوستان سفر کرد. سپس در سال ۱۵۸۱ «جان نیوبری»<sup>۱۷</sup> برای اولین بار به ایران و هرمز که در انحصار پرتغالی‌ها بود سفر کرد و اقامتش ۶ هفته به طول انجامید که البته او به همراه ۳ نفر دیگر قصد انجام فعالیت‌های بازرگانی را داشتند. این اشخاص توسط «آلبوکرک»<sup>۱۸</sup> فرمانده پرتغالی در هرمز بازداشت شدند و از همان زمان بود که انگلیسی‌ها عملاً به زمینه بازرگانی با هندوستان و ایران علاقه نشان دادند.

16. Tomath Stifenson

17. John Newberry

18. Albo Kerk



گفته یانکی‌ها، تمام ماجراهای شگفت‌انگیز سندباد بحری در آن رخ داده است». (زنگنه، ۱۳۸۰: ۱۳۱)

از طرفی «لرد کرزن»<sup>۲۱</sup> (۱۸۵۹-۱۹۲۵م) سیاح دوره قاجار در ایران، در جلد دوم از سفرنامه خود «ایران و قضیه ایران» به وضع تاریخی ممتاز خلیج فارس اشاره می‌کند. وی می‌نویسد: «از قدیمی‌ترین ایام، خلیج فارس به تناوب، وضع نیک ممتازی را در صحنه تاریخ احراز کرده است. «نثارخوس» در یاسالار اسکندر در سفر معروف خود به سال ۳۲۵-۶ میلادی، از دهانه سند تا مصب دجله را سیر کرده و شرح همه خصوصیات ساحلی خلیج [فارس]، از جزایر و لنگرگاه‌های آن در دفترچه دریانوردی او درج شده بود. از همین خلیج فارس و بندر بصره بود که کاشف عرب - سندباد - به عزم سفرهای پرماجرایی خود در قرن نهم میلادی به حرکت افتاد و از همین بندر قایق‌های ملوانان عرب در تمام دوران قرون وسطی، بین بنادر ایران و عثمانی، کالای شرق و غرب را حمل و نقل می‌کرده اند و باز در همین عرصه دریانوردی بوده که پرتغال و هلند و انگلستان به منظور استقرار برتری دریایی خویش جنگ و جدال نموده اند و تا حال نیز دولت‌های رقیب از دعای خود در آنجا، دست نکشیده‌اند». (کرزن، ۱۳۵۰، ج ۲: ۴۷۹)

«سر پرسی سایکس»<sup>۲۲</sup> (۱۸۶۷-۱۹۴۵)، سیاح دوره ناصرالدین شاه و اوایل حکومت مظفرالدین شاه قاجار (۱۸۹۳م) دیگر سیاح انگلیسی است که در فصل هفتم از سفرنامه معروف خود به بررسی خلیج فارس می‌پردازد و در فصل بیست و پنجم به بنادر آن و جزیره هرمز به طور جداگانه پرداخته است. او درباره تاریخ خلیج فارس می‌نویسد:

«متقدمین، خلیج فارس را با اقیانوس هند و بحر احمر، روی هم رفته «ایروتریا» و «اریتره» می‌نامیدند، از نقطه نظر نکات تاریخی جالب، نهایت توجه است و احتمال می‌رود که در آتیۀ نزدیکی، اروپاییان بدان سو بیشتر متوجه شوند و نزدیک‌ترین راه مشرق زمین را از طریق خلیج [فارس] تشکیل دهند». (سایکس، ۱۳۶۳: ۱۱۳)

21. George Nathaniel Curzon  
22. Percy Molesworth Sykes

اهالی «کرت» بود، سپاهیان خود را از هند به سوی خلیج فارس هدایت کرد و پس از ۱۴۶ روز سفر پرخطر دریایی، وارد اهواز شد. (بلگریو، ۱۳۶۹: ۱۵)

قابل ذکر است سفرنامه «دزدان دریایی یا سفرنامه لاج» شرح سفر «ارسکین لاج» سیاح سواحل خلیج فارس است که به وسیله «چارلز دال ریپل بلگریو» تألیف و نگاشته شده است.

زنگنه در کتابی با عنوان «جنوب ایران به روایت سفرنامه‌نویسان» به بیانات تعدادی از سیاحان نسبت به جنوب ایران، از جمله خلیج فارس می‌پردازد. یکی از این سیاحان، «سرجان ملکم»<sup>۲۰</sup> انگلیسی (۱۷۶۹-۱۸۳۳م) است که در سال ۱۷۹۹ به ایران آمده، سفرنامه‌ای نوشته که به تاریخ خلیج فارس نیز اشاراتی دارد. او در سفرنامه‌اش در بررسی وضع تاریخی خلیج فارس می‌نویسد: «موقعی که وارد خلیج فارس شدم، خود را در سرزمینی باستانی یافتم، سرزمینی که بنا به

20. John Malcolm

او همچنین می افزاید:

«تاریخ قریب به یقین بحریمایی در خلیج فارس، تقریباً از اواخر قرن هشتم قبل از میلاد شروع می شود؛ یعنی از زمانی که «سناخریب» به پناهندگان جزایر خلیج [فارس] حمله کرد و بوسیله کشتی‌هایی که فنیقی‌ها و یونانیان قبرسی برای او ساخته و از طریق مدیترانه آورده بودند به سرکوبی آنها عزیمت نمودند. از داستان «سناخریب» به خوبی اثبات می شود که بحریمایی خلیج [فارس] از قرن هشتم قبل از میلاد به این طرف سابقه داشته و احتمال هم نمی رود که از آن تاریخ به بعد در عملیات دریانوردی این آب‌ها، وقفه‌ای رخ داده باشد، زیرا راه‌های خشکی از میان بیابان‌های آسیای مرکزی امتداد داشته و همواره محل تاخت و تاز طوایف یغماگر بوده و طوقی است که حتی در قرن بیستم نیز برای حمل و نقل امتعه تجارته مناسب نیستند». (سایکس، ۱۳۶۳: ۱۱۵)

«آرتور هاردینگ»<sup>۲۳</sup> (۱۸۵۹-۱۹۳۳)، وزیر مختار بریتانیا در دربار ایران در عهد سلطنت مظفرالدین شاه قاجار، در ضمیمه شماره (۲) سفرنامه خود به نطق «کرزن» سیاستمدار انگلیسی در اجتماع شیوخ عرب در خلیج فارس در شارجه به سال ۱۹۰۳ م و اهمیت تاریخی مطالب آن اشاره می کند. مترجم این سفرنامه، یادداشتی بر آن نوشته مبنی بر این که امپریالیست معروف انگلیسی، لرد کرزن، همواره بر این عقیده بوده که خلیج فارس دریای سربسته انگلیسی‌هاست و ایران و عثمانی (مالکان عمده سواحل این دریا در اوج قدرت استعماری بریتانیا) و نیز دولت‌های بزرگ اروپایی، جملگی باید این واقعیت عینی را، که خلیج فارس عملاً متعلق به انگلستان است، تصدیق کنند و از هرگونه ادعایی که نشان دهنده هم‌چشمی اقتصادی یا دعوی حاکمیت سیاسی بر این منطقه باشد، اجتناب ورزند! او خطاب به روسای کرانه‌های عربی می گوید: «... ایها الشیوخ، پدران‌تان و پیش از آنها اجدادتان، به شما گفته‌اند که تاریخ پیشین این منطقه چه بوده، همه تان می دانید که تا یک صد سال پیش، جنگ و جدال دائمی در این خلیج حکم فرما بود. تقریباً هر فردی از افراد این منطقه، برای خود غارتگری بود که دریاها را می چایید. دریازنی، غارت محموله کشتی‌ها، از بین رفتن تضمین کسب و کار آب‌هایی که سواحلش محل اقامت و

23. Arthur Hardinge

کسب و کار بازرگانان انگلیسی است، این وضع نامطلوب قابل دوام نیست و باید خاتمه بپذیرد و ... چنان چه امروز می بینید، امنیت، نظم و آرامش، جانشین آن اوضاع شده [است]. این ما بودیم که پهنه خلیج [فارس] را به روی کشتی‌های تمام ملل باز کردیم. ما استقلال شما را از بین نبرده‌ایم بلکه آن را حفظ کرده‌ایم». (هاردینگ ۱۳۶۳: ۱۶۹-۱۷۵).

ویلسون<sup>۲۴</sup> (۱۸۸۴-۱۹۴۰م)، نماینده سیاسی انگلیس در خلیج فارس که در دوران قاجار به جهت انجام فعالیت‌های دیپلماسی و سیاسی به خلیج فارس رفته بود، در سفرنامه خود می نویسد: «احتمال می رود که قدیمی ترین ملل تاریخی عالم مانند سومری‌ها و عیلامی‌ها و آشوری‌ها، بابلی‌ها و کلدانی‌ها؛ اول دفعه در آب‌های خلیج فارس شروع به کشتی‌رانی کرده‌اند. لیکن تاریخ و جغرافی صحیح این دریا تا قبل از مبدأ میلادی، به طور جامع در دست نیست و آن چه درباره آن می دانیم اشاراتی است که مورخین و جغرافی‌نویسان یونانی و رومی، از قبیل «بطلمیوس»<sup>۲۵</sup> و «استرابو»<sup>۲۶</sup> و «پلی نی»<sup>۲۷</sup> و دیگران به طور اجمال در تألیفات خود ذکر کرده‌اند. مسافرت «نیارکوس»<sup>۲۸</sup> به امر اسکندر به خلیج [فارس]، حائز اهمیت فوق العاده‌ای است. «ون سنت»<sup>۲۹</sup> در این باره می نویسد: «مسافرت نیارکوس از ۳۲۵ تا ۳۲۶ پیش از میلاد، از رود سند تا فرات، یکی از مهم ترین وقایعی است که در تاریخ بشر، خاصه در تاریخ بحریمایی اتفاق افتاده است. بعدها در قرن ششم میلادی، انوشیروان به قصد تسخیر عربستان، نیروی دریایی بزرگی در ابوله در مصب فرات تجهیز کرد و از عمان و سواحل جنوب عربستان گذشته و به عدن رسید. از این تاریخ به بعد، تدریجاً پرده تاریکی و ابهام از صحنه خلیج [فارس] برداشته می شود و عدّه زیادی از مورخین و جغرافی‌نویسان ایرانی و عرب، در فاصله میان قرن نهم و هفدهم [میلادی]، اطلاعات جامعی درباره حوادث خلیج [فارس] و مردمان ساکن آن ناحیه به دست می دهند».

(ویلسون، ۱۳۴۸: ۱۳-۱۶)

24. Arnold Talbot Wilson

25 . Ptolemy

26. Strabon

27. Pliny

28. Nearcus

29. Vancent

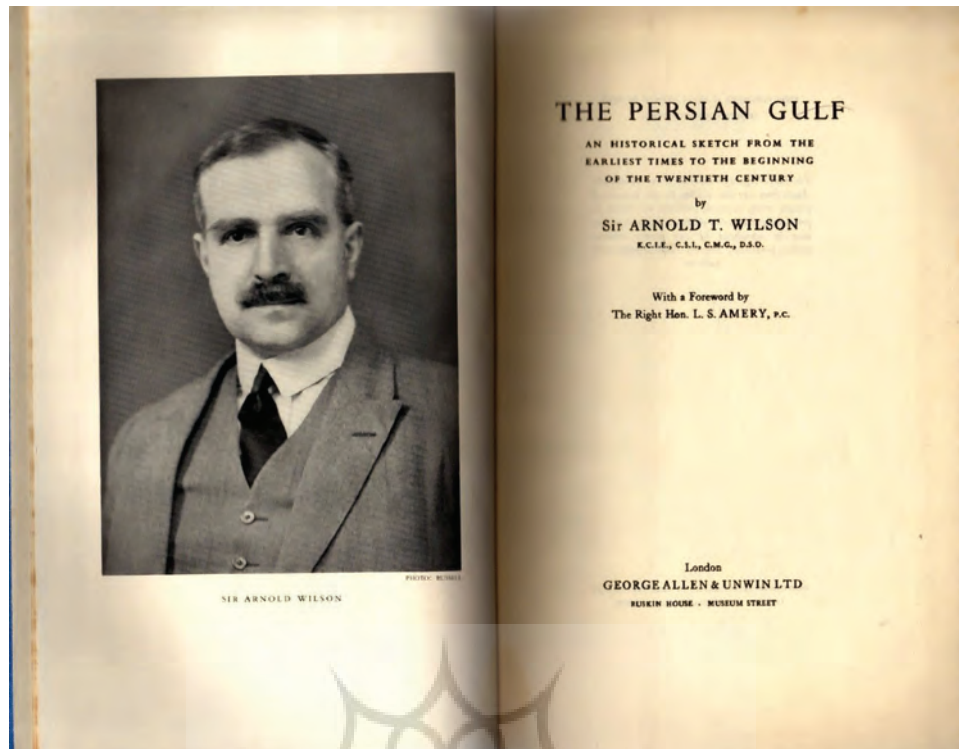
همان گونه که «سر پرسی سایکس» عقیده دارد، «خلیج فارس از منظر جغرافیایی با این که از قدیم ایام اشتهار تام داشته، ولی باز هیچ دریای دیگری به قدر آن مورد شکایت کشتیرانان نبوده است و همواره مسافرین بحری شکایت می کنند که در این دریا، هیچ گونه موازنه‌ای وجود ندارد به این معنی که یا باد زیاد می‌وزد و دریا طوفانی می‌شود یا هوا به کلی ساکت و آرام است. حرارت هوا نیز هیچ گاه تخفیف حاصل نمی‌کند و فوق‌العاده موجب زحمت اروپاییان می‌شود. اما برای بومیان، سواحل دریا بغایت مطبوع و دلپسند است و با مزاج آنان سازش دارد.» (سایکس، ۱۳۶۳: ۱۱۳-۱۱۴)

«کرزن» در وصف وضع جغرافیایی خلیج فارس می‌نویسد: «از سمت خلیج عمان و اقیانوس هند در طول جغرافیایی ۵۷ و عرض ۲۶ درجه، از طریق تنگه هرمز (جزیره‌ای به این نام که در چند میلی‌قاره در ساحل شمالی واقع است) به خلیج فارس وارد می‌شوند. ولی این نقطه، ابتدای خاک ایران نیست و آن در محلی به فاصله ۳۰۰ میلی از شرق آنجا آغاز می‌شود، در همان جایی که بندر کوچک گواتر ناحیه مرزی بین ایران و بلوچستان است. رشته جنوبی خلیج فارس که شامل امیرنشین مسقط یا عمان نیز می‌شود از کرانه شرقی جزیره عربستان، که در مسافت دوری از رأس‌المندم واقع شده است و از این دماغه به سمت شمال غربی تا مصب شط‌العرب امتداد دارد.» (کرزن، ۱۳۵۰، ج ۲: ۴۸۰-۴۸۱) او می‌افزاید: «اقلیم خلیج [فارس]، با آن که از لحاظ مسافر زمستانی محل خوشایندی است، در تابستان، همه آن حدود بحری هوایی دارد که تحمل آن برای اروپاییان به هیچ وجه آسان نیست و مأموریت سیاستمداران انگلیسی در تابستان به آنجا باعث ایجاد نگرانی و وحشت است. هنگام صبح، در زیر سایبان عرشه کشتی، میزان‌الحراره ۱۲۰ درجه فارنهایت است و بر ساحل در مسقط، ترمومتر خاص در آفتاب تا ۱۸۷ درجه رسیده است. هوای داغ آنجا به واسطه کثرت رطوبت، با کم‌ترین وزش باد، باعث سوختگی و سوزش پوست می‌شود. باد آنجا، باد شمال یا شمال غربی است که از انتهای غربی به جانب خلیج فارس می‌وزد و در ماه‌های زمستان، باد شرقی یا جنوب شرقی است که سرد است و ممکن است باران زودگذر تولید کند.» (کرزن، ۱۳۵۰، ج ۲: ۵۵۵-۵۵۶)

به نظر «ویلسون»، تاریخ قدیم خلیج فارس و نواحی اطراف آن، کاملاً روشن نموده و آنچه در این خصوص گفته می‌شود، از دایره فرض و حدس خارج نیست. او عقیده دارد: «مأخذ اطلاعات ما عموماً اساطیر و افسانه‌های قدیم و مدارک تاریخی از قبیل تورات و کتیبه‌های میخی و همچنین کشفیاتی است که علمای حیوان‌شناسی از جمجمه استخوان‌های نژادهای مختلف قدیم و جدید کرده‌اند. عیلامی‌ها اقوامی بوده‌اند که قبل از شروع تاریخ، در دشت‌های جنوب غربی ایران از حوالی شوش تا نزدیکی بوشهر سکونت داشته‌اند. پس از عیلامی‌ها، اقوام سومری بدین نواحی آمده‌اند و نژاد سامی از قدیمی‌ترین ازمه در سواحل عربستان و در سرزمین عیلام سکونت داشته‌اند.» «ویلسون» در بیان تاریخ خلیج فارس از قدیمی‌ترین ازمه تاریخی به طور کامل می‌پردازد و به مسائلی دقیق و جزئی اشاره می‌کند که مجال برای شرح همه آن در اینجا نیست. (ویلسون، ۱۳۴۸: ۳۲-۴۸)

«جیمز موریه»<sup>۳۰</sup> (۱۷۸۰-۱۸۴۹م) سیاح انگلیسی، در دوره قاجار به ایران می‌آید. او کمتر از شش سال سفیر انگلیس در ایران بوده و از طبیعت و زیبایی‌های جغرافیایی خلیج فارس سخن به میان آورده است. او درباره نخجیر مروارید این خلیج می‌نویسد: «شاید در هیچ جای جهان، جایی نباشد که بیش از خلیج فارس دارای چیزهایی باشد که در چشم مردم جهان ثروت محسوب شده و مورد احترام است. ژرفای خلیج فارس با مروارید، گوهرنشان شده و کناره‌های آن، کان کلوخ‌های گرانبه‌است. شکار مروارید در همه ساحل عربستان و بخشی بزرگ از خلیج فارس در بخش ایران گسترش یافته است. بنابه قاعده‌ای کلی در هر جای خلیج فارس که تپه زیرآبی باشد صدف مروارید نیز یافت می‌شود. مروارید [فارس] به سختی تخته سنگ‌هایی است که بر فراز آنها پرورش یافته است و با این که تا پنجاه سال، سالانه یک درصد آب و رنگ خود را از دست می‌دهد باز کمتر از مروارید سیلان، دچار کاهش آب و رنگ می‌شود و پس از گذشت پنجاه سال، دیگر چیزی از درخشش آن کاسته نمی‌شود.» (موریه، ۱۳۸۶، ج ۱: ص ۹۶-۹۵)

30. James Justinian Morier



فصل تابستان شیرین تر از زمستان است؛ زیرا اولاً رودخانه‌های مواج خارجی اقیانوس، به واسطه تنگی مدخل [این] خلیج که به شکل گلوی بطری است داخل آن نمی‌گردد. هوای خلیج فارس روی هم رفته چندان متعادل و سالم نیست، ولی بی جهت هم به بدی و ناسازگاری مطلق اشتهار یافته است. از ماه نوامبر تا اواخر آوریل، هوای آن از حیث سردی و خشکی شبیه به هوای مصر است و اروپاییان که زمستان کوتاه و بی دوام جلگه‌های هند را برای تلافی گرمای مرطوب و زنده آنجا کافی نمی‌دانند در نواحی خلیج به سلامت زیست می‌کنند و نیرو و فعالیت خود را از دست نمی‌دهند». (ویلسون، ۱۳۴۸: ۱۲)

«کرزن»، سیاح انگلیسی، راجع به وضع کشتی‌رانی تجاری خلیج فارس در سفرنامه‌اش می‌نویسد: «در سال ۱۸۶۲ حتی یک کشتی بازرگانی در آب‌های خلیج [فارس] جولان نداشت. سپس یک سرویس شش هفته‌ای آغاز شد که به سرویس ماهانه و دو هفته یک بار و سرانجام کشتی هفتگی مبدل شده است. افتتاح کانال سوئز، ارتباط بحری با خلیج فارس را ترقی داده و به واسطه پیش آمدن جنگ بین روس و عثمانی در سال ۱۸۷۷ این ارتباط زیادتر شده و از آن

در توصیف وضع جغرافیایی خلیج فارس و اهمیت موقع و محل آن، «ویلسون» سیاح انگلیسی دوره قاجار می‌نویسد: «گذشته از عوامل سیاسی و تاریخی، موقع و محل خود خلیج [فارس] نیز بر اهمیت آن افزوده است؛ زیرا دریای مذکور بر سر راه کلیه خطوط بحری در مشرق عدن واقع است و آب‌های آن به سواحل عربستان و عراق و ایران می‌رسد و به این جهت از حیث سوق الجیشی، حائز اهمیت فوق‌العاده 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». (ویلسون، ۱۳۴۸: ۱۰)

او اضافه می‌کند: «مجموع مساحت خلیج فارس ۹۷۰۰۰ میل مربع است. طول آن از سواحل عمان تا رأس خلیج [فارس] تقریباً پانصد میل و عرض آن به طور اختلاف از ۱۸۰ تا ۲۹ میل است (نزدیک تنگه). شوری آب خلیج فارس نسبت به سایر دریاهای داخل، خشکی کمتری است و مخصوصاً آب آن در

ایران دوختند و در آنجا اقداماتی انجام می‌دادند و در سمت دیگر آن، سودای استعمارطلبی آلمان و سیاست وطن‌پرستانه ترکیه جوان، تمرکز یافته بود». (ویلسون، ۱۳۴۸: ۱۰)

در زمان تأسیس خلافت عباسی، در قرن هشتم هجری، خلیج فارس مهم ترین راه ارتباطی شرق و غرب به شمار می‌آمد (بلگریو، ۱۳۶۹: ۱۶) از این رو «برادلی برت»<sup>۳۱</sup>، سیاح انگلیسی دوره قاجار، به نیروی دریایی و ایجاد راه ارتباطی در خلیج فارس به واسطه کشتی‌رانی‌ها در دوره افشاریه اشاره می‌کند و می‌نویسد: «شاه ایران (نادرشاه افشار) طرح‌هایی وسیع و همه‌جانبه برای جهانگیری‌های خود در سر می‌پروراند و با فوریت و چابکی دریافت که خلیج فارس و دریای خزر، امتیازات استراتژیکی فوق‌العاده‌ای برای کشور دربردارد. او در نظر داشت با تأسیس نیروی دریایی و ایجاد راه‌های ارتباطی همراه با جهازهای بازرگانی، ضمن اجرای نقل و انتقال نیروی نظامی، ثروت هنگفت و تجارت شکوفایی را نیز به سواحل جنوبی ایران به ارمغان آورد. او برای تشکیل نیروی دریایی دریای خزر از مساعدت‌های دو نفر انگلیسی به نام‌های «جان التون»<sup>۳۲</sup> و «جوناس هانووی»<sup>۳۳</sup> برخوردار شد و کوشش‌های او نیز در این راستا امیدوارکننده و نویدبخش به نظر می‌آمد. اما مشکلاتی که در خلیج فارس برای تأسیس قوای مجریه با آن دست و پنجه نرم می‌کرد طاقت‌فرسا و حل‌نشدنی بود. نادرشاه در خلیج فارس، نه تنها از کارگر کشتی‌ساز محروم بود، بلکه چوب و الوار نیز برای ساختن کشتی در اختیار نداشت. طی زمانی هم که کشتی ساخته می‌شد و آماده بهره‌برداری بود، او نمی‌توانست از ملوانان ایرانی برای راه‌اندازی این واحدها استفاده کند، اما هیچ یک از این مشکلات و نارسایی‌ها، مانع از اجرای این طرح نشد و تنها فردی پرشور و مشتاق مثل او توانست از عهده آن برآید». (زنگنه، ۱۳۸۰: ۱۷۸)<sup>۳۴</sup>



پس وضع رضایت‌بخش‌تری پیدا کرده است. تجارت عمده آنجا، ساحلی است و علاوه بر وسایل نقلیه بین سواحل، که قایق‌های محلی است، اینک کشتی‌های کمپانی کشتی‌رانی انگلستان و هند دایر [شده] و شش کشتی آنها مشغول کار و حمل و نقل است و هر هفته از بمبئی و بصره حرکت و بین راه، در کراچی، گوادر، مسقط، جاسک، بندرعباس، لنگه، بحرین، بوشهر، فاو و محمره (خرمشهر) عبور می‌کند و با توقف‌های بین راه در ۲ هفته، مسافتی را معادل ۱۹۷۰ میل طی می‌کند». (کرزن، ۱۳۵۰، ج ۲: ۵۵۶-۵۵۷)

از منظر سیاسی، «ویلسون»، سیاح انگلیسی دوره قاجار درباره اهمیت و موقعیت سیاسی خلیج فارس می‌نویسد: «از اواخر قرن گذشته تا ظهور جنگ بین‌المللی اول، خلیج فارس یکی از مهم‌ترین عوامل سیاسی دنیا به شمار می‌رفت. زیرا در یک سمت آن، تا سال ۱۹۰۷، روس‌ها چشم طمع به کشور

31. Francis Bradley Bradley- Birt

32. John Elton

33. Jonas Hanovv

۳۴. این مطالب برگرفته از فصل دوم کتاب «از خلیج فارس تا دریای خزر از طریق ایران» نوشته برادلی برت است که در سال ۱۹۰۹ میلادی در لندن منتشر شده است. این فصل شامل گزارشی از وضع ایران در سال‌های آغازین انقلاب مشروطیت در بوشهر است.



انجام می‌گرفت تا دولت، شاه ایران را از ادامه ورود برده‌های سیاه پوست از آفریقا به خلیج فارس منصرف نماید، ولی هیچ‌گاه نتوانسته بود موفقیتی در جلوگیری از این تجارت غیرانسانی به دست آورد. چون کنترل ورود این برده‌ها که به وسیله کشتی‌های ایرانی و عرب به بندر خلیج فارس حمل می‌شدند، به خاطر ضعف قدرت و حاکمیت مرکزی ایران در سواحل جنوبی مملکت، اصلاً قابل اجرا نبود و به هیچ وجه نمی‌شد از ادامه کار برده‌فروشان خلیج فارس ممانعت کرد، مگر آن که این کار با دخالت دولت انگلیس و برقراری حق تفتیش کشتی‌ها توسط بحریه جنگی انگلیسی در خلیج فارس برای یافتن برده‌ها و بازگرداندن آنها به موطنشان همراه باشد. البته دولت ایران نیز پیوسته در مقابل اعطای چنین اجازه‌ای به انگلستان مقاومت می‌کرد، تا آن که سرانجام اجازه این کار برای مدت چند سال به قوای بحریه انگلیس داده شد. (شیل، ۱۳۶۲: ۲۱۱-۲۱۲)

او همچنین درباره واردات و تعداد برده‌ها می‌نویسد: «می‌توان حدس زد که واردات برده نباید آن قدرها هم زیاد باشد. البته در شهرهای جنوبی ایران و به خصوص شهرهای نوار ساحلی خلیج فارس، عده کثیری برده دیده می‌شوند که در این میان، اشکال کار در تخمین تعداد برده‌های وارداتی به ایران و سرشماری واقعی آنهاست. با وجود این، می‌توان حدوداً حدس زد که تعداد آنها نباید از سالی ۲ تا ۳ هزار نفر بیشتر باشد. البته باید دانست که عده کثیری از آنها نیز، همه ساله به خاطر هوای نامساعد سواحل جنوبی ایران تلف می‌شوند.» (شیل، ۱۳۶۲: ۲۱۵)

#### اتریشی‌ها

«یاکوب ادوارد پولاک»<sup>۳۶</sup>، پزشک اتریشی (۱۸۱۸-۱۸۹۱) است که در زمان حکومت قاجار به ایران سفر کرده و کتب متنوعی را نیز منتشر کرده است. سفرنامه او از معدود سفرنامه‌هایی است که به شکل موضوعی درباره تعداد نفوس، تبار و صنوف، خانه‌ها، شهرها، باغ‌ها، لباس، زیب و زیور و سلاح، و ... تنظیم شده است. او در لابه‌لای سفرنامه خود به موضوع خلیج فارس نیز می‌پردازد و از جنبه‌های مختلف، آن را بررسی می‌کند.

یکی از مسائل مهم در خلیج فارس در قرون گذشته، مسأله دزدان دریایی و تجارت برده بوده که سوابق طولانی دارد.

به گفته «سر آرنولد ویلسون»، در اواخر قرن هفدهم، قدرت دزدان دریایی عرب در خلیج فارس زیاد شده بود. چنان که بنا به گزارش مسئولان کمپانی در بندرعباس، امکانات دزدان دریایی عرب در این زمان، شامل ۵ کشتی بزرگ و ۱۵۰۰ فرد مسلح بود. به همین دلیل، مسأله رفت و آمد و کشتیرانی در خلیج فارس، با مشکلات زیادی رو به رو بود. (نقل در اسدی، ۱۳۸۴: ۸۱-۸۲)

«بل گریو»، به نقل از لاک، سیاح انگلیسی، در سفرنامه خود به نقش انگلیسی‌ها در سرکوب راهزنان دریایی اشاره می‌کند و می‌نویسد: «در سال ۱۱۹۹ ش (مطابق ۱۸۲۵م-۱۲۳۵ق) انگلیسی‌ها از دولت ایران خواستند که اجازه دهند تا کشتی‌های جنگی آنان در خلیج فارس رفت و آمد نمایند و دست راهزنان دریایی و اعراب «جواسم» را که مرکز اصلی آنان در جزیره قشم و رأس‌الخیمه بود، کوتاه کنند. با این بهانه، کشتی‌های جنگی آنها توانست اعراب جاسم را سرکوب کند و از بین ببرد.» (بلگریو، ۱۳۶۹: ۲۰-۱۹)

«کرزن» در سفرنامه‌اش به وضع دزدان دریایی و برده‌فروشی به عنوان یک معضل اجتماعی و امنیتی منطقه اشاره می‌کند و می‌نویسد: «در اوایل قرن نهم میلادی، دزدان عرب به سواحل خلیج فارس تاخته و در آب‌های آن، به کار راهزنی پرداخته و عمل برده‌فروشی در آنجا رواج یافت و امن و امان تجارتي یا انسانی، در آن حدود، پاک از میان رفت.» (کرزن، ۱۳۵۰، ج ۲: ۴۷۹)

«لیدی شیل، یا، مری لئونورا وولف شیل»<sup>۳۵</sup> (۱۸۰۴-۱۸۷۱) همسر وزیر مختار انگلیس در اوایل سلطنت ناصرالدین شاه، در سفرنامه خود درباره برده‌ها و انواع آن در ایران و وضع آنها در منطقه خلیج فارس می‌نویسد:

«طی سال‌ها کوشش فراوانی که از طرف دولت انگلیس

به ایران در دوره قاجار (۹۸-۱۲۹۷ هجری قمری / ۸۱-۱۸۸۰ میلادی) است که مصادف با پادشاهی ناصرالدین شاه به ایران آمده است و در سفرنامه خود از اوضاع خلیج فارس سخن می گوید. او در سفر با کشتی، دریای عربستان را می بیند و وارد خلیج فارس می شود. او درباره وضع جغرافیایی خلیج فارس می نویسد: «به خلیج فارس که در آمدم، بادی سخت از کویر می وزید و توفان شن بود. خاک و ریگ بیابان، آسمان را می پوشاند. آسمان که صبحگاه پاک آبی بود، در میان روز کبود و غبار آلود می شد و مانند غروب می نمود. خاک و ریگ نرم و ریز، سر تا پای ما را از لباس و سر و مو و ابرو می پوشاند و عرشه کشتی را هم خاک پوشانیده بود. گرمای روزها ۹۸ درجه فارنهایت بود و شب هنگام از ۹۳ و ۹۲ درجه پایین تر نمی آمد. در اینجا شبها ستارگان بزرگ و روشن می درخشند و به ما نزدیک می نمایند». (ماساهاو، ۱۳۷۳: ۴۱)

### تجزیه و تحلیل یافته‌ها

تنها سیاح ونیزی در این مجموعه «مارکوپولو» است که به وضع تجاری خلیج فارس اشاره می کند و آن را مورد توجه تجار و سوداگران می داند. سیاحان اسپانیایی در این پژوهش، «کلاویخو» و «فیگوئروا» به ترتیب به کشتی‌های تجاری و توصیف آنها و اوضاع جغرافیایی منطقه پرداخته‌اند.

با بررسی اطلاعات تاریخی موجود در متون و سفرنامه‌های مختلف، می توان علت حضور پرتغالی‌ها در خلیج فارس را کشف کرد. گرچه سفرنامه‌های زیادی از سیاحان پرتغالی موجود نیست و یا به فارسی ترجمه نشده است، اما با این حال می توان با استناد به متون مختلف اشاره کرد که هدف آنها بیشتر کنترل تجارت بین آسیا و اروپا، تصرفات ارزی، به ویژه در جزیره هرمز به عنوان مهم‌ترین مرکز تجاری منطقه، برای داشتن برتری در تنگه هرمز و تصرف سواحل و بنادر خلیج فارس و تسلط در منطقه بوده است.

با استناد به نظریه‌های تاریخی ذکر شده، به طور کلی می توان گفت، حضور هلندی‌ها در خلیج فارس بیشتر جنبه بازرگانی و تجاری داشته تا نظامی؛ به طوری که حتی پس از انحلال کنسولگری‌های فعال در منطقه، آنها همچنان در



او در بخش صنعت و تجارت در سفرنامه خود، به وضع تجاری ایران و به ویژه خلیج فارس می پردازد و می نویسد: «هرچند که در ایران دو منصب «دریا بیگی» وجود دارد، دولت به استثنای چند قایق، کشتی دیگری در دریا ندارد. زیرا طبق قرارداد ترکمن چای، دست ایران از دریای خزر کوتاه است و کشتیرانی ساحلی در خلیج فارس نیز توسط چند قایق عربی انجام می گیرد. با وجود این همه، بعضی از تجار، دارای کشتی‌های شرعی در بوشهر هستند که تجارت بین هندوستان و ایران را تأمین می کنند». (پولاک، ۱۳۶۱: ۳۹۵)

### ژاپنی‌ها

با بررسی سفرنامه‌های سیاحان ملل مختلف به کشورمان، مشخص شد که سیاحان کشورهای آسیایی همچون ژاپن، به ندرت برای بازدید به ایران سفر می کرده‌اند. یکی از معروف‌ترین سیاحان ژاپنی «یوشیدا ماساهاو»<sup>۳۷</sup> نخستین فرستاده ژاپن

37. Yaushida Masaharow

حضور و فعالیت تجاری، سیاسی و اجتماعی انگلیسی‌ها به دلیل کنترل و حضور مستمرشان در طول تاریخ در خلیج فارس، قابل بحث و بررسی است. «بلگریو» به نقل از «ارسکین لاک» به بررسی وضع تاریخی منطقه می‌پردازد.

«سرجان ملکم»، خلیج فارس را منطقه‌ای باستانی می‌داند و «لرد کرزن» نیز خلیج فارس را دارای شرایط نیک ممتاز از نظر تاریخی در صحنه تاریخ قلمداد کرده است. «سر پرسی سایکس» انگلیسی نیز به تاریخ قدیم خلیج فارس می‌پردازد و آینده روشنی را برای آن پیش‌بینی می‌کند. «آرتور هاردینگ» انگلیسی در سفرنامه‌اش به بیانات تاریخی لرد کرزن سیاستمدار انگلیسی، درباره قدرت انگلیسی‌ها در خلیج فارس اشاره می‌کند. «ویلسون» به جنبه تاریخی خلیج فارس و اقوام ساکن در آن در طول تاریخ می‌پردازد، لیکن به تاریخ و جغرافیای صحیح ثبت شده تا قبل از مبدأ میلادی، اعتماد چندانی ندارد.

«جیمز موریه» انگلیسی به جغرافیای خلیج فارس، از جمله ژرفای آن، مرواریدها و تخته‌سنگ‌های عظیم آن اشاره می‌کند. «سر پرسی سایکس» به وضع جغرافیایی منطقه و بدی آب و هوا اشاره می‌کند و «کرزن» نیز به شرایط جغرافیایی خلیج فارس می‌پردازد و طول و عرض جغرافیایی و اقلیم و بادهای آن را بررسی می‌کند. «ویلسون» نیز علاوه بر ذکر خصوصیات اقلیمی به اوضاع ژئوپولتیکی (جغرافیای سیاسی) این منطقه اشاره کرده و آن را از نظر موقعیت راهبردی (سوق الجیشی) حائز اهمیت می‌داند.

شرایط تجاری خلیج فارس مورد نظر «برادلی برت» و «کرزن» بوده است که به آن اشاره می‌کنند. همچنین «ویلسون» درباره اوضاع سیاسی منطقه و «برادلی برت» و «کرزن»، در مورد وضع ارتباطی، مطلب می‌نویسند. «برادلی برت» می‌نویسد تأسیس نیروی دریایی و ایجاد راه‌های ارتباطی، باعث ایجاد تجارتی شکوفا در خلیج فارس می‌شود. «بلگریو» به نقل از «لاک»، «کرزن»، «لیدی شیل» و «ویلسون»، به شرایط اجتماعی (برده‌فروشی) و امنیتی درباره حضور دزدان دریایی و برده‌فروشی اشاره می‌کنند و آن را مانع ایجاد امنیت در منطقه می‌دانند.

کرانه‌های خلیج فارس به فعالیت‌های بازرگانی خود ادامه می‌دادند. ویلم فلور هلندی، به تأسیس تجارت‌خانه‌ای در سال ۱۶۲۳ در بندرعباس و در نهایت انتقال آن به بصره و همچنین به تجارت ابریشم، ادویه و مروارید در (خارک)، با هدف به انحصار در آوردن تجارت خارجی ایران اشاره می‌کند.

فرانسوی‌ها در سال ۱۶۶۴، کمپانی هند شرقی فرانسه را با هدف نفوذ سیاسی و تجاری فرانسه در شرق تأسیس کردند و برای توسعه روابط بازرگانی، اقداماتی را انجام دادند. در این مجموعه، دو تن از سیاحان فرانسوی با نام‌های «مادام دیولافوا» و «وادالا» به ایران و خلیج فارس سفر کرده‌اند که «مادام دیولافوا» و «وادالا» درباره وضع جغرافیایی سخن گفته‌اند. «وادالا» به طور مفصل درباره وضع جغرافیایی و اقلیمی خلیج فارس قلم‌فرسایی کرده است. زیبایی و درخشندگی، طعم آب، موقعیت جغرافیایی، عمق آب و درجه حرارت منطقه و... از جمله موارد مورد بحث این دو سیاح است. همچنین «وادالا» به شرایط ارتباطی نامناسب کرانه‌های تازی خلیج فارس نیز اشاره کرده و می‌نویسد که رودخانه‌ها قابل کشتیرانی نیستند.

ناوگان نظامی دریایی قدرتمند آلمان و نفوذ امپراتوری آن در دربار و قلمرو عثمانی‌ها در اواخر قرن نوزدهم، از جمله عوامل مهم دسترسی آلمان‌ها به خلیج فارس بوده اما به طور کلی نخستین فعالیت‌های آلمان‌ها تجاری بوده است.

به طور کلی «کمپفر» آلمانی از عوارض گمرکی و شرایط تجاری خلیج فارس سخن می‌گوید. اوضاع تاریخی، تجاری و ارتباطی خلیج فارس نیز در سفرنامه «بلوشر» مورد بررسی قرار گرفته است. او همچنین به سهم خلیج فارس در تاریخ جهان و نقش آن در ایجاد رابطه بازرگانی میان کشورها می‌پردازد. «بلوشر» به بررسی وضع پیچیده سیاسی منطقه اشاره می‌کند و به مسائل اجتماعی و امنیتی خلیج [فارس] از نظر دزدان دریایی و به خطر افتادن امنیت منطقه نیز می‌پردازد و آن را مانعی برای ثبات شرایط می‌پندارد.

جدول شماره ۱، ملیت و زمان ورود سیاحانی را که به ایران آمده و سفرنامه‌ای از دیده‌ها و شنیده‌های خود تالیف کرده‌اند، و البته در این پژوهش مورد بررسی قرار گرفته‌اند، نشان می‌دهد.

تنها سیاح اتریشی، «پولاک»، نیز، چگونگی تجارت در خلیج فارس را مورد بررسی ویژه قرار داده است و در تنها سفرنامه سیاح ژاپنی در این مجموعه، به وضع جغرافیایی خلیج فارس اشاره شده است.

جدول ۱- اسامی، زمان ورود، ملیت و موضوع‌های مطرح شده در سفرنامه سیاحان مورد بررسی در این مقاله

ردیف	نام خانوادگی، نام	دوره تاریخی	ملیت	موضوع‌های مطرح شده در سفرنامه
۱	مارکوپولو	قبل از صفویه (دوره مغول)	ونیزی	تجاری
۲	فیگوئروا، گارسیا دسیلوا	صفویه	اسپانیایی	جغرافیایی
۳	کنزاله دو کلاویخو، روی	قبل از صفویه (دوره تیمور گورکانی)	اسپانیایی	تجاری
۴	فلور، ویلم	زندیه	هلندی	تجاری
۵	دیولافوا، ژن	قاجاریه	فرانسوی	جغرافیایی
۶	وادالا، ر.	قاجاریه	فرانسوی	جغرافیایی - ارتباطی
۷	بلوشر، ویپرت	قاجاریه و پهلوی	آلمانی	تاریخی - تجاری - ارتباطی - سیاسی - اجتماعی
۸	کمپفر، انگلبرت	صفویه	آلمانی	تجاری
۹	برادلی برت، فرانسیس برادلی	قاجاریه	انگلیسی	ارتباطی - تجاری
۱۰	سایکس، پرسی مولزورث	قاجاریه	انگلیسی	تاریخی - جغرافیایی
۱۱	شیل، مری لئونورا (ویت)	قاجاریه	انگلیسی	اجتماعی
۱۲	کرزن، جورج ناتانیل کرزن	قاجاریه	انگلیسی	تاریخی - جغرافیایی - ارتباطی - تجاری - اجتماعی
۱۳	لاخ، فرانسیس ارسکین	قاجاریه	انگلیسی	تاریخی - اجتماعی
۱۴	ملکم، جان	قاجاریه	انگلیسی	تاریخی
۱۵	موریه، جیمز جاستین نین	قاجاریه	انگلیسی	جغرافیایی
۱۶	ویلسون، آرنولد تالبوت	قاجاریه	انگلیسی	تاریخی - جغرافیایی - سیاسی - اجتماعی
۱۷	هاردینگ، آرتور	قاجاریه	انگلیسی	تاریخی
۱۸	پولاک، یاکوب ادوارد	قاجاریه	اتریشی	تجاری
۱۹	یوشیدا، ماساهارو	قاجاریه	ژاپنی	جغرافیایی

\* در این جدول اطلاعات مربوط به «فیدالگوی» پرتغالی و «نیبور» آلمانی به جهت اشاره به بنادر «کنگ» و «خارک» ثبت نشده است.

## نتیجه‌گیری

ایران از نظر موقعیت جغرافیای طبیعی، در یکی از حساس ترین نقاط جهان قرار دارد و به صورت چهارراه مهم ارتباطی دنیا شکل گرفته و جزو معدود کشورهایی است که هم‌زمان دارای چهار فصل هستند. از نظر شکل سرزمینی (چگونگی و وسعت) کشوری پهناور است که در جنوب و جنوب شرقی آن، خلیج فارس و اقیانوس هند و در شمال و شمال غرب، دریای خزر و آسیای میانه و قفقاز قرار دارد. ایران از گذشته‌های دور دارای حساسیت بین‌المللی بوده و همین حساسیت یکی از دلایل پیشرفت و یا پسرفت آن در ادوار مختلف [به شمار آمده] است. این حساسیت در سیاست حکومت‌های حاکم، کشورهای هم‌مرز و قدرت‌های جهانی در زمان‌های مختلف نیز تأثیر داشته و گاه باعث سیادت و آقایی حاکمان ایرانی در جهان و گاه باعث خذلان حاکمان و مردم گردیده است. (انصاری، ۱۳۸۳)

سفرنامه‌ها، از جمله منابع اطلاعاتی دست‌اولی هستند که شرایط تاریخی، سیاسی، اجتماعی و اقتصادی یک مملکت را - در صورتی که عاری از حب و بغض باشد- به تصویر می‌کشند و ما را با وقایع و اتفاقات دوره‌ای خاص آشنا می‌کنند. از طرفی، بررسی سفرنامه‌های سیاحان خارجی، ما را تا حدودی با دیدگاه و اهدافشان از حضور در یک کشور آگاه می‌کند. گاهی در سفرنامه‌ای دیده شده که سیاح با تخصص پزشکی و با نیت ظاهری طبابت به منزل و حریم خصوصی مردم وارد می‌شده، اما هدف اصلی او، کسب اطلاعات از اوضاع اجتماعی و فرهنگی خانواده‌ها، تعداد خانوار، چگونگی خوراک و پوشاک و... بوده است.

بنابراین سفرنامه‌ها، روشنگر نکات مبهم تاریخ یک مرز و بوم و گاهی نیز چند منظوره هستند و برای کسب اطلاعات درباره‌ی برخی موضوعات مهم سیاسی، اجتماعی، تاریخی، تجاری و... برای خود و یا سردمداران دولت متبوع نوشته می‌شده است. البته هستند سفرنامه‌هایی که حاصل ذوق ادبی، هنری، و فرهنگی یک خارجی است نسبت به ایران و ایرانیان که در سطر سطر سفرنامه‌هایشان، این ذوق، عشق و علاقه به چشم می‌خورد.

بنابراین دست‌نوشته‌ها و دیده‌ها و شنیده‌های سیاحان خارجی و اهداف آنها، گاهی تحت تأثیر مسائل سیاسی وقت بوده که باید با مطالعه دقیق متون تاریخی معتبر در مورد صحت و یا عدم صحت آن نتیجه گرفت.

اگرچه حیطة موضوعی نوشته‌های سیاحان را نمی‌توان از یکدیگر تفکیک کرد، اما با توجه به اطلاعات حاصل از بررسی این تعداد سفرنامه‌های سیاحان خارجی، مشخص شد که شرایط تجاری و بازرگانی منطقه به طور کلی، بیشتر از سایر موضوع‌ها مورد توجه و اشاره سیاحان قرار گرفته است. وضع جغرافیایی و تاریخی، اوضاع اجتماعی (برده‌فروشی و دزدان دریایی)، ارتباطی و سیاسی نیز به ترتیب مورد توجه سیاحان بیگانه بوده است. اوضاع اقتصادی و سیاسی کشورها، و همچنین ارتباط اقتصادی و سیاسی میان کشورها، تأثیر زیادی بر یک کشور می‌گذارد. از طرفی با بررسی ملیت و دوره تاریخی‌ای که سیاحان در ایران حضور داشتند- و در این نوشتار مورد بررسی قرار گرفتند- مشخص می‌شود که از این تعداد، بیشترشان در دوره قاجار به ایران آمده و دیده‌ها و یافته‌های خود را درباره خلیج فارس ثبت کرده‌اند و از طرفی دیگر، انگلیسی‌ها، بیشتر از سایر ملل اروپایی، در این منطقه از ایران رفت و آمد داشته‌اند.

امروزه خلیج فارس همچون نگینی می‌درخشد و موقعیت ژئوپولتیکی، ژئواکونومی و استراتژیکی مهم آن، با ویژگی‌های منحصر به فردش، همچنان توجه سیاستمداران، تجار و گردشگران عصر حاضر را به خود جلب می‌کند.

## منابع

- فلور، ویلم، ۱۳۷۱. هلندیان در جزیره خارک (خلیج فارس) در عصر کریم خان. ترجمه ابوالقاسم سری، تهران. توس.
- فیدالگو، گرگور پیرا، ۱۳۵۷. گزارش سفیر کشور پرتغال در دربار شاه سلطان حسین صفوی. ترجمه از زبان پرتغالی و حواشی از ژان اوبن. ترجمه پروین حکمت. تهران. دانشگاه تهران.
- فیگوئروا، دن گارسیا دسیلوا. ۱۳۶۳. سفرنامه دن گارسیا دسیلوا فیگوئروا سفیر اسپانیا در دربار شاه عباس اول. ترجمه غلامرضا سمیعی، تهران. نشر نو.
- کرزن، جورج ناتانیل کرزن. ۱۳۵۰. ایران و قضیه ایران. ترجمه وحید مازندرانی. تهران. بنگاه ترجمه و نشر کتاب. (ج ۲).
- کلاویخو، سفرنامه کلاویخو، ۱۳۶۶. ترجمه مسعود رجب‌نیا. تهران. شرکت انتشارات علمی و فرهنگی.
- کمپفر، انگلبرت، ۱۳۵۰. در دربار شاهنشاه ایران. ترجمه کیکاووس جهانداری. تهران. انجمن آثار ملی.
- لرد کرزن در خلیج فارس. ۱۳۷۰. بر پایه اسناد وزارت امور خارجه. تهران. وزارت امور خارجه. واحد نشر اسناد.
- ماسهارو، یوشیدا. ۱۳۷۳. سفرنامه یوشیدا ماسهارو. نخستین فرستاده ژاپن به ایران دوره قاجار. ترجمه هاشم رجب‌زاده. آستان قدس رضوی. موسسه چاپ و انتشارات.
- محمود، محمود، ۱۳۵۳. تاریخ روابط سیاسی ایران و انگلیس در قرن ۱۹. تهران. اقبال. (ج ۱).
- موریه، جیمز جاستی بین. ۱۳۸۶. سفرنامه جیمز موریه. ترجمه ابوالقاسم سری. تهران. توس. (ج ۱).
- نیبور، کارستن. ۱۳۵۴. سفرنامه کارستن نیبور. ترجمه پرویز رجبی. تهران. توکا.
- وادالا، ر. ۱۳۶۴. خلیج فارس در عصر استعمار. ترجمه شفیع جواد. تهران. کتاب سحاب.
- ویلسون، سر آرنولد. ۱۳۶۶ و ۱۳۴۸. خلیج فارس. ترجمه محمد سعیدی. تهران. انتشارات علمی و فرهنگی.
- هاردینگ، آرتور. ۱۳۶۳. خاطرات سیاسی سر آرتور هاردینگ. وزیر مختار بریتانیا در دربار ایران در عهد سلطنت مظفرالدین شاه قاجار. ترجمه جواد شیخ‌الاسلامی. تهران. مرکز نشر دانشگاهی.
- <http://www.ettehadjonoub.com/Archive>
- <http://www.zoodi.com/Persian-Gulf-English-era.htm>
- هلندیان در خلیج فارس. (ویکی پدیا، دانشنامه آزاد)، قابل دسترس در: <http://fa.wikipedia.org/wiki/>
- اسدی، بیژن. ۱۳۸۴. خارجیان در خلیج فارس. تهران. مرکز بازشناسی اسلام و ایران.
- انصاری، حسین. نشریه سیاست روز. ۱۳۸۳.
- باستانی پاریزی. محمد ابراهیم. ۱۳۶۲. سیاست و اقتصاد عصر صفوی. تهران. صفی علیشاه.
- بلگریو، چارلز. ۱۳۶۹. ساحل دزدان دریایی. یا سفرنامه دریایی لاخ. مترجم حسین ذوالقدر. تهران. آناهیتا.
- بلوشر، وپیتر. ۱۳۶۳. سفرنامه بلوشر. ترجمه کیکاووس جهانداری. تهران. شرکت سهامی انتشارات خوارزمی.
- پولاک، یاکوب ادوارد. ۱۳۶۱. سفرنامه پولاک. ایران و ایرانیان. ترجمه کیکاووس جهانداری. تهران. شرکت سهامی انتشارات خوارزمی.
- حسام مقدم، اصغر. آرشیو. شماره ۴۳۵ (خلیج فارس).
- حیدری، آزاده. ۱۳۸۵. «تحلیل محتوای سفرنامه‌های ترجمه شده انگلیسی‌ها درباره ایران. موجود در کتابخانه‌های ایران»، پایان‌نامه کارشناسی ارشد کتابداری و اطلاع‌رسانی. دانشکده علوم انسانی. واحد تهران شمال. دانشگاه آزاد اسلامی.
- دوره استیلی انگلیس بر خلیج فارس (مقاله).
- دیولافوا، ژان. ۱۳۳۲. سفرنامه مادام دیولافوا. ایران و کلد. ترجمه و نگارش فرهوشی. تهران. کتابفروشی خیام.
- زنگنه، حسن. ۱۳۸۰. جنوب ایران به روایت سفرنامه‌نویسان شیراز. نوید شیراز.
- سایکس، پرسبی مولزورث. ۱۳۶۳. سفرنامه ژنرال سر پرسبی سایکس. یا ده هزار مایل در ایران. ترجمه حسین سعادت نوری. تهران. لوحه.
- شیل، مری لئونور اویت. ۱۳۶۲. خاطرات لیدی شیل. همسر وزیر مختار انگلیس در اوائل سلطنت ناصرالدین شاه، ترجمه حسین ابوترابیان. تهران. نشر نو.
- طاهری، ابوالقاسم. ۱۳۵۴. روابط بازرگانی و سیاسی انگلیس و ایران. از دوران فرمانروایی مغولان تا پایان عهد قاجاریه. تهران. انجمن آثار ملی.
- طلوعی، محمود. ۱۳۸۰. دو قرن نیرنگ. داستان تلخ سیاست استعماری انگلیس در ایران. بانضمام کتاب ایرانیان در میان انگلیسیها. سر دنیس رایت. تهران. نشر علم.
- عیسوی، چارلز. ۱۳۶۹. تاریخ اقتصادی ایران (عصر قاجار، ۱۲۱۵-۱۳۳۲ق). ترجمه یعقوب آژند، تهران: گستره،