




ماهنامه الکترونیک - غیر برخط - اختصاصی باستان شناسی چشم انداز دریایی
شماره مجوز: ۷۸۲۵۵ / پیاپی ۵ (اسفند ۱۴۰۰)

E-Journal of Archaeology of Maritime Landscape (JAML)

 @Farhang_Darya


ویژه نگاشت؛


گزارش اولیه از کشف یک لنگر (آدمیرالتی) از آبهای پیرامون کرانه‌های نور

سید ابوالفضل حسینی

علی سالاریان



 @abkavan_scuba_school

 marinepress.ir

محوطه‌های بی‌شمار و تحولات نظام‌مندی در درون خود گردد؛ شوربختانه، باستان‌شناسی دریایی در ایران نوپا است؛ با این وجود، در سال‌های اخیر باستان‌شناسان علاقه‌مند به حوزه‌ی باستان‌شناسی دریایی در کشور به پژوهش در خصوص در شناورهای چوبی و تاریخی مکشوفه در کرانه‌های جنوبی دریای کاسپی، خلیج فارس و آب‌های درون سرزمینی پرداخته‌اند. لنگرها نمادی از گذشته‌ی دریانوردی بشر می‌باشند که برای بیش از ۴۰۰۰ سال است به عنوان یکی از تجهیزات ایمنی حیاتی برای دریانوردان محسوب می‌شود. غالباً، لنگر واپسین نماد قابل مشاهده و برجای مانده از یک حادثه دریایی‌اند و معمولاً اسناد باستان‌شناختی که از زیر آب بازیابی می‌شوند به عنوان کپسول زمان مشهورند و دارای اطلاعات منحصر بفردی می‌باشند. لنگر مکشوفه در کرانه‌های شهر ایزدشهر که در ابعاد بزرگی ساخته شده به لنگرهای ساق بلند ادمیرالتی^۳ معروف‌اند که چرخه زمانی کاربردی مشخصی دارند - احتمالاً عصر دریانوردی برابر با اواسط قرن‌های شانزدهم تا اواسط قرن نوزدهم میلادی - از این رو لنگر یاد شده به عنوان جزئی از یک کشتی - احتمالاً - جنگی^۴ می‌باشد - البته کشتی‌ها جنگی دارای بیش از یک لنگر بوده‌اند - که در نوع خود در سطح ایران

گزارش اولیه از کشف یک لنگر (آدمیرالتی)

از آب‌های پیرامون کرانه‌های نور

سید ابوالفضل حسینی^۱، علی سالاریان^۲

چکیده

دریای کاسپی بزرگ‌ترین بدنه آبی کاملاً محصور در خشکی با شوری کم (تلخ یا لب شور) است که نیمه شمالی آن کم عمق و نیمه جنوبی آن عمقی برابر با ۱۰۰۰ متر دارد. شهرستان نور به مرکزیت شهر نور از شمال به دریای کاسپی، از شرق به شهرستان آمل، از شمال شرق به شهرستان محمودآباد از جنوب به استان تهران، از جنوب غرب به استان البرز و از غرب به شهرستان نوشهر و شهرستان چالوس متصل است و از دو بخش جلگه‌ای و کوهستانی تشکیل شده است همچنین این شهرستان دارای ۲۳ کیلومتر خط ساحلی است. بیش از یک سده از تولد پژوهش‌های باستان‌شناختی دریایی می‌گذرد و در طول یک قرن گذشته این حوزه از مطالعات انسان‌شناسی و باستان‌شناسی موفق شده به تدریج و به شکل پیاپی گسترش پیدا کند و منجر به کشف مغروق‌ها،

^۱ کارشناس ارشد باستان شناسی؛ غواص تک ستاره - CMAS -

Sydabolfazl@yahoo.com

^۲ رئیس اداره میراث فرهنگی گردشگری و صنایع دستی شهرستان نور

^۳ THE ADMIRALTY LONGSHANK ANCHOR

^۴ Warship

مقدمه

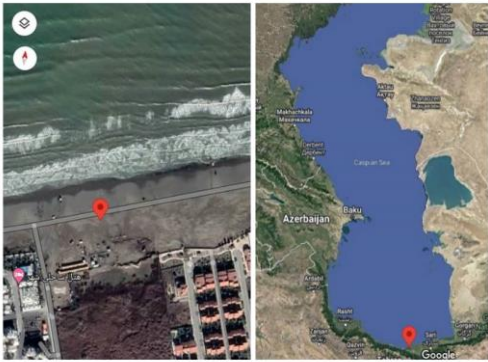
شهرستان نور به مرکزیت شهر نور از شمال به دریای کاسپی، از شرق به شهرستان آمل، از شمال شرق به شهرستان محمودآباد از جنوب به استان تهران، از جنوب غرب به استان البرز و از غرب به شهرستان نوشهر و شهرستان چالوس متصل است و از دو بخش جلگه‌ای و کوهستانی تشکیل شده است؛ شایان ذکر است؛ این شهرستان دارای ۲۳ کیلومتر خط ساحلی است. شایان ذکر است؛ ایزدشهر که در گذشته /یزده نام داشت، یکی از آبادی‌های مهم شهرستان نور است. روایات شفاهی قدمت آبادی را به آبادی کتی یا^۶ می‌رساند. قدمت کتی یا با توجه به تپه‌ای معروف و موسوم به «خشته کتی» که به نظر می‌رسد قلعه‌ای بوده که در آن، مالیات می‌گرفتند، حداقل به عصر صفوی می‌رسد. کتی یا به آبادی‌های «مرزنده» و «سالده» از روستاهای چمستان و ایزده یا ایزدشهر امروزی محدود می‌گردد. به دلیل سیلی که شهر تاریخی نائل و کتی یا را از بین برد، بازماندگان کتی یا، آبادی ایزده را بنا نهاده و یا به این آبادی مهاجرت کردند. ایزده، ایزدشهر امروزه به تلفظ و گویش محلی ایزده به معنای ده بزرگ است. در نام‌های ایزدان و رودها و... به کار می‌رود مانند: اوزرود، یعنی رودخانه بزرگ یا اوز کلا، یعنی آبادی بزرگ. با توجه به این که

منحصربفرد و یگانه است؛ یعنی تاکنون چنین ماده فرهنگی از هیچ محوطه‌ای به دست نیامده است. ساخت و الگوی این نوع از لنگرها که به آدمیرالتی^۵ مشهورند ممکن است از سنت دریانوردی ملل اروپایی مانند: انگلیسی‌ها، هلندی‌ها، فرانسوی‌ها به روس‌ها منتقل شده باشد از این رو دارای ماهیتی جهانی است. از سوی دیگر لنگری که پس از سده‌ها از زیر آب‌های دریای کاسپی بیرون آمده از ارزش و اهمیت خاصی برای پژوهش‌های باستان شناختی و فرهنگ دریایی در سطح منطقه و فرا منطقه برخوردار است. در این نوشتار نگارنده سعی نموده تا به شرح مختصری از تاریخچه دریانوردی و پژوهش‌های باستان شناختی دریایی در دریای کاسپی، و گزارش اولیه از این لنگر به عنوان یک تک یافته، بپردازد. در ادامه نیز نویسنده لنگر را به مثابه سرنخی فرض می‌کند که نشان دهنده وجود بقایایی از یک کشتی در پیرامون آن است از این رو پیشنهاد انجام بررسی‌های بیشتر جهت رد یا اثبات این فرضیه را مطرح می‌کند، در انتها نیز به یکی از دغدغه‌های جدی یعنی آسیب شناسی، حراست و نگهداری که در الویت امر قرار دارد؛ اشار می‌کند.

واژگان کلیدی: باستانشناسی دریایی، دریای کاسپی، ایزدشهر، لنگر، لنگر آدمیرالتی، کشتی جنگی.

^۶ katiya

^۵ Admiralty anchor



شکل ۱ محل قرار گیری لنگر پس از بازیابی در ساحل شهر ایزدشهر

ناوگروه دریای کاسپی در دوره روسیه تزاری

دریای کاسپی به عنوان مرز بین ایران و روسیه به مثابه یک آبراهه تجاری است و حضور نظامی روس‌ها در کرانه‌های شمالی به اوایل سده‌ی هفدهم میلادی معاصر با زیست شاهنشاهی صفوی باز می‌گردد و هرگونه گسترش به سمت جنوب بطور کلی به قصد اقیانوس هند و مشابه آن حرکت در امتداد کرانه‌های دریای سیاه به قصد دنیای غرب بود؛ به عبارتی دیگر، روس‌ها برای حفظ تمامیت ارضی و گسترش امپراتوری خود در سه جبهه به ترتیب: دریای بالتیک (امپراتوری سوئد)، دریای مدیترانه و سیاه (امپراتوری عثمانی) و دریای کاسپی (شاهنشاهی صفوی) درگیر بودند اما تفاوت‌هایی بین نیروی دریایی در دریای سیاه و کاسپی وجود داشت؛ برای نمونه: عثمانی‌ها به عنوان یک قدرت دریایی در مدیترانه حضور با سابقه‌ای داشتند و برای رویارویی با توسعه طلبی روس‌ها توانایی انتقال تمامی یا بخشی از نیروی دریایی خود

آبادی ایزده سابقه زیادی ندارد تا بتوان رابطه‌ای میان این نام و واژه‌های باستانی برقرار کرد، شاید تعبیر درست‌تر درباره نام و وجه تسمیه ایزده، عزت‌ده یا عزده باشد که در سفرنامه آبت ناصرالدین شاه آمده و به تدریج به ایزده تبدیل شده است. آبادی ایزده (ایزدشهر) به دو قسمت شرقی و غربی کاملاً مجزا تقسیم می‌شود: بخش شرقی بازارسر و بخش غربی ساروج محله نام دارد. قسمت بین شرق و غرب را «هرکامحله» می‌نامند که هرکا برگرفته از هرکان یا ورکان، نام قدیمی گرگان است. محله دیگر، «سادات محله» نام دارد. جمعیت ایزده، ایزدشهر در سال ۱۳۸۵ خوشیدی، ۶۸۸۸ نفر و براساس آمار سال ۱۳۹۰ خورشیدی ۶۶۵۱ نفر است. همچنین در سفرنامه‌های مکنزی، گریگوری ملگونف، رابینو، سرهنگ لووت و میرزا ابراهیم از عزت‌ده (ایزده) نام برده شده است (یوسفی، ۱۳۹۲: ۱۲۴-۱۲۵). ۲۰ دی ماه ۱۴۰۰ یک لنگر تاریخی از بستر دریای کاسپی در اطراف کرانه‌های شهرستان نور در تور صیادان شیلات "ایزدشهر" گیر کرد، که به ساحل منتقل شد. بلافاصله گزارش این کشف از سوی اداره شیلات شهرستان نور به یگان حفاظت میراث فرهنگی اطلاع‌رسانی شد و با هماهنگی‌های لازم از سوی علی سالاریان - رئیس اداره میراث فرهنگی شهرستان نور، یگان حفاظت و کارشناس تیم - سید ابوالفضل حسینی - برای بررسی‌های اولیه به منطقه اعزام شدند (ایمانیان، ۱۴۰۰).

انقلابی قزاق - می باشد (Sozaev and Tredrea, 2010: 176).

دومین تلاش‌های ناموفق برای ایجاد یک پایگاه دائمی در کرانه‌های شرقی دریای کاسپی زیر نظر نماینده شخصی پیتر اول، شاهزاده قفقازی الکساندر بکوویچ-چرکس در سال ۱۷۱۵ انجام شد اما با قتل عام وی و سربازانش توسط خیره‌ای‌ها این پروژه به پایان رسید. شایان ذکر است، بکوویچ چرکسکی نخستین نقشه مدون از دریای کاسپی را تهیه کرد (Wanner, 2014).

تلاش سوم در سال ۱۷۲۲ معاصر با پایان جنگ بزرگ شمالی^۸ که منابع روسیه برای توسعه در جنوب محیا و آزاد گردید؛ توسط پیتر اول انجام گرفت و همزمان با افول شاهنشاهی صفوی و سقوط اصفهان توسط شورشیان افغان، آستاراخان به عنوان یک بندر نظامی تاسیس شد و حدود ۲۲۰۰۰ سرباز به واسطه هشت کشتی‌جنگی و ۷۹ کشتی‌باری و ۲۰۰ قایق کوچک به رهبری فیودور آپراکسین^۹ برای رویارویی با ایران به سمت جنوب حرکت کردند؛ در آن برهه ایرانیان از هیچ نیروی دریایی برای بازدارندگی برخوردار نبودند تا بتوانند عملیات‌های آبی و خاکی^{۱۰} روس‌ها را به چالش بکشند اما علاقه پیتر اول به دریای کاسپی با مرگ وی از بین رفت و به دنبال آن ناگروه

را از مدیترانه به دریای سیاه داشتند. از سوی دیگر، و بر اساس اسناد باستان‌شناختی که تا امروز کشف شده؛ شوربختانه ایرانیان فاقد هرگونه سنت دریانوردی به طور خاص نظامی برای مقابله به مثل با روس‌ها بودند. از نگاهی دیگر، تا قرن نوزدهم، درگیری بین ایران و روسیه مقطعی با سطحی پایین بود، در نتیجه دریای کاسپی تا حد زیادی مجرای تجاری صلح آمیز در سراسر جهان باقی ماند. اولین تلاش ناموفق برای بنا نهادن نیروی، در سال ۱۶۶۷، توسط پدر پیتر اول، تزار الکسی میخایلوویچ معاصر با شاه سلیمان یکم، شکل گرفت؛ وی نهاد تجاری کاسپی را با ایجاد تأسیسات کشتی‌سازی در پیرامون کرانه‌های رود اوکا در روستای دینوو ایجاد نمود؛ از این رو، از پنج کشتی ساز هلندی همراه با صنعتگران مجرب برای کار و آموزش استادکاران روسی به این منطقه دعوت شد و رویای احداث نخستین ناوگان نیروی دریایی روسیه که متمرکز بر یک ناوچه جنگی با ۲۲ توپ - بنام اریول^۷ - به همراه یک کرجی بادی و سه شناور کوچک - مجهز به یک یا دو توپ - بود، به حقیقت پیوست. ناوچه اریول در تاریخ ۱۶ ژوئن (۲۶ ژوئن) ۱۶۶۷ تکمیل شد و در ۲۶ مه (۵ ژوئن) ۱۶۶۸ به آب انداخته شد و شایان ذکر است؛ سفر نخست این ناوچه از رودخانه اوکا به آستاراخان سه ماه طول کشید؛ از آن پس، اطلاعات اندکی در دسترس است اما برخی شواهد و قرائن حکایت از سوختن ناوچه جنگی اریول توسط استپان رازین -

⁸ Great Northern War

⁹ Fyodor Apraksin

¹⁰ Amphibious warfare

⁷ Russian frigate Oryol

عثمانی- بر همین اساس در اواخر قرن هجدهم نیروهای آبی و خاکی روسیه تقریباً مطابق با یکدیگر شده بودند و کشتی‌های جنگی قابلیت حمل و نقل و پوشش و تقویت نیروی زمینی را داشتند؛ به عبارت دیگر از قدرت آتش خود برای پوشش عملیات‌های نظامی در خشکی استفاده می‌شد. از اواخر قرن هجدهم روس‌ها به تهدید قدرت‌های تجاری و پیاده‌سازی دیپلماسی قایق‌های توپدار^{۱۳} - حتی در غیاب نیروی دریایی دشمن- که به واسطه نیروی دریای سلطنتی انگلستان در طول قرن هجدهم مشهور شده بود؛ پرداختند. دقیقاً همان دیپلماسی که روس‌ها طی جنگ‌های ایران و روس در دوره قاجاریه برای سرکوب ایرانیان به کار گرفتند. شایان ذکر است، کشتی‌های جنگی و نیروی موجود در کمپ‌های نظامی روسیه برای مقابله با ایران در مقایسه با عملیات‌های آبی و خاکی در دریای سیاه؛ بالتیک و مدیترانه بسیار کوچک‌تر و محدودتر بود. با این وجود، آنها موفق به تسخیر مجموعه‌ای از شهرها، قلعه‌ها و... طی جنگ‌های مختلف با ایران شدند (Sozaev and Tredrea, 2010: 176).

دریای کاسپی و پنج دهه پژوهش‌های باستان‌شناختی دریایی

در مورد وجه تسمیه نام دریای کاسپی نظرات متعددی وجود دارد. بهترین روایتی که می‌توان در

دریای کاسپی^{۱۱} رو به زوال رفت و تا سال ۱۷۴۰ صرفاً به سه شناور کوچک محدود گردید. در اواسط قرن هجدهم معاصر با سلسه افشاریان، حکومت ایران به تحریک یک شرکت بازرگانی بریتانیایی و با همکاری کاپیتان جان التون و دوستانش تلاش‌هایی برای تاسیس ناوگانی کوچک نمود تا با استیلای روسیه بر دریای کاسپی مقابله کند؛ به دنبال این پروژه یک کشتی جنگی (ناوچه^{۱۲}) تکمیل و چندین کشتی دیگر نیمه کار ماندند و با کشته شدن نادرشاه برنامه او برای ایجاد ناوگان دریای کاسپی بر باد رفت؛ تلاش ایرانیان برای تاسیس نیروی دریایی در دریا کاسپی برای روس‌ها قابل هضم نبود از این رو، کشتی‌های جنگی ایران در سال ۱۷۵۲ معاصر با روی کار آمدن کریم خان زند توسط روس‌ها در دریند به واسطه ستوان تولماچف روس به آتش کشیده شدند.

کاترین دوم جهت تحقق مجدد رویای پیتر اول و دسترسی به آب‌های گرم به استقرار و حضور دائمی نیروی دریایی روسیه در دریای کاسپی و دریای سیاه با کمک شاهزاده پوتمکین مبادرت ورزید و ناوگان نیروی دریایی در دریای کاسپی بطور رسمی در سال ۱۷۸۳ تاسیس و پس از آن برای همیشه ثابت ماند. روسیه پیشینه‌ی خوبی در استفاده از نیروی دریایی به عنوان یک نیروی تقویت کننده برای گسترش سرزمین‌هایش در جنگ‌های قبلی داشت - مانند: جنگ با امپراتوری‌های سوئد و

¹¹ caspian sea flotilla

¹² Frigate

¹³ Gunboat diplomacy

است که همواره در حال تجاوز به مرزهای ایران بودند در مقابل «کاسپی» می‌تواند مؤید نام قومی باشد که از جمله ساکنان ایران از هزاره دوم پیش از میلاد بوده‌اند. نام تصویب شده این پهنه آبی از سوی سازمان ملل متحد و سازمان بین‌المللی هوانوردی و دریانوردی «Caspian Sea» بوده است. عنایت‌الله رضا، در کتاب «نام دریای شمال ایران» نظر صریح خود را در پژوهشی ارزشمند ارائه کرده است و معتقد است بنا به دلایل تاریخی مناسب‌ترین گزینه برای نامیدن دریای شمال ایران «کاسپی» است. شاید وقت آن است که نام ایرانی و تاریخی «کاسپی» را که با منافع سیاسی و تاریخی‌مان سازگاری داشته و نام بین‌المللی این دریا یعنی «کاسپین» هم از آن مشتق شده است، بپذیریم. به‌تازگی مدیریت موزه ملی ایران، به عنوان مرجع علمی معتبر در کشور، در اقدامی پسندیده نام دریای شمال ایران را در نقشه‌های موزه به کاسپی تغییر داده است که امید است انگیزه‌های برای بازنگری در مصوبه موجود شود (فهمی، ۱۳۹۵).

بیش از پنج دهه قبل یعنی در سال ۱۹۶۸ مرحله‌ای مهم و جدیدی در بررسی‌های باستان‌شناختی دریایی در حوزه دریای کاسپی آغاز شد و موزه تاریخ آذربایجان - معاصر با اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی - نخستین تیم برای پژوهش‌های تاریخی و باستان‌شناختی در زیر

باب وجه تسمیه این دریا ارائه کرد، روایت هرودت است. هرودت بر این باور است که این دریا از دوران بسیار قدیم به اسم نواحی اطراف آن یا اقوام ساکن آنجا خوانده شده است. در متون یونانی و رومی این دریا به نام «کاسپیوم ماره»^{۱۴} (دریای کاسپی) آمده است (وٹوقی وصف‌ت‌گل، ۱۳۹۵) در نقشه‌های تاریخی ایران، به ویژه دوران پیش از اسلام، می‌توان مالکیت ایران بر تمامی این دریا به جز اندکی از سواحل شمالی آن را مشاهده کرد؛ این دریا تا به امروز بیش از ۴۰ نام داشته است؛ آمارد، ورکانه، خوارزم، باکو، بادکوبه، هیرکان، تپورستان، طبرستان، قزوین، گرگان، گیلان، مازندران، کاسپی، خزر و...، از جمله این نام‌ها هستند؛ ولی در اغلب زبان‌های اروپایی نامی برگرفته از ریشه «کاسپی» بر آن نهاده می‌شد. در مقابل «کاسپی» برگرفته از نام تیره‌ای است که در زمان مادها ساکن جنوب و جنوب‌غرب دریای کاسپی بودند؛ کاسپی‌ها که ظاهراً با «کاسی‌ها» هم‌ریشه بودند، از پیش از آغاز حکومت مادها و پارس‌ها، در محدوده مرزهای فعلی ایران زندگی می‌کردند و به نوعی بومی ایران محسوب می‌شدند. در وصف کاسپی‌ها گفته شده که آنها ایرانی اصیل یا دست‌کم تحت تأثیر فرهنگ ایرانی بوده‌اند. نام کاسپی‌ها در اسناد آرامی مصر به عنوان ایرانی‌ها آمده است. بنابراین باید دانست نام کنونی این دریا در زبان فارسی یعنی، «خزر» نام قومی

¹⁴ kaspium mare

غواصی سفره ماهی بندر قرار دادی را امضاء نمودند و در جریان کار متوجه وجود بدنه‌ی غرق شده‌ی یک کشتی تجاری قدیمی شدند و مقادیری اشیاء از جمله: سماور، ظروف چینی و مقداری وسایل آهنی به صورت زنگ زده نیز به دست آمد. یافته‌های فرهنگی بازیابی شده از مغروق امیرکلایه لاهیجان بیانگر این نکته است که: «این شناور یک کشتی باربری یا تجاری^{۱۷} بوده و وسایل بازیابی شده از این شناور بیشتر ساخت کشور روسیه می‌باشد که از جمله این اشیاء ظروف چینی ساخت کارخانه کوزنتسوف^{۱۸} است» (میرصالحی، ۱۳۸۰: ۱). پس از آن در سال ۱۳۸۱؛ به نقل از سامان سورتیجی: «گزارشی دیگر از پدیدار شدن یک مغروق (کشتی غرق شده) در شمال روستای زاغمرز در ۱۷ کیلومتری شمال شهرستان نکا گزارش شد که کاوش‌گر آن معتقد است: با توجه به زمان شکل‌گیری انباشت و لایه‌های ماسه‌ای بادآورده و دریایی رسوبی که در مجموع ارتفاعی بالغ بر ۹ متر را پدید آورده‌اند و نیز با ارزیابی عمق قرارگیری کف کشتی - مغروق - که از بلندترین نقطه انباشت ماسه‌ها در عمق ۱ متری قرار می‌گیرد با کمی احتیاط این بقایای این مغروق را به دوره صفوی تا اوائل دوره قاجار منتسب - فرض - می‌داند. گفتنی است؛ در جوار کشتی چند قطعه سفال با پوشش

آب‌های دریای کاسپی را به رهبری ویکتور کواچیدز^{۱۵} تشکیل داد. عمده‌ی فعالیت‌های این گروه بر روی بقایای برجای مانده از بناهای یادبودی در ساحل و دریا، پیرامون کشور آذربایجان معطوف بود. در سال ۱۹۶۹ در جریان عملیات باستان‌شناسی زیرآب در پیرامون دهانه‌ی رودخانه کورا بقایایی از زیستگاه‌های متعلق به قرون میانی - بین قرن‌های ۹ تا ۱۲ - مشهور به بندوان^{۱۶} کشف شد که به عنوان یکی از بزرگ‌ترین محوطه‌های باستان‌شناختی در زیرآب‌های دریای کاسپی شناخته می‌شود؛ صدها ماده‌ی فرهنگی مانند: متعلقات شخصی، جواهرات، وسایل دکوری، سکه و ظروف سفالی از بستر دریا بازیابی شد؛ لازم به ذکر است؛ ظروف سفالی لعاب‌دار منحصر بفرد مزین به نقوش جانوری از جمله: ماهی، پرندگان و کتیبه به همراه بقایایی از ابزار سفالگری و کوره‌های سفال‌پزی نیز از محوطه‌های مذکور بازیابی شد (ادیبی، ۱۴۰۰). سه دهه بعد؛ به نقل از سید مهدی میرصالحی - کارشناس اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان گیلان - «در تابستان سال ۱۳۷۹ در کرانه‌های جنوبی بزرگ‌ترین دریاچه جهان هنگامی که تعاونی پره صیادی شهید امیرآباد جهت رفع یک مانع زیرآبی که در فاصله تقریباً ۱۱۵۵ متری ساحل قرار داشت با شرکت

¹⁷ Merchant and cargo ship

¹⁸ kuznetsov porcelain factory

¹⁵ Viktor Kvachidze

¹⁶ Medieval settlements of Bandovan

بقایای برجای مانده از شناور چوبی و تاریخی کرگانرود پیرامون کرانه‌های تالش توسط رامین ادیبی و حسن کاظمی کشف و شناسایی گردید که خبر آن در خبرگزاری‌های متعددی از جمله ایسنا منتشر شد (ایمانیان، ۱۳۹۲) پس از آن در سال ۱۳۹۳ دستور تهیه پرونده ثبتی شناور چوبی و تاریخی کرگانرود از طرف اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان گیلان با مسئولیت رامین ادیبی صادر شد؛ در سال ۱۳۹۵ مجوزی تحت عنوان «بررسی و شناسایی باستان شناسی دریایی کشتی‌های تاریخی دریایی کاسپی» توسط پژوهشگاه میراث فرهنگی و گردشگری صادر شد؛ گزارش این بررسی به پژوهشگاه تقدیم گردید (ادیبی، ۱۳۹۵) در همین سال-۱۳۹۵- پایان‌نامه‌ای تحت عنوان «مطالعات باستان‌شناسی دریایی در دریای کاسپی با تکیه مغروق‌ها در کرانه‌های جنوبی دریای کاسپی» توسط رامین ادیبی با راهنمایی دکتر محمد قمری فتیده منتشر گردید که یکی از موضوعات اصلی آن بقایای برجای مانده از شناور تاریخی و چوبی کرگانرود، تالش است (ادیبی، ۱۳۹۵)، پس از آن در سال ۲۰۱۷ مقاله دیگری نیز تحت عنوان «باستان‌شناسی قایق و کشتی در استان گیلان»^{۲۲} در سومین کنفرانس منطقه‌ای و بین‌المللی آسیا اقیانوسیه در هنگ کنگ منتشر شد

لعاب از نوع پاشیده به رنگ زرد و سبز مربوط به سده‌های چهار و پنج هجری قمری نیز به دست آمده که البته در تعیین قدمت کشتی تاثیری ندارد و تنها گویای پیشینه و زیستگاه‌هایی در فاصله‌ای نه چندان دور از موقعیت کشتی - مغروق - فوق‌الذکر می‌باشد (سورتیجی، ۱۳۸۲/۸۳: ۹۸-۹۳). در سال ۲۰۰۶ (۱۳۸۵) ژنیسکا انیچنکو^{۱۹} - باستان‌شناس دریایی - گزارشی کوتاهی از سفر پژوهشی خود به کرانه‌های کشور آذربایجان را منتشر می‌نماید؛ در واقع هدف وی از این تفحص گردآوری اطلاعاتی در خصوص قلعه سباییل^{۲۰} بود که با تکیه بر گزارش‌های مورخان قرون میانی هم اکنون به زیر آب فرو رفته است، همچنین بررسی زمین‌های به زیر آب رفته بر اساس تغییر تراز سطح آب دریا، ظرفیت‌های باستان‌شناسی دریایی دریای کاسپی و تاریخ منطقه از دیگر مقاصد وی ذکر شده (Anichenko, 2006). بین سال‌های ۲۰۰۷ تا ۲۰۰۹ جولیان یانسن فن رنسبورگ و همکارانش^{۲۱} به بررسی بقایایی از دیوار گرگان و تمیشه در زیر آب‌های دریای کاسپی می‌پردازند؛ به عبارتی دیگر؛ کشف درصدی از بقایای دیورا تمیشه در عمق سه متری حاکی از بالا آمدن سطح آب به طور قابل توجه‌ای در طول ۱۵۰۰ سال گذشته است (Rensburg and et al: 2013;421). از سال ۱۳۹۲

²² BOAT AND SHIP ARCHAEOLOGY IN GILAN PROVINCE

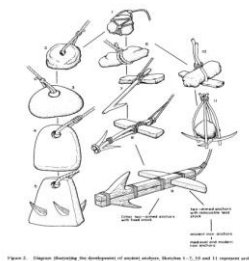
¹⁹ Zhenya Anichenko

²⁰ Sabayil Castle

²¹ Julian Jansen Van Rensburg and et al

میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان گیلان-خبری منتشر نمود: «بقایای از یک شناور چوبی نسبتاً بزرگ در پیرامون رودخانه شلمان رود در روستای لهرود که متعلق به شهرستان رودسر است کشف گردید» (علیزاده، ۱۳۹۴). بقایای این شناور چوبی برای مطالعات باستان‌شناسی دریایی از ارزش خاصی برخوردار می‌باشد. در آبان ماه سال جاری-۱۴۰۰- ولی جهانی- معاون میراث‌فرهنگی اداره کل میراث‌فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری گیلان - خبر از کشف بقایایی از یک شناور چوبی پیرامون انبارسر در آستانه اشرفیه داد؛ به گفته جهانی: «طول بقایای این شناور ۴۸ متر است که در فاصله ۳۰۰ متری از ساحل دریا قرار دارد و بخش عمده‌ای از این شناور در حال حاضر زیر ماسه مدفون شده و برای دستیابی به اطلاعات دقیق‌تر نیاز به انجام بررسی‌های کارشناسی بیشتر است» (جهانی، ۱۴۰۰). با این وجود؛ باید منتظر نتایج حاصل از پژوهش‌های آینده در خصوص این شناورهای چوبی و تاریخی ماند.

لنگر



شکل ۳ توسعه لنگرها در طول دوره های تاریخی مختلف (Kapitan, 1984)

(Tofighian & Adibi, 2017). در سال ۱۳۹۸ پژوهشگاه‌های میراث فرهنگی، اقیانوس‌شناسی با همکاری سازمان بنادر در یک فصل به بررسی و کاوش شناور تاریخی و چوبی کرگانرود در تالش پرداختند که نتایج آن در سال ۱۴۰۰ در مجله بین‌المللی علوم باستان‌شناختی توسط دکتر نادری بنی و همکارانش تحت عنوان «زمین‌باستان‌شناسی مغروق قروق متعلق به قرن ۱۸، دریای کاسپی، ایران: داستانی از کشتیرانی در محیطی پویا»^{۲۳} منتشر گردید (Naderi Beni, et al., 2020).



شکل ۲ بقایای برجای مانده از شناور تاریخی و چوبی کرگانرود، تالش

همچنین در سال ۱۴۰۰ کارزاری جهت جلوگیری از تخریب بقایای شناور چوبی کرگانرود و اطلاع رسانی جهت ثبت ملی در پلتفرم رسمی کارزار^{۲۴} منتشر شد که موفق به گردآوری آوری بیشتر از ۲۰۰۰ امضا گردید (ادیبی، ۱۴۰۰). در آبان ماه سال ۱۳۹۴ به نقل از رضا علیزاده - مدیر سابق

²³ Geoarchaeology of the 18th century Qoroq shipwreck, Caspian Sea, Iran: A tale of sailing in a dynamic environment

²⁴ <https://www.karzar.net/kargan-rud>

هیچ محوطه‌ای به دست نیامده است. از این سو؛ هم اکنون یکی از پنجره‌های پیوند با تاریخ دریای کاسپی در عصر دریانوردی (قرن‌های ۱۷ تا ۱۹ میلادی) از طریق این لنگر پیش روی ما باز شده و خوشبختانه تیم کارشناسی باجدیت در حال تلاش برای رمزگشایی این نویافته می‌باشند. گفتنی است؛ معمولا وجود یا کشف این تک یافته‌ها مانند: لنگر سرنخ‌هایی از وجود یک کشتی در پیرامون آن را دارد که بایستی طی بررسی‌های بیشتر به رد یا تایید این فرضیه پرداخت علاوه بر آن، لنگر فوق‌الذکر به عنوان یک فن‌ساخته^{۲۷} جهت بررسی تحول در دانش معماری دریایی^{۲۸} یا به عبارتی دیگر علم ساخت وسایل نقلیه آبی دارای اهمیت است و ماهیت لنگر صرف نظر از خود مغروق^{۲۹} برای تاریخ‌گذاری و طبقه‌بندی نیز دارای ارزش و اعتبار می‌باشد و حاکی از فعالیت دریانوردی نظامی و تجاری در حوضه دریای کاسپی در دوران خاصی است که به عصر دریانوردی هم‌عصر با تزارهای قدرتمند روس یا پیشامدرن می‌باشد. به احتمال قریب به یقین، ساخت و الگوی این نوع لنگر مشهور به آد میرالتی^{۳۰} از سنت دریانوردی ملل اروپایی مانند: انگلیسی‌ها، هلندی‌ها، فرانسوی‌ها به روس‌ها منتقل شده از این رو دارای ماهیتی جهانی است.

لنگرها نمادی از گذشته دریانوردی بشر می‌باشد که برای بیش از ۴۰۰۰ هزار سال است به عنوان یکی از تجهیزات ایمنی حیاتی برای دریانوردان محسوب می‌شود. غالباً، لنگر واپسین نماد قابل مشاهده و برجای مانده از یک حادثه دریایی‌اند (Big Anchor Project, 2022)؛ از این سوی، لنگری که پس از سده‌ها از زیر آب‌های دریای کاسپی بیرون آمده از ارزش و اهمیت خاصی برای پژوهش‌های باستان‌شناختی و فرهنگ دریایی در سطح منطقه و فرا منطقه‌ای برخوردار است. لنگر جزئی از یک شناور است که معمولاً از جنس چوب، سنگ یا فلز ساخته می‌شود و از طریق طناب، کابل و زنجیر برای برجای یا ثابت نگه داشتن کشتی در یک نقطه به واسطه فرو رفتن در بستر دریا به آن متصل می‌شود. هنوز وزن لنگر فوق ارزیابی نشده است. نیروی بازدارندگی یا تثبیت‌کنندگی^{۲۵} لنگرها بستگی به طراحی و وزن آنها و جنس بستر دارد (Kapitan, 1984).

معمولاً اسناد باستان‌شناختی که از زیر آب بازیابی می‌شوند به عنوان کپسول زمان مشهورند و دارای اطلاعات منحصر بفردی می‌باشند از این رو لنگر یاد شده به عنوان جزئی از یک کشتی - احتمالاً - جنگی^{۲۶} در نوع خود در سطح کشور منحصر بفرد و یگانه می‌باشد یعنی تاکنون چنین مواد فرهنگی از

²⁷ technofact

²⁸ Naval architecture

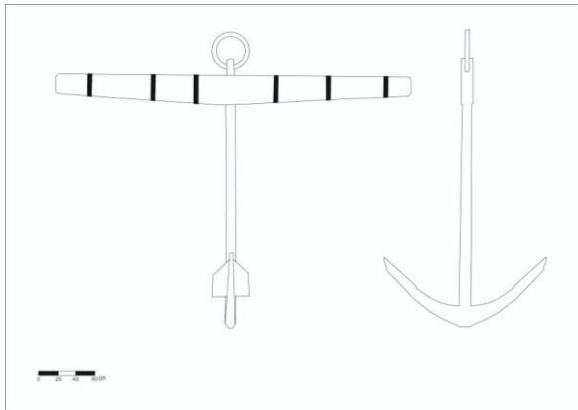
²⁹ Shipwreck

³⁰ Admiralty anchor

²⁵ holding force

²⁶ Warship

خبر مبنی بر کشف لنگر فوق‌الذکر از سوی شیلات به اداره میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی شهرستان نور داده شد که به دستور رئیس آن نهاد؛ ماموران یگان حفاظت و کارشناس باستان‌شناسی شهرستان جهت بررسی و گزارش اولیه از این نویافته به منطقه اعزام شدند.



شکل ۵ طرح اولیه از لنگر ساق بلند آدمیرالتی (محبوبی، سارا: ۱۴۰۰)

لنگر^{۳۲} نویافته در ابعاد نسبتاً بزرگی است و حدوداً دست‌نخورده باقی مانده که شانه لنگر^{۳۳} از نوع چوب روس و به طول ۳ متر و ۶۰ سانتی‌متر است که میانگین قطر آن ۲۹ سانتی‌متر است. این لنگر ۶ نوار آهنی^{۳۴} به عرض ۵ سانتی‌متر دارد که تمام قسمت‌های آن از رسوبات دریایی پوشیده شده و نیاز به مرمت و حراست دارد. تنه فلزی لنگر^{۳۵} شکلی چهارگوش دارد و ضخامت آن بین ۸ تا ۱۰ سانتی‌متر و ارتفاع ۲ متر و ۶۵ سانتی‌متر است.

لنگر مکشوفه که در ابعاد بزرگی ساخته شده به لنگرهای ساق بلند آدمیرالتی^{۳۱} (J Richard Steffy, 2012:282) معروف هستند که چرخه زمانی کاربردی مشخصی دارند یعنی اواسط سده‌های شانزدهم تا اوایل نوزدهم؛ از این رو، نویسنده از کلیه مسئولین شهرستانی، استانی و حتی کشوری و سایر نهادهای ذیربط مختلف خواهشمند است جهت حفظ و نگهداری این اثر منحصر بفرد برای نسل‌های آینده اعلام همکاری کنند؛ زیرا هم اکنون مهم‌ترین مسأله‌ای که ذهن نویسنده را به خود مشغول ساخته آسیب‌شناسی، حراست و نگهداری این اثر است و این موضوع در الویت امر قرار دارد.

شرح لنگر نویافته



شکل ۴ لنگر ساق بلند آدمیرالتی بازیابی شده از آبهای پیرامون شهر ایزدشهر (حسینی، ۱۴۰۰)

لنگر مذکور در تاریخ ۲۰ دیماه ۱۴۰۰، از اعماق دریای کاسپی در تور صیادان شیلات ایزدشهر گیر کرده و پس از آن به ساحل آورده شد و بلافاصله

³¹ THE ADMIRALTY LONGSHANK ANCHOR

³² ANCHOR

³³ STOCK

³⁴ BAND

³⁵ SHANK

مازندران با حمایت شهرداری، شورای شهر و اداره میراث فرهنگی، گردشگر و صنایع دستی آغاز شده.

نتیجه گیری

در مراحل تاریخی مختلف شبکه‌ای از مسیرهای دریایی و زمینی از شمال به جنوب دریای کاسپی کشیده شده بود که اصطلاحاً به مسیر تجاری ولگا-کاسپی^{۴۰} مشهور بود و نقش اصلی را در تجارت بین‌المللی و ارتباطات فرهنگی شمال و جنوب دریای کاسپی ایفا می‌کرد و جغرافیای سیاسی اوایل قرون میانی بر اساس روابط پر فراز و فرود بیزانس و ساسانیان، خاقانات ترک شاخه غربی و پیشروی خلفای عرب به سمت شمال؛ گسترش اسلام در حوضه رودخانه ولگا و طلوع و غروب دولت‌های منصوب به خزریان و لشکرکشی‌های اسکانندیانوی به قفقاز و علاقه طوایف مغولی و فعالیت‌های اقتصادی و سیاسی امپراتورهای عثمانی، صفوی و روس به شدت با تاریخچه حمل و نقل و ارتباطات دریایی شمال و جنوب از طریق مسیر تجاری ولگا-کاسپی در هم تنیده و تاثیر گذار است از این رو رمزگشایی سرگذشت فرهنگ دریایی در حوزه دریای کاسپی نیازمند رهیافتی کل‌نگر است و جزءنگر محدود به کرانه‌های شمالی ایران به تنهایی کاری از پیش نخواهد برد (ادیبی، ۱۴۰۰) باید در نظر داشت یکی از پدیده‌های مهم برای فهم و تفسیر دقیق‌تر فرهنگ دریایی بر پایه مواد فرهنگی در حوزه دریای کاسپی سنجش نوسانات تراز

همچنین بازوها^{۳۶} و پنجه‌های^{۳۷} لنگر نیز به واسطه رسوبات دریایی (مانند شن و صدف) پوشیده شده



شکل ۶ طرح اولیه از لنگر ساق بلند آدمیرالتی (محبوبی، سارا: ۱۴۰۰)

است. همچنین بالای تنه آهنی لنگر حلقه‌ای^{۳۸} به ضخامت ۴ سانتی‌متر و به قطر ۴۰ سانتی‌متر و چشمی لنگر^{۳۹} به قطر ۵ سانتی‌متر قرار دارد.



شکل ۷ مراحل حفظ و نگهداری لنگر پس از بازیابی

لازم به ذکر است، مراحل حفظ و نگهداری لنگر نویافته در کرانه‌های شهر ایزدشهر در استان

³⁶ ARM
³⁷ FLUKE
³⁸ RING
³⁹ EYE

⁴⁰ Volga-Caspian trade route

استفاده می‌شد. از این رو، باید منتظر انتشار برآیند پژوهش‌های آتی بر روی این نویافته ماند تا به نتایج جامع‌تر و متقن‌تری دست پیدا کرد. همچنین یافته‌های جدید اطلاعات و دانش ما را نسبت به گذشته دگرگون خواهند کرد و روند رو به رشد پژوهش‌های باستان‌شناختی دریایی در ایران را تقویت می‌کنند. باستان‌شناسی ابزارهای قدرتمندی برای آزمایش ایده‌های ما در خصوص آنچه در گذشته رخ داده؛ می‌باشد. در واقع، گردآوری، این گونه گزارش‌ها یا یافته‌ها بر روند صعودی استانداردهای تجربی دانش تجربی «باستان‌شناختی مغروق‌ها»^{۴۲} به عنوان یکی از علوم معتبر تاریخی؛ موثر خواهد بود و دانسته‌های سرگذشت بشری از آنها استخراج می‌شود و پیوندهایی با برخی از مسائل غالب در حوزه‌ی تاریخ اجتماعی دارند.

سطح آب دریا است زیرا تراز سطح آب دریاها اشاره به یک نقطه خاص زمانی و مکانی داشته و دارند بنابراین سرگذشت زیستی دریا بصورت جداگانه پیش از پرداختن به پژوهش‌های باستان‌شناختی دریایی و سرگذشت اجتماعی دریای کاسپی، توصیه می‌شود. در واقع، پژوهش‌های باستان‌شناختی در نوار جزر و مدی یا به عبارت کلی‌تر در جغرافیای مناطقی که تحت تاثیر نوسان‌های تراز سطح آب قرار دارند؛ جهت رمزگشایی الگوی پراکندگی محوطه‌ها باستانی از دوران‌های بسیار قدیم تا عصر معاصر از پیچیدگی‌ها و جذابیت‌های خاصی برخوردار است و باید آن را به طور جامع و دقیق مطالعه نمود تا به نتایج متقن‌تری دست پیدا کرد. از این رو در نواحی مذکور می‌توان به اطلاعات اقتصادی، فرهنگی و محیط زیستی بسیار ارزشمند دست پیدا کرد، برای درک بهتر این موضوع کشف درصدی از بقایای دیوار تمیشه در عمق سه متری حاکی از بالا آمدن سطح آب دریا به طور قابل توجهی در طول ۱۵۰۰ سال گذشته؛ مثال خوبی است همچنین پیش‌روی و پس‌روی سطح آب دریای کاسپی می‌تواند بسیاری از بنادر احتمالی را به زیر آب برده و یا در زیر شن و ماسه‌های ساحلی که امروزه فاصله‌ی زیادی از ساحل دارند، پنهان کرده باشد. تخمین تاریخ ساخت لنگر مذکور کار ساده‌ای نیست اما بر اساس اسناد تاریخی و گونه‌شناسی^{۴۱} می‌توان حدس زد که از آن در فاصله‌ی زمانی بین اوایل سده هفدهم تا سده نوزدهم

⁴² Shipwreck Archaeology

⁴¹ Typology

POWER IN LATE ANTIQUITY : THE GREAT WALL OF GORGAN AND FRONTIER LANDSCAPES OF SASANIAN IRAN /(pp. 421-432).. Oxford: Oxbow Books.

- Sozaev, E. & Tredrea, J. (2010). Russian Warships in the Age of Sail, 1696-1860: Design, Construction, Careers and Fates. First ed. United States: Naval Institute Press.
- Tofighian, H., & Adibi, R. (2017). Boat and ship Archaeology in Gilan Province, Iran. Proceedings of the 3rd Asia-Pacific regional Conference on Underwater Cultural Heritage (pp. 321-342). Hong Kong .
- Wanner, M. (2014). Alexander Bekovich Cherkassky's Campaign to Central Asia and India in 1714-1717. ÖT KONTINENS, 9-32.

- ادیبی، رامین. (۱۳۹۵، اسفند ۱۸). در ادامه بررسی‌های باستان‌شناسی چشم انداز دریایی گیلان / کشف ناگفته‌ها. بازیابی در اسفند ۱، ۱۴۰۰، از مارین نیوز :

<https://b2n.ir/j82794>

- ادیبی، رامین. (۱۴۰۰، خرداد ۲۵). تقاضای جلوگیری از تخریب شناور چوبی و تاریخی کرگانرود قروق / بازیابی در اسفند ۱، ۱۴۰۰، کارزار:

<https://www.karzar.net/kargan-rud>

- ادیبی، رامین. (۱۴۰۰، دی ۱۹). مغروق‌ها؛ بخشی از هویت تاریخی گیلان: پنج دهه باستان شناسی

مأخذ:

- About | Big Anchor Project. (2022). retrieved 13 February 2022, from: <https://biganchorproject.com/about>
- Anichenko, Z. (2006, 4 14). Underwater Archaeology in the Caspian: Past, Present and Hopefully Future. Retrieved February 20 , 2022 .Azerbaijan International: https://www.azer.com/aiweb/categories/magazine/ai144_folder/144_articles/144_zhenya.html
- J Richard Steffy. (2012). Wooden ship building and the interpretation of shipwrecks. Texas A & M University Press.
- Kapitan, G. (1984). Ancient anchors-technology and classification. International Journal of Nautical Archaeology, 13(1), 33-44. <https://doi.org/10.1111/j.1095-9270.1984.tb01175.x>.
- Naderi Beni, A., Lahijani, H., Tofighian, H., Guibal, F., Gambin, T., Djamali , M., et al. (2020). Geoarchaeology of the 18th century Qoroq shipwreck, Caspian Sea, Iran: A tale of sailing in a dynamic environment. Journal of Archaeological Science, 1-13.
- Rensburg, J. J., Caputo, F., Omrani, H., Sauer, E. W., Shabani, B., & Ratcliffe, J. (2013). THE UNDERWATER SURVEY OF THE TAMMĪSHEH AND GORGĀN WALLS. E. W. Sauer ,در PERSIA'S IMPERIAL



- یوسفی، ص. (۱۳۹۲). *جغرافیای تاریخی نور* (نسخه دوم). تهران: نشر رسانش نوین.

- علیزاده، رضا. (آبان ۱۹۳۴)، *لاشه یک کشتی روسی در آب های رودسر کشف شد، بازیابی در سال ۱۹۳۴، از وبسایت خبرگزاری مهر: شناسه خبر: ۲۳۱۹۲*

- جهانی، ولی. (۱۴۰۰، آبان ۱۹). *کشف بقایای یک کشتی ۴۸ متری در آستانه اشرفیه، بازیابی در اسفند ۱، ۱۴۰۰، از خبرگزاری صدا و سیما :*

<https://www.iribnews.ir/00DjXK>

- دریایی در دریای کاسپی. بازیابی در بهمن ۲۴، ۱۴۰۰، از پایگاه تحلیلی خبری مرور:

<https://b2n.ir/t86438>

- ادیبی، رامین، (۱۳۹۵). *بررسی ظرفیت های سواحلی جنوبی دریای کاسپی برای مطالعات باستان شناسی دریایی با تکیه بر کشتی های غرق شده کشف شده. پایان نامه کارشناسی ارشد باستان شناسی تاریخی، موسسه آموزش عالی مارلیک، ۱-۱۹۴.*

- ایمانیان، س. (۱۳۹۲، آذر ۳۰). *کشف یک کشتی احتمالا قاجاری. بازیابی در اسفند ۱، ۱۴۰۰، از خبرگزاری دانشجویان ایران ایسنا :*

<https://www.isna.ir/news/92093020658>

- ایمانیان، س. (۱۴۰۰، بهمن ۵). *کشف لنگر تاریخی از دریای کاسپین. بازیابی در بهمن ۲۴، ۱۴۰۰، از خبرگزاری دانشجویان ایران "ایسنا":*

<https://www.isna.ir/news/1400110604561/>

- سورتیچی، سامان. (۱۳۸۲). *معرفی کشتی مشکوف در ساحل مازندران. نامه پژوهشگاه میراث فرهنگی، ۵، ۹۳-۹۸.*

- فهیمی، حمید. (۱۳۹۵). «*دریای کاسپی*»؛ نامی برازنده. *روزنامه شرق* (۲۵۷۴)، ۱۶.

- میر صالحی، م. (۱۳۸۰). *گزارش کشتی غرق شده در ساحل امیرآباد. رشمت: اداره کل میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری استان گیلان.*

- وثوقی، م. و صفت گل، م. (۱۳۹۵). *طلس تاریخ بندر و دریانوردی ایران. تهران: انتشارات سازمان بندر و دریانوردی.*