

راز کشتی‌های جنگی ایرانیان در دوران ساسانی



**رامین جهان پور** - برای مدت‌های طولانی در تاریخ، همگان بر این باور بودند که سربازان امپراتوری ساسانی در سده‌های سوم تا هفتم میلادی فقط از طریق خشکی به کشورهایی که با آنها وارد جنگ شده بودند لشکرکشی می کردند. در آن زمان ارتش ساسانی متشکل از سربازان اسب سوار و پیاده نظام و فیل سواری بود که هرگاه نبردی در می گرفت با این تشکیلات وارد میدان جنگ می شدند و سلاح‌هایی هم که در جنگ استفاده می کردند سلاح‌های سرد بود. اما گویا در سال ۲۰۱۹ کتابی توسط «ولادیمیر آلکسی یویچ دیمتری‌یف» تاریخ‌نویس مشهور روسی منتشر شده که در آن مدعی شده است که امپراتوری ساسانی در زمان حکمرانی در جنگ‌هایش از نساوگان جنگی در دریا هم استفاده می کرده است و درواقع به جز رسته‌های سواره نظام و پیاده‌نظام بخشی از سربازان ساسانی از طریق دریا و توسط ناوهای جنگی که در اختیارداشتند در جنگ‌ها شرکت می کردند و جنگ‌های ساسانیان فقط از طریق خشکی نبوده است. و این نکته مهمی است که تازه حال در تاریخ هیچ اشاره‌ای به آن نشده است. این کتاب که « ناوگان جنگی ساسانیان، افسانه یا واقعیت؟» نام دارد در سال ۱۴۰۳ توسط محسن شجاعی به فارسی ترجمه شده و نشر مرکز آن را منتشر و وارد بازار کتاب ایران کرده است. این تاریخ‌نویس روس که کلیت کتابش را بر مبنای جنگ‌های دریایی ایران در زمان ساسانیان قراردادده در پیشگفتار کتابش می نویسد: «در طول ۲۰۰ سال بررسی تاریخ ایران در عهد ساسانی، پژوهشگرانی که در سراسر دنیا به نحوی به مسائل تاریخ نظامی پرداخته‌اند، هیچ توجه‌ای به اخبار موجود در منابع مکتوب نداشته‌اند که شاهد وجود ناوگان جنگی ساسانی بوده‌اند. تنها از اندکی قبل گاه به گاه در نوشته‌های علمی این اندیشه را بیان کرده‌اند که ایرانیان در دوره حکومت ساسانیان، طبق شواهد و مدارک نه تنها رسته سواره پیاده و فیل سوارداشتند این‌بلکه کشتی‌های جنگی هم در اختیارشان بوده است که در تاریخ هیچ اشاره‌ای به آن نشده است.» حالا بحث اینکه این کشتی‌ها توسط مصری‌ها تحویل ایران شده یا خود ایرانی‌ها آنها را ساخته‌اند یا از دیگر کشورها غرامت گرفته‌اند هم خود موضوع دیگری است که در این کتاب به آن پرداخته شده است. کتاب ناوگان جنگی ساسانیان، افسانه یا واقعیت از دو فصل تشکیل شده است در فصل اول کتاب، به ناوگان ساسانی درجنگ پرداخته شده و در فصل بعدی هم مبحث کشتی‌های جنگی ساسانیان را مرور می کنیم. ما در فصل اول این کتاب با عناوینی چون جنگ اردشیر و هفتواد، جنگ شاپور دوم با تازیان، نبرد آمودریا، لشکرکشی به یمن ازراه دریا، ناوگان ساسانی در سرائدیب، تلاش برای ایجاد ناوگان در دریای سیاه، تصرف جزیره رودس، حمله به کنستانتینوپل، ازراه دریا، جزیره قبرس و ناوگان ایران پس از ساسانیان. در فصل دوم این کتاب هم با دو بخش اصلی مواجه می شویم که در بخش نخست به تشریح تفاوت در ساختار کشتی‌های حوضه مدیترانه و حوضه اقیانوس هند اشاره شده است و در بخش دوم هم با مبحثی بسه نام ویژگی‌های فنی کشتی‌های ایرانی و بیزانس نوشته همین تاریخ‌نویس روسی بر می‌خوریم که به گوشه‌هایی از نبرد نیروه‌های نظامی ساسانیان با ارتش بیزانس یا (روم شرقی) اشاره کرده است. در قسمتی از کتاب این طور آمده است که آخرین اشارات به عملیات ناوگان دریایی جنگی ساسانیان مربوط به مرحله پایانی جنگ‌های ایران و بیزانس درسال های ۶۰۲-۶۲۸ میلادی بوده است که یک« استرانگنوس» یعنی یک سردار بلندمرتبه بیزانسی را به اسارت گرفتند. همچنین در رویدادنامه سال ۱۲۳۴ از تصرف جزیره‌های پرشمار در دریای مدیترانه به دست ایرانیان سخن گفته‌اند که خود مبنای استواری است به‌رای اینکه فتح جزیره «رودس» در یونان را تنها قربانی جنگ ایرانیان به شمار نیاوریم. منابع تاریخی هیچگونه از این رویدادها را ذکر نکرده‌اند. از آنجا که ایرانیان در دریای مدیترانه ناوگان خاص خود را نداشته‌اند، می‌توان به خودی خود به این نتیجه رسید که نیروهای ساسانی با کشتی‌های بیزانسی که بیشتر در یکی از لنگرگاه‌های امپراتوری ( مثلا الکساندریا ، اسکندریه یا «آنتیوخیا» آنها را به جنگ آورده بوده‌اند، خود را به این جزیره‌ها رسانده‌اند و یا با کشتی‌هایی که در کارگاه‌های کشتی سازی مصر یا سوریه برای ایرانیان ساخته شده بوده‌اند.



**گروه حمل‌ونقل - سهیل مرتضوی** - مسئولان دولتی وعده می‌دهند که قرار است در آینده نزدیک مشکلات کامیون‌داران اعصاب‌کننده حل شود. نمایندگان اعصاب‌کنندگان اما می‌گویند که هنوز تغییر قابل مشاهده‌ای برای حل مطالبات مطرح‌شده، ایجاد نشده است. از سوی دیگر، برخی رسانه‌ها گزارش داده‌اند؛ در حالی که اعتراضات گسترده کامیون‌دارها وارد هفته دوم خود شده است حالا روند خاموش‌شدن کامیون‌ها، تانکردارها و حتی نیسان‌ها نیز در کشور رو به افزایش است. حالا تعداد نام شهرهایی که شاهد اعصاب کامیون‌داران هستند به بیش از ۱۶۰شهر رسیده است. در این میان برخی نمایندگان مجلس نیز برای حل سریع‌تر مشکل کامیون‌داران اعصاب‌کننده وارد میدان شده‌اند.

به گزارش روزنامه اقتصاد سرآمد، حالا بیش از ۰۱روز است که ده‌ها شهر کشور شاهد اعصاب کامیون‌داران است. هرچند مسئولان دولتی در گفت‌وگوهای خبری خود، نسبت به مطالبات اعصاب‌کنندگان واکنش نشان داده و وعده حل برخی مسائل را مطرح کرده‌اند، اما در میان اخبار، گزارش‌هایی مبنی بر بازداشت برخی کامیون‌داران اعصاب‌کننده در گوشه‌وکنار کشور هم شنیده می‌شود.
باین حال، رسانه‌های رسمی با انتشار اخبار و مطالبی اعلام کرده‌اند که دولت خود را موظف می‌داند در قبال مطالبات صنفی کامیون‌داران پاسخگو باشد. برخی گزارش‌ها نیز نشان می‌دهد که شدت اعصاب‌ها نسبت به روزهای گذشته کاهش یافته است. جلال موسوی، نایب‌رئیس کانون کامیون‌داران کشور در این مورد می‌گوید: رانندگان کامیون کم‌اکان در اعصاب هستند اما از شدت آن کاسته شده است.

بررسی اخبار منتشر شده درباره اعصاب کامیون‌داران نشان می‌دهد که نگرانی از طرح سه‌نرخ‌شدن گازوئیل، مشکلات معیشتی، افزایش حق بیمه، مشکلات تخصیص سهمیه سوخت، گرانی لاستیک، روغن، لوازم بدکی، و وضعیت نامناسب جاده‌ها باعث نارضایتی و اعصاب برخی کامیون‌داران در روزهای اخیر شده است. همچنین ۴هزار دستگاه کامیون کشته خریداری‌شده توسط رانندگان ایرانی با ارز صادراتی، در انبارهای ترکیه بلا تکلیف مانده و در معرض مصادره است؛ عدم ثبت‌فراش و تعطیلی سامانه واردات، این خودروها را گرفتار کرده و نهادهای مسئول تاکنون فقط به بیان وعده‌هایی درباره اصلاح جدول عرضه سوخت به کامیون‌داران و همچنین بازنگری در موضوع بیمه آنها در آینده نزدیک اکتفا کرده‌اند.

#### اولتیماتوم بهارستان برای حل مشکل اعصاب

نگرانی از طرح سه‌نرخ‌شدن گازوئیل، مشکلات معیشتی، افزایش حق بیمه، مشکلات تخصیص سهمیه سوخت، گرانی لاستیک، روغن، لوازم بدکی، پایین بودن کرایه‌ها، افزایش عوارض جاده‌ای و وضعیت نامناسب جاده‌ها باعث نارضایتی و اعصاب برخی کامیون‌داران شده است. دیروز نمایندگان مجلس خواستار اقدام فوری برای حمایت از این قشر حیاتی اقتصاد شدند. اعتراض کامیون‌داران به مشکلات معیشتی، سه‌نرخ‌شدن گازوئیل و هزینه‌های بالا باعث واکنش نمایندگان مجلس شد. در این میان رئیس کمیسیون عمران با ارسال نامه‌ای به وزرای صمت، راه و فرمانده فراجا خواستار رسیدگی فوری و اعلام نتیجه تا ۱۰خرداد شده است.

#### بدون شرح...



#### فریداعیزی - اقتصاد سرآمد

#### «روزنامه سرآمد» گزارش می‌دهد

# اولتیماتوم بهارستان برای حل مشکل کامیون‌داران

#### کامیون‌داران ۵۰مطالبه دارند که فقط ۲ یا ۳مورد آن پیگیری می‌شود

صمت باید اصلاح شود که این اقدام صورت خواهد گرفت و حتماً با اصلاح این جدول قواعد، اطمینان خاطر بیشتری در رانندگان در طول سفرها حمل‌ونقلی در بخش کالا و مسافر ایجاد خواهد شد.

#### کامیون‌داران بیش از ۵۰مشکل دارند

جلال موسوی، نایب‌رئیس کانون کامیون‌داران کشور درباره مطالبات فعلی رانندگان اعصابی گفت: ما بیش از ۵۰مطالبه داریم. مطالبات رانندگان زیاد است، اما در حال حاضر به رانندگان هم گفته شده که مطالبه بیش از ۲ الی ۳مورد قابل پیگیری نیست. ما مصوبه گرفتیم که یک مورد آن متعلق به کامیون‌های سوخت است. این کامیون‌ها تعرفه بیشتری برای بیمه می‌دادند که حل شد. ۷مورد از مصوبه‌ها نیز متعلق به دیگر رانندگان است. یکی از موارد تن بر کیلومتر بود و شاخص آن را درآوریم. ما از سال ۹۷است که دنبال تن بر کیلومتر بودیم و اکنون محقق شد. سه‌نرخ کردن سوخت، بومی‌گرایی و افزایش نرخ بیمه نیز بررسی شد. بیمه احتمالاً در دوروز آینده حل می‌شود. قرار شد یک سیستم نوبت‌دهی هم درست شود و بومی‌گرایی را کنار بگذارند.

این مسئول صنف کامیون‌داران درباره نهادهای محل گفت‌وگو و اخذ مصوبه برای رانندگان گفت: مصوبه‌ها را از معاون وزیر راه آقای اکبری و آقای خضری معاون‌شان گرفته‌ایم. به خاطر اینکه خیلی عجله وجود داشت، هنوز این مصوبه‌ها مهر و امضا نشده‌است. اگر بتوان مهر و امضای آن انجام شود، در رسانه‌ها منتشر می‌شود. این ۷مطالبه، جزو مهم‌ترین مطالبات ما بود و پس از آن دیگر مطالبات هم پیگیری می‌شود. او افزود: برخی رانندگانی که بار فولادی می‌زنند، تا عشاء هم کرایه نگرفته بودند. قرار شد صاحب بار اگر تا ۴ن ساعت کرایه نداد، شرکت حمل‌ونقل کرایه را بدهد و گر نه جلوی فعالیت آن را بگیرند. راننده‌ها از این به بعد مشکل‌شان در این زمینه حل می‌شود. موسوی درباره اعصاب وانت‌بارها بیان کرد: خبر وانت‌بارها به اعصاب اضافه نشده‌اند. وانت‌بارها انجمن دارند و من نشنیدم که آن‌ها هم اضافه شدند. نایب‌رئیس کانسون کامیون‌داران کشور درباره میزان رانندگان اعصابی بیان کرد: نمی‌توان آمار دقیقی از راننده‌های اعصابی داد. راننده‌ها قطعه‌های سنگینی دارند؛ به‌خصوص رانندگانی که ماشین وارداتی دارند. شب و روز کار می‌کنند. این دسته از راننده‌ها راضی بودند که بار بزنند، یک‌سری از رانندگان هم معترض بودند. یک‌سری هم موج‌سوار بودند و اصلاً راننده نبودند. من دیروز هم گفتم هیچ حکومتی در دنیا نیست که مخالف نداشته باشد، ما هم از این قاعده مستثنا نیستیم. در این قضایا برخی راننده‌نماها موج‌سواری کردند. راننده واقعی هیچ‌وقت شیشه هم‌کار خود را نمی‌شکند یا کامیون آتش نمی‌زند.

#### نگاهی به تاریخ برخی اعتصابات کامیون‌داران

اعصاب سراسری ۱۴۰۲ کامیون‌داران از روز دوشنبه ۲۹اردیبهشت ۱۴۰۴ خورشیدی، با اعصاب گروهی از کامیون‌داران در بندرعباس آغاز شد. معترضان با توقف در مسیرهای ورودی و خروجی بندرعباس روند اعتراضات را آغاز کردند. بنابر اعلام «اتحادیه تشکلهای کامیون‌داران و رانندگان سراسر ایران» این اعصاب سراسری به بیش از ۱۶۳شهر ایران گسترش یافته است.اعتصابات سراسری ۱۴۰۱ کامیون‌داران در پی فراخوان اتحادیه کامیون‌داران و رانندگان جاده‌ای گفت: با پیگیری‌هایی که انجام شد و جلساتی که وزیر راه برگزار کردند، خوشبختانه کار به این سمت پیش رفت که به‌زودی جدول قواعد سوخت متناسب با شرایط امروزی ناوگانی که رانندگان استفاده می‌کنند و لحاظ واقعیت‌های رانندگی اصلاح می‌شود. او در همین مورد ادامه داد: از نگاه اقتصادشنان رانندگان جسد اول و قواعدی که برای بخش حمل‌ونقل تهیه کردند قابل اصلاح بود، ولی خوشبختانه در این موضوع به یک وحدت‌نظر رسیده شده و این موضوع توسط دستگاه‌های ذی‌ربط یعنی شرکت نفت و وزارت

کامیون‌داران هر دو سال یک‌بار باید یک تعمیر موتور اساسی انجام دهند. در طول سال نیز می‌بایست قطعات کامیون را تعویض کنند، مانند لاستیک و روغن. همچنین، تعمیرات جزئی در موضوعات مختلف برای آن‌ها ضرورت دارد. این مسائل آنقدر روی هم مانده که بالاخره این اتفاق افتاد. وی ادامه داد: یک‌بار دیگر هم در سال‌های گذشته چنین مسائلی وجود داشت، اما متأسفانه توجه کافی به آن‌ها نشد و این امر موجب شد قشری که در واقع اقتصاد کشور را در حوزه‌های مختلف، اعم از درون‌شهری و برون‌شهری، به حرکت درمی‌آورد، دچار مشکلات جدی شود. کامیون‌ها، کامیونت‌ها وانت‌ها همگی به کار نیاز دارند و باید اتحادیه‌های مختلف آن‌ها به موضوع توجه بیشتری می‌کردند تا کار به اینجا نکشد. عضو کمیسیون عمران مجلس تصریح کرد: تا جایی که من می‌دانم، کمیسیون عمران و هیأت‌رئیسه مجلس در حال پیگیری این موضوع هستند. آقای قالیباف هم به این مسئله اشاره کردند. بنابر این، امیدواریم تلاش‌ها به نتیجه برسد و بخشی از مشکلات این حوزه مرتفع شود. امید دارم هر چه سریع‌تر این اتفاق بیفتد و دغدغه این عزیزان رفع شود. وی درباره اینکه اتحادیه‌ها اعلام کرده‌اند که نباید صرفاً موضوع کامیون‌داران را به مشکلات بیمه و ... تقلیل داد گفت: وزارت راه که در حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای مسئولیت دارد، باید تلاش کند که مشکلات را رفع کند. افزایش ناگهانی قیمت بیمه‌ها، تنها یکی از مشکلات است. فرسودگی ماشین‌آلات و خودروهای کامیون‌داران، به ویژه کامیون‌های کهنه، بسیار زیاد شده است.

این نماینده مجلس تصریح کرد: با توجه به پیگیری جدی



مجلس، باید تمام جوانب این موضوعات را بررسی کنند و تنها به این نکته اکتفا نکنند که کامیون‌داران از وضعیت گازوئیل ناراحت هستند. آن‌ها مطالباتی از قبل داشتند که به آن‌ها توجه نشده و اکنون این مشکلات به دلیل وضعیت گازوئیل بروز کرده است.

#### وعده‌ای برای اصلاح قواعد سوخت

مهران قربانی، معاون حمل‌ونقل و وزارت راه و شهرسازی در خصوص پیگیری مطالبات رانندگان بخش حمل‌ونقل جاده‌ای گفت: با پیگیری‌هایی که انجام شد و جلساتی که وزیر راه برگزار کردند، خوشبختانه کار به این سمت پیش رفت که به‌زودی جدول قواعد سوخت متناسب با شرایط امروزی ناوگانی که رانندگان استفاده می‌کنند و لحاظ واقعیت‌های رانندگی اصلاح می‌شود. او در همین مورد ادامه داد: از نگاه اقتصادشنان رانندگان جسد اول و قواعدی که برای بخش حمل‌ونقل تهیه کردند قابل اصلاح بود، ولی خوشبختانه در این موضوع به یک وحدت‌نظر رسیده شده و این موضوع توسط دستگاه‌های ذی‌ربط یعنی شرکت نفت و وزارت

#### بدون شرح

#### قاب‌دوربین



عکس: اصغر بشارتی