



\* THF B 0990176 \*

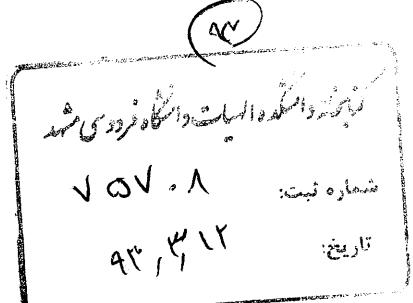
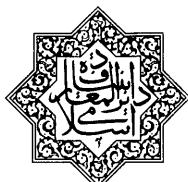
دانشگاه تهران

# داستنیه جهان اسلام

د - ذ

دکن - دوالقرین

(۱۸)



زیرنظر

علی حداد عادل

معاون علمی  
حسن طارمی راد

تهران ۱۳۹۲

از شمال به جنوب شیخنشین رأسالخیمه<sup>\*</sup> محدود می‌شود (همانجا؛ همو، ۱۳۷۹ش، ص ۳۶۴). آبادی حَجَرَین، پس از درگیری ساکنان آن با اهالی روستای مسفوتوت در ۱۹۰۵/۱۳۲۳ در خواست کمک از شیخنشین دوبی، به تابعیت دوبی درآمد و در دهه‌های بعد حتاً نام گرفت (لاریمر<sup>۱</sup>، ۲، ص ۷۵۲؛ هرد-بی<sup>۲</sup>، ص ۲۴۱). بخش اعظم دوبی پوشیده از شنزارهای هموار است و نزدیک شهر دوبی، خاک منطقه با سنگ و صخره مخلوط شده و در گوشهٔ شرقی شیخنشین تپه‌ماهورهایی نیز به چشم می‌خورد (مجتبه‌زاده، ۱۳۷۹ش، ص ۳۶۵).

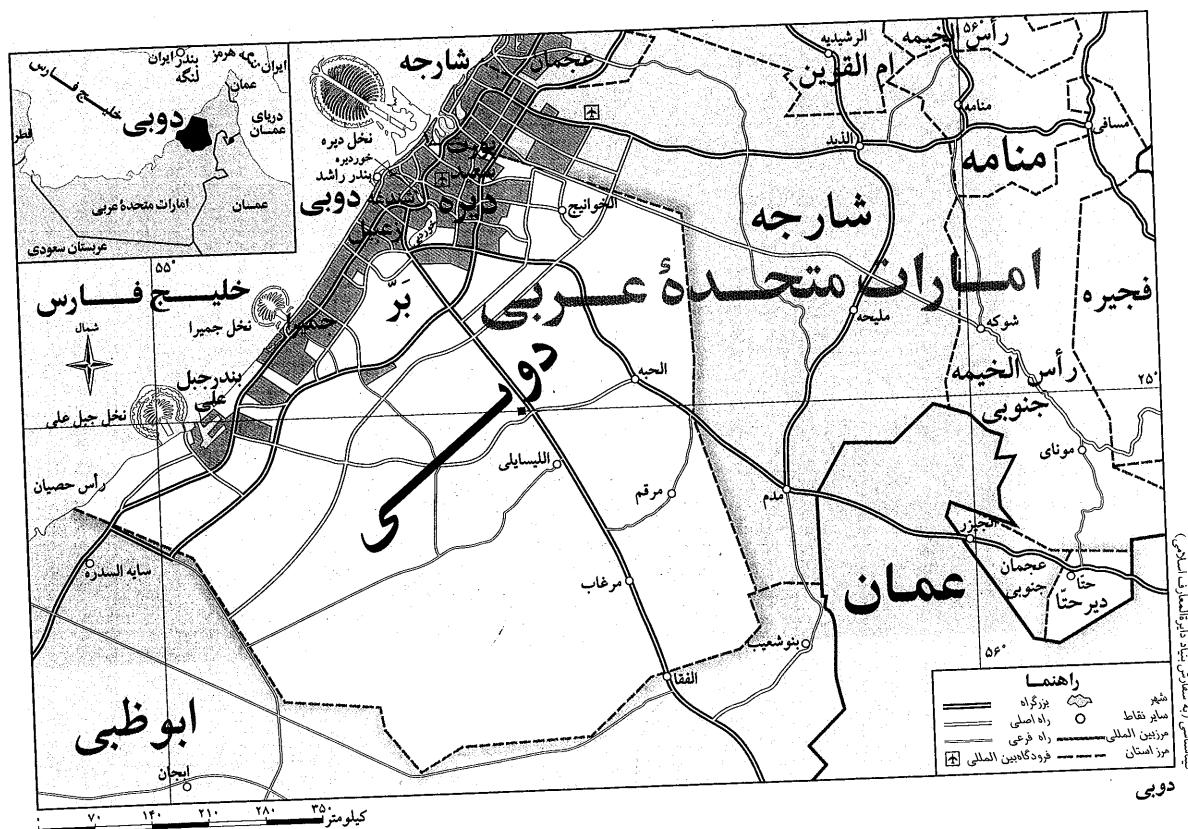
شیخنشین دوبی، به مساحت ۳۸۸۵ کیلومترمربع، پنج درصد کل مساحت امارات را تشکیل می‌دهد (اسعدی، ج ۱، ص ۲۰۸). دوبی، یگانه شهر شیخنشین و مرکز آن، در ۱۲۰ کیلومتری شمال‌شرقی شهر ابوظبی و در ساحل خلیج فارس واقع است. خلیج کوچک خور دوبی (به طول حدود دوازده کیلومتر) شهر دوبی را به دو قسمت تقسیم می‌کند: دیره (قسمت شمالی و شرقی این خور)، جایگاه اصلی جمعیت، صنعت و تجارت شهر؛ و بَرْ دوبی (بخش جنوبی و غربی آن)، مرکز شهر، مقر حاکم شیخنشین و جایگاه سازمانهای اداری (← لاریمر، ج ۷، ص ۴۵۵؛ آستونی<sup>۳</sup>، ص ۱۵۳؛ جانب، ص ۲۲۵). این دو بخش را پل و تونل به هم متصل می‌کند و در سراسر اطراف دو بخش دیره و بَرْ دوبی، در دهه ۱۳۴۰ش / ۱۹۶۰ محله‌ها و شهرکهای شَنْدَغَه، زَعِيلَ، جُمَيرَه و پُرَت سَعِيد قرار داشتند (جانب، ص ۲۳۱-۲۳۲). که امروزه به شهر پیوسته‌اند. شیخنشین دوبی، علاوه بر شهر دوبی، شامل چند جزیره و آبادی کوچک، از جمله حتاً و آبادی دیگری در جزیرهٔ شَنْدَغَه، نزدیک دوبی، است (همان، ص ۲۲۵؛ مجتبه‌زاده، ۱۳۴۹ش، ص ۱۱۳). آب‌وهوای این شیخنشین خشک و نیمه‌استوایی و میانگین دمای آن در نیمهٔ تابستان ۴۸° و در نیمهٔ زمستان بین ۱۰°-۱۴° است. با اینکه هوای امارات بسیار مرتقب است و رطوبت آن در تابستان از ۸۵٪ می‌گذرد (← اسعدی، ج ۱، ص ۲۱۰)، حرارت و رطوبت دوبی از دیگر شیخنشینان امارات کمتر است و بدین‌سبب از سرزمینهای مجاور آب‌وهوای بهتری دارد (مجتبه‌زاده، ۱۳۴۹ش، ص ۰۸۴). میانگین بارش سالانه در این شهر معمولاً در ماههای دی و بهمن ۲۵ تا ۱۲۵ میلیمتر و به صورت رگبارهای شدید و گذراست که به جاری‌شدن ناگهانی سیل می‌انجامد (اسعدی، همانجا).

تاریخ پیدایی دوبی به روشنی مشخص نیست. در اوایل قرن

Serkan Acar, "Avarlar", *Tarih incelemeleri dergisi*, XXVI, no.1 (Jul. 2011); Ali Aksu, "Romanya Türklerinde kültürel durum ve mektep ve aile mecmuası", *Cumhuriyet Üniversitesi İlahiyat Fakültesi dergisi*, IX, no.1 (Haziran 2005); Mustafa Albayrak, "Osmanlı-Alman ilişkilerinin gelişimi ve Bağdat demiryolu'nun yapımı", *Osmanlı tarihi araştırma ve uygulama merkezi*, no.5 (1994); El<sup>۱</sup>, s.v. "Dobrudja" (by Cl. Huart); El<sup>۲</sup>, s.v. "Dobrudja" (by Halil Inalcık); *A history of Romania*, ed. Kurt W. Treptow, Iași, Romania: The Center for Romanian Studies, 1996; Halil İnalçık, "Giriş Türkler ve Balkanlar", in *Balkanlar*, İstanbul: Eren, 1993; İA, s.v. "Dobruca" (by Aurel Decei); Enver Ziya Karal, *Osmanlı tarihi*, Ankara, vol.5, 1999, vol.8, 2000; Ayşe Kayapınar, "Dobruca yöresinde XVI. yüzyılda gayr-i sünni İslâmın izleri", *Alevilik-Bektaşılık araştırmaları dergisi*, no.1 (2009); Vasile Nicoară and Maria-Cornelia Urdea, "Dobruja: an European cross-border region", *Revista Română de Geografie Politică*, XII, no.2 (Nov.2010); Salih Pay, "Rumeli fatihii Osmanlı şehzadesi: Gazi Süleyman Paşa", *Uludağ Üniversitesi İlahiyat Fakültesi dergisi*, vol.18, no.1 (2009); Tahir Sezen, *Osmanlı yer adları*, Ankara 2006; *The Times comprehensive atlas of the world*, London: Times Books, 2005; Refik Turan, "Tarih içinde Gagauz Selçuklu irtibatı", *Türk kültürü ve Hacı Bektaş Veli*, 39 (2006); TA, s.v. "Dobruca"; TDVIA, s.v. "Dobruca" (by Kemal H. Karpat); İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı tarihi*, vol.1, Ankara 2003.

#### / منیزه صدری /

دوبی (دُبَيِّ)، یکی از شیخنشینهای هفتگانه امارات متحده عربی<sup>\*</sup> در ساحل جنوب شرقی خلیج فارس<sup>\*</sup> و حاکم‌نشین آن. شیخنشین دوبی از شمال و مشرق به شارجه<sup>۴</sup>، از جنوب و جنوب‌غربی به شیخنشین ابوظبی و از مغرب و شمال‌غربی به خلیج فارس محدود است (مجتبه‌زاده، ۱۳۴۹ش، ص ۱۰۶-۱۰۷). دیر حتاً (مساحت تقریبی صد کیلومترمربع) در حدود ۱۱۵ کیلومتری جنوب شرقی شهر دوبی نیز بخشی از این شیخنشین به شمار می‌رود. منطقه کوهستانی دیر حتاً محصور در خشکی و کاملاً از بخش اصلی شیخنشین دوبی جدا افتاده است. این بخش از جنوب و مشرق با کشور عُمان<sup>۵</sup> هم‌مرز است و از مغرب به جنوب شیخنشین عَجمان<sup>\*</sup> و



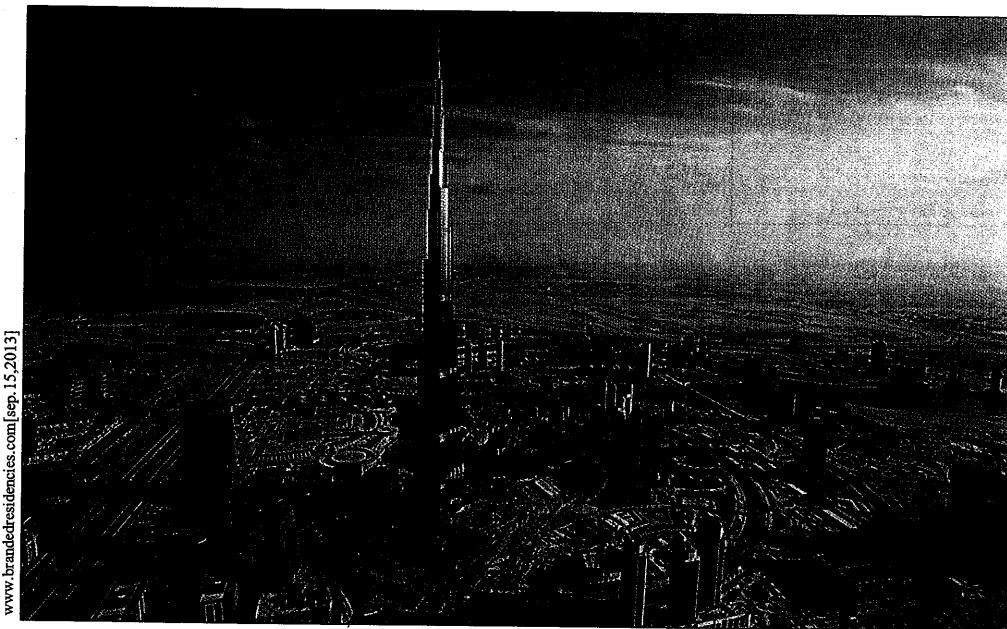
ابوظبی، که به قتل حاکم آنجا انجامید، موجب مهاجرت هشتصد تن از آل بو فلاسه (از طوایف قبیله بنی یاس) در ۱۲۴۹ از ابوظبی به دوبی شد (لاریمر، ج ۲، ص ۷۶۵؛ ۷۷۲، ص ۴۳۸؛ کلی<sup>۴</sup>، ص ۲۳۱-۲۳۰؛ هاوی<sup>۵</sup>، ص ۱۴۴). بنی یاس در اواسط قرن دوازدهم از منطقه تجد عربستان به ابوظبی مهاجرت کرده بودند (مایلز، همانجا). رهبران مهاجران بو فلاسه عبیدبن سعید و مكتوم بن بُطی بودند که ظاهراً حکومت به راستی به این دو واگذار شد. عبید تا زمان مرگش (۱۲۵۲) و پس از او، مكتوم بن بُطی (متوفی ۱۲۶۸) حاکم دوبی بودند و مكتوم سلسله آل مكتوم را بنیان نهاد (← لاریمر، ج ۲، ص ۷۷۲؛ نیز ← آل مكتوم\*).

در سراسر قرن دوازدهم، شیخنشین دوبی با ابوظبی (مالک قبلی آن) و شیخنشین شارجه پیوسته در نزاع بود. در برابر این منازعات امیران دوبی سیاست ممانعت از اتحاد دو رقیب خویش و مهم‌تر از آن همراهی با مقامات بریتانیایی خلیج فارس را در پیش گرفتند (همان، ج ۲، ص ۷۷۵-۷۷۲؛ هاوی، ص ۱۴۶-۱۴۴؛ هرد-بی، ص ۲۳۹). قرارداد ترک مخاصمه با سایر شیخنشینان، که در ۱۲۵۱/۱۸۳۵ به ابتکار و اجبار

چهاردهم / بیستم، خرابه‌های قلعه‌ای نظامی در قسمت مرکزی شهر دوبی را بقایای قلعه پرتغالیها می‌دانستند (لاریمر، همانجا). اما بهسبیب وجود این آثار نمی‌توان قدمت دوبی را به دوران حضور پرتغالیها در خلیج فارس (اخرج در ۱۶۲۲/۱۰۳۱) رساند. ظاهراً دوبی در اصل روستایی بود که در اوخر قرن دوازدهم یا چندی پیش از آن بنیان نهاد شد. در آن دوران، دوبی به شیخنشین ابوظبی\* وابسته و شغل ساکنان آن – احتمالاً از قبیله بنی یاس – ماهیگیری بود (← همان، ج ۲، ص ۷۶۵؛ ۷۷۲، محمد مرسی عبدالله<sup>۱</sup>، ص ۹۶).

اگرچه در ۱۲۳۵/۱۸۲۰، پیمان نامه صلح عمومی مقامات هند بریتانیا و شیوخ سواحل خلیج فارس را محمدين هزاع بن زعل (رئیس خردسال دوبی) نیز امضا کرد، این روستا همچنان جزئی از ابوظبی بود (← جزایر سفلای خلیج فارس<sup>۲</sup>، ج ۲، ص ۶۰۹؛ مجتهدزاده، ۱۳۷۹ش، همانجا؛ مايلز<sup>۳</sup>، ج ۲، ص ۳۷۸؛ ۴۲۲).

اختلاف دو شیخنشین ابوظبی و شارجه بر سر تملک دوبی و نیز منازعات داخلی شیخنشین ابوظبی، استقلال دوبی و ارتقای آن را به یک شیخنشین قطعیت بخشید. منازعات داخلی



برج خلیفه و نمای عمومی شهر دوبی

www.braidedresidences.com/sep.15.2013/

نژدیک با انگلستان و نیز اختلافات و درگیریهای دائم شیخ ابوظبی با شارجه اهمیتی روزافزون یافت، به گونه‌ای که در اواخر قرن سیزدهم مهم‌ترین بندر سواحل جنوبی خلیج فارس و بزرگ‌تر از ابوظبی شده بود («هاویلی، ص ۱۴۶»). این دوره، نخستین مرحله توسعه شهر دوبی است که از حدود ۱۲۹۰ آغاز شد. آشوبهای داخلی عمان در سالهای ۱۳۱۳-۱۳۳۸، که به بسته شدن راه تجاری مسَقط منجر شد، نیز در این توسعه مؤثر بوده است؛ چنان‌که در حدود ۱۳۰۸ ش، کلیه مال‌التجارة عمان در دوبی پیاده می‌شد (سدید‌السلطنه، *مغاص‌الآلی*، ص ۲۱۵؛ محمد مرسی عبدالله، ص ۱۰۴). با تداوم توسعه دوبی، این بندر در اوایل قرن چهاردهم / بیستم به‌آرامی جای بندرهای ایران را گرفت که به طور سنتی انبار کالاهای وارد شده به خلیج فارس بودند (هرد-بی، ص ۲۳۹، ۲۴۴). با این تغییر دوبی انبار محصولاتی شد که از هند، یا از طریق آن، و ایران وارد خلیج فارس و سپس به دیگر شیخنشیبهای خلیج فارس، ایران و هند صادر می‌شد (همان، ص ۲۴۴). افزون‌بینهای، مهم‌ترین عامل توسعه دوبی کساد بازارهای تجاری بندرلنگه و انتقال نقش بندرگاهی و تجاری آن به دوبی در ۱۳۲۰/۱۹۰۲ بود (محمد مرسی عبدالله، همانجا). کساد تجارت بندرلنگه در پی اعمال قوانین جدید گمرکی دولت ایران موجب مهاجرت بازرگانان ایرانی به بندر دوبی و بحرین شد (بریتانیا، *کنسولگری* ۱۳۷۹ ش، همانجا).

انگلیسیها امضا شد («ویلسون»<sup>۱</sup>، ص ۲۰۹؛ اسعدی، ج ۱، ص ۲۲۰)، موقعیت دوبی را تقویت کرد. دائمی شدن این قرارداد در ۱۲۶۹/۱۸۵۳، و پذیرش حکمیت استعمار انگلیس در نزاههای شیوخ و قبایل عرب (ویلسون، ص ۲۰۹-۲۱۰) نیز با منافع دوبی همسو بود. همچنین، در ۱۳۱۰/۱۸۹۲، حاکم دوبی، راشد بن مکتوم، به همراه دیگر شیخنشیبان خلیج فارس پیمانی با مقامات بریتانیا به امضا رساندند که به موجب آن، دولت انگلیس از شیخنشیبان عرب حمایت می‌کرد و در مقابل، حاکمان عرب حق هیچ‌گونه مکاتبه، مراوده و انعقاد پیمان با دولتهای دیگر جز بریتانیا را نداشتند. این پیمان (معروف به پیمان انحصاری) تا حدود هشتاد سال پارچه بود. این پیمان در واقع به‌سبب هراس دولت بریتانیا از فعالیت مقامات ایرانی در برقراری مناسبات با شیوخ عرب، از جمله حاکم دوبی، و بیم از تفاق دولتهای فرانسه و روسیه برای تضعیف موقعیت و سلطه بریتانیا بر خلیج فارس، بسته شد (هاویلی، ص ۱۳۸-۱۳۹؛ محمد مرسی عبدالله، ص ۲۳-۲۵). با این حال راشد بن مکتوم، که به سبب اختلافات داخلی و ترس از تفوق رقبای خویش از مقامات بریتانیایی کمک خواسته بود، این پیمان را پذیرفت (لاریمر، ج ۲، ص ۷۷۴-۷۷۵). مجتبه‌زاده، از اواخر قرن سیزدهم / نوزدهم، دوبی به‌سبب مناسبات

1. Wilson

صدور کالاهای قاچاق به بندرهای ایران نیز شده بود (سدیدالسلطنه، صید مروارید؛ حبل المتبین، همانجاها). بهر رو حاکم دوبی، مکتومین حشر (حک: ۱۳۲۴-۱۳۱۲)، حقوق گمرکی این بندر را الغو کرد که در پی آن، دوبی به صورت بندری آزاد در آمد و عاملی تعیین کننده در مهاجرت بازگانان ایرانی به دوبی بود. همچنین مذهب مشترک (تسنن) بیشتر این بازگانان با عربهای دوبی این مهاجرت را تسهیل کرد (لاریمر، ج ۷، ص ۴۵۶-۴۵۵، ج ۸، ص ۱۰۹۸؛ محمد مرسی عبدالله، همانجا؛ رضویان، ص ۱۹۳). پس از تاجران، گروهی از صنعتگران، کسبه و صیادان مروارید ایرانی نیز به دوبی مهاجرت کردند. تداوم محدودیتهای تجاری دولت ایران تا بعد از ۱۹۲۰/۱۳۳۸، موجب استقرار دائم ایرانیان مهاجر در دوبی شد (هرد-بی، ص ۲۴۵-۲۴۴).

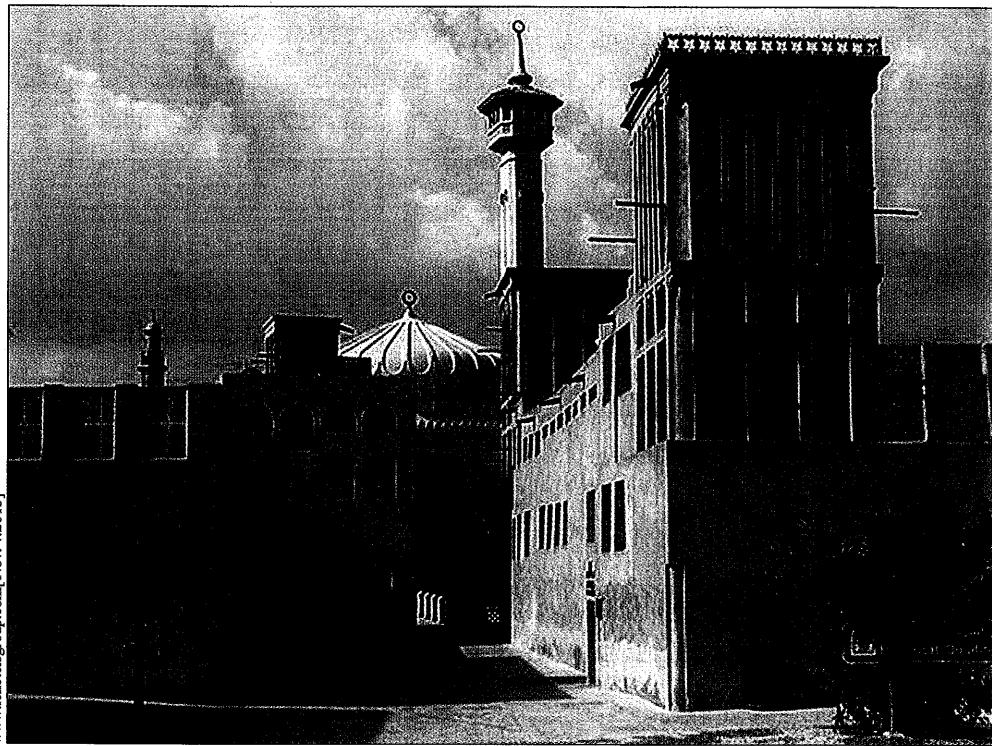
بسیاری از این مهاجران را اهالی بستک، از توابع شهرستان لار، تشکیل می دادند. به همین سبب محل اصلی سکونت ایرانیان در دوبی به محله بستکیه معروف شد (همان، ص ۲۴۵؛ بیمن، ص ۱۵۲). خانه‌های این منطقه را بناهای ایرانی و به همان سبک معماري سنتی نواحی کویری و جنوبی ایران ساخته بودند. مهم‌ترین ویژگی ساختمانهای این محله وجود بادگیرهایی بر فراز خانه‌ها و تقسیم ساختمان خانه به دو بخش اندرونی و بیرونی بود. گسترش این سبک معماري در دوبی، به‌ویژه تعبیه بادگیر بر فراز خانه‌ها که آثار آن تا امروز باقی است، علاوه بر تغییر منظر شهر، از تأثیرپذیری فرهنگی و اجتماعی این شهر حکایت می کند (هرد-بی، ص ۲۴۶-۲۴۵).

در اوایل قرن چهاردهم / بیستم که بندر دوبی هیچ‌گونه حقوق گمرکی نداشت، میزان درآمد حاکم حدود ۵۱۴۰۰ دلار در سال بود که بیشتر آن از صید مروارید حاصل می شد (لاریمر، ج ۷، ص ۴۵۴). صادرات دوبی به مروارید و ماهی خشک منحصر می شد، اما واردات آنجا را خرما، گندم، برنج، فلوات، پارچه، چوب و ادویه‌جات تشکیل می داد که از ایران، عراق، عمان و عمدهاً هند تأمین می شد. در همین دوران، شهر را دیواری بزرگ فراگرفته بود که قسمتی از آن واقع در جانب صحرا ویران شده، اما برجهای دفاعی آن همچنان پابرجا بود (همان، ج ۷، ص ۴۵۶-۴۵۵).

جمعيت شهر در آغاز سده چهاردهم / بیستم، در حدود ده هزار تن و متشکل از عربهای بومی، ایرانیان، بلوجها، و عربهای مهاجر کویتی، بحرینی، العحسایی (لحسا) سودانی بود. مذهب بیشتر ساکنان آنجا مالکی و برخی نیز حنبعلی بود. با مهاجرت ایرانیان، به‌ویژه قبیله بخارینه (بهارینه) که در اصل

(بوشهر)،<sup>۱</sup> ۱۹۰۲، ص ۵-۶؛ همو، ۱۹۰۶، ص ۱۴؛ لاریمر، ج ۷، ص ۴۵۶-۴۵۵، ج ۸، ص ۱۰۹۸). با این تغییر، کالاهایی که پیش از این در بندرلنگه تخلیه و سپس به سواحل جنوبی خلیج فارس صادر می شد مستقیماً به این مناطق انتقال می یافت. مقصد کشتیهای صید مروارید نیز دیگر بندرلنگه نبود، بلکه صید این کشتیها مستقیماً به دوبی و بحرین ارسال می شد (→ بریتانیا. کنسولگری (بوشهر)، ۱۹۰۶، ص ۱۹-۲۱). از این‌رو، یکباره دوبی به دو مین بازار تجارت مروارید، پس از بحرین، بدل شد (لاریمر، ج ۸، ص ۱۴۳۹-۱۴۴۰). در سالهای بعد، نبود مشکلات و تعطیل گمرک دوبی، برخلاف بحرین، موجب اقبال بیشتر تاجران مروارید به دوبی شد، چنان‌که بیشترین مروارید خلیج فارس از طریق این بندر صادر می شد. در همین دوران، ۲۲ نفر از اهالی دوبی و هشتاد نفر از هندیها مروارید بازارهای دوبی را صادر می کردند (سدیدالسلطنه، صید مروارید، ص ۳۰). تغییرات چشمگیر دوبی به روشنی از افزایش تعداد کشتیهای صید مروارید بندر نمایان است. تعداد کشتیهای این بندر در ۱۸۴۴/۱۲۶۰ حدود نود فروند بود (کارتر<sup>۲</sup>، ص ۱۶۰)، اما پس از ورود مهاجران، به ۳۳۵ فروند در ۱۹۰۷/۱۳۲۵ رسید که با ۶۴۶ خدمه، بیشترین تعداد صیادان مروارید را در میان شیخنشیان داشت (لاریمر، ج ۵، ص ۲۲۵۶). تداوم جذب مهاجران کرانه شمالی خلیج فارس، بار دیگر به افزایش تعداد کشتیهای دوبی به پانصد فروند در اوخر دهه ۱۹۱۰/۱۳۳۰ (مالیز، ج ۲، ص ۴۴۲) و به حدود هشتصد فروند در پایان دهه ۱۳۰۰ ش/ ۱۹۲۰ انجامید (سدیدالسلطنه، صید مروارید، همانجا). همچنین با افول بندرلنگه، کشتیهای بخار انگلیس شدن (→ لاریمر، ج ۸، ص ۱۴۰؛ حبل المتبین، سال ۳۳، ص ۱۵، ص ۱۳).

برابر مهاجرت بازگان از بندرلنگه، میزان تجارت بندرلنگه در فاصله ۱۹۰۲/۱۳۲۰ تا ۱۹۰۵/۱۳۲۳ به حدود  $\frac{1}{9}$  (از ۸۹۵۴۲۹ لیره استرلینگ به ۱۰۲۹۰۰ لیره) کاهش یافت (→ بریتانیا. کنسولگری (بوشهر)، ۱۹۰۶، ص ۱۳). افول این بندر، به رغم رونق یافتن بندرهای کرانه جنوبی، بر بوشهر و بندر عباس اثر منفی داشت (بیمن<sup>۳</sup>، ص ۱۵۲). چنان‌که بیشتر اشاره شد، تا پیش از اعمال قانون جدید مالیات، بندرلنگه انبار کالاهای واردشده به خلیج فارس بود که سپس به سواحل جنوبی (از مسقط تا بحرین) صادر می شد (→ بریتانیا. کنسولگری (بوشهر)، ۱۹۰۲، ص ۵؛ همو، ۱۹۰۶، ص ۱۲). اما از دهه ۱۹۱۰/۱۳۳۰، افزون بر انتقال این نقش به دوبی، این شهر محل



www.ichotelsgroup.com[Nov. 4.2013]

## محله بستکیه

پس از حدود ده سال، با بهبود اوضاع اقتصادی شهر، برخی از این مدارس بازگشایی شد (محمد مرسي عبدالله، ص ۱۰۸ - ۱۰۹).

صید مروارید، که تنها کالای بالازش تجاری و منبع درآمد بسیاری از اهالی دوبی بود، در آغاز دهه ۱۳۱۰ ش / ۱۹۳۰، براثر راه یافتن مروارید پرورشی ژاپن با نصف قیمت به بازارهای جهانی، به شدت کاهش یافت (سدیدالسلطنه، صید مروارید، ص ۴۹). نخستین گزارش از کاهش تجارت مروارید در دوبی به ۱۳۰۸ ش / ۱۹۲۹ بازمی‌گردد که ورشکستگی بسیاری از تاجران بزرگ، شیوع فقر و بیکاری و سرانجام قحطی و مرگ بسیاری از ساکنان شهر را در پی داشت (محمد مرسي عبدالله، ص ۱۰۵).

پس از ورشکستگی صید مروارید، عایدات گمرک و حقوق بندri مهتم ترین منبع مالی دوبی بود. مردم شهر نیز به صید ماهی و صدور آن به دیگر شهرهای سواحل خلیج فارس و ساخت و تعمیر کشتیهای کوچک اشتغال داشتند (جناب، ص ۲۳۳، ۲۳۵). به منظور ایجاد اشتغال برای کسانی که کار خود را در پی سقوط تجارت مروارید از دست داده بودند، مقامات دوبی به توسعه و تعمیق بندر و نیز احداث فرودگاهی برای پذیرش هواپیماهای نظامی انگلیسی و به کار گرفتن نیروهای محلی در آن پرداختند (هرد-بی، ص ۲۵۲). پس از جنگ

ایرانی بودند، شمار شیعیان نیز افزایش یافت (مجتبه‌زاده، ۱۳۷۹ ش، ص ۳۶۵؛ اسعدی، ج ۱، ص ۲۱۴، ۲۲۸). علاوه بر مسلمانان، حدود صد هندو نیز در دوبی ساکن بودند (لاریمر، ج ۷، ص ۴۵۵).

رشد جمعیت و توسعه اقتصادی دوبی، زمینه توسعه فرهنگی آن را نیز فراهم می‌کرد. نخستین مدرسه شهر را که مدرسه‌ای خیریه بود، در ۱۳۲۱، تاجر مرواریدی به نام محمد بن احمدبن دلموک ساخت (محمد مرسي عبدالله، ص ۱۰۷ - ۱۰۸). در همان سال، دویست دانشآموز در این مدرسه ثبت‌نام کردند که سه معلم و یک کارمند داشت (هرد-بی، ص ۴۵۳). معلمان این مدرسه، که احمدیه نام داشت، همانند دیگر مدارس شیخ‌نشینان خلیج فارس، از بندر لنگه و الحسا آمدند (محمد مرسي عبدالله، ص ۱۰۸). سه مدرسه بعدی دوبی به نامهای فلاحیه، جدید و السعاده، پس از فروکش کردن بحرانهای مالی ناشی از جنگ جهانی اول، در ۱۳۰۰ ش / ۱۹۲۱ تأسیس شد. مدرسه فلاحیه را یک تاجر مسیر بمیئی - حجاز ساخت که در توسعه آموزش‌های نوین در دوبی بسیار مؤثر بود و معلمان آن عراقی بودند. مدرسه السعاده را دو بازرگان بنیان نهادند. به رغم پویایی اولیه، این مدارس، در اواخر دهه ۱۳۰۰ ش، در پی ورشکستگی تجارت مروارید به ناچار تعطیل شدند.

هم‌زمان با تحولات داخلی شیخنشین دوبی، در ۱۳۳۱ ش/۱۹۵۲، به تشویق مقامهای انگلیسی پیمانی با عنوان شورای متصالح بین شیخنشینان خلیج فارس به‌امضا رسید که به موجب آن، سران این شیخنشینها بایستی حداقل دو نشست سالانه به ریاست کارگزار سیاسی انگلیس در دوبی داشته باشند. هدف از تشکیل این شورا زمینه‌سازی تأسیس فدراسیونی از این شیخنشینان بود (هاولی، ص ۲۵؛ اسعدی، ج ۱، ص ۲۲۴؛ اما این شورا کارکرد اجرایی نداشت و سرانجامی نیافت. در ۱۶ دی ۱۳۴۶/۶/۷ ظنیه ۱۹۶۸، دولت انگلیس اعلام کرد که تا پایان ۱۳۵۰ ش/۱۹۷۱ نیروهای خود را از منطقه خلیج فارس خارج خواهد کرد. تقریباً بلافاصله شیوخ ابوظبی و دوبی، به توصیه مقامهای انگلیسی، با حل مسائل مرز دریایی میان خودشان و شروع مذاکرات برای تعیین خطوط خاکی میان دو امارات، اتحاد خود و تأسیس «فراسیون امارات خلیج فارس» را اعلام کردند. این فدراسیون از سایر حکام امارات متصالح و سپس قطر و بحرین نیز برای پیوستن به این اتحاد دعوت کرد که پذیرفته شد (اسعدی، ج ۱، ص ۲۲۳-۲۲۵). در ۸ اسفند ۱۳۴۶/۸/۸ فوریه ۱۹۶۸، موافقت‌نامه فدراسیون امارات عربی را هفت شیخنشین و حکام قطر و بحرین امضا کردند، اما در جلسات بعدی بین اعضاء اختلافی درگرفت که به جدایی و اعلام استقلال بحرین در ۲۴ مرداد ۱۳۵۰/۱۵ آوت ۱۹۷۱ و قطر در ۱۰ شهریور/اول سپتامبر همان سال انجامید (همان، ج ۱، ص ۲۲۵). در پی این تغییر در فدراسیون و الغای تمام پیمانهای بریتانیا با شیخنشینان استقلال شیخنشینان فراهم شد. روز بعد، شیخنشینهای دوبی، ابوظبی، شارجه، ام‌القیوین<sup>\*</sup>، عجمان و فجیره<sup>\*</sup> ایجاد شدند و استقلال «اتحاد امارات عربی» را به‌جای «فراسیون امارات عربی» اعلام کردند که در اسفند/فوریه سال بعد، با پیوستن شیخنشین رأس‌الخیمه به این اتحاد، نام اتحادیه نیز به امارات متحده عربی تغییر یافت (همان، ج ۱، ص ۲۲۵-۲۲۶؛ بونفان<sup>۱</sup>، ص ۲۱۰-۲۱۱). بر اساس توافق اتحادیه، امیر ابوظبی، زايد بن سلطان آل‌نهیان (متوفی ۱۳۸۳ ش/۲۰۰۴<sup>۲</sup>؛ ← آل‌نهیان<sup>\*</sup>)، به عنوان رئیس دولت و راشد بن سعید آل‌مکتوم، حاکم دوبی، به عنوان نایب او برای پنج سال انتخاب شدند. مدت این ریاست با پایان یافتن این دوره چندین بار تمدید شد تا اینکه در ۲۱ اردیبهشت ۱۳۷۵ مه ۲۰، این دو منصب برای حاکم ابوظبی و دوبی دائمی شد (دولت‌الامارات العربية المتحدة، ص ۶۴-۶۲؛ بونفان، ص ۲۱۲). این هفت شیخنشین استقلال داخلی دارند و فقط در سیاستهای کلی کشور، از جمله مسائل

جهانی دوم (۱۳۱۸ ش/۱۹۴۵-۱۹۴۶)، سود سرشار خرید طلا از نقاط مختلف جهان و قاچاق آن به هند و پاکستان، تمول تدریجی ساکنان دوبی و توسعه آن شهر را به همراه داشت (جناب، ص ۲۳۵-۲۳۶؛ آنتونی، ص ۱۵۹، ۱۶۸؛ اسعلی، ج ۱، ص ۲۰۹).

از دهه ۱۳۱۰ ش/۱۹۳۰، مظاهر تمدن جدید نیز به تدریج در دوبی ظهر یافت. ورود اندیشه‌های برابرگرایی از خارج، اختلافات داخلی خاندان حاکم و نارضایی اقتصادی - اجتماعی مردم، به ظهر مجلس در ۱۳۱۷ ش در دوبی انجامید. با وجود اینکه مجلس پس از یک سال منحل گشت، اما منشأ تحولات چشمگیر سیاسی، اقتصادی و اجتماعی در شیخنشین شد (هرد-بی، ص ۲۵۵-۲۵۸؛ محمد مرسي عبدالله، ص ۱۲۶-۱۳۲). شهرداری دوبی نیز در دهه ۱۳۲۰ ش/۱۹۴۰ در یک اتفاق با سه کارمند تشکیل شد، هرچند که تا ۱۳۴۴ ش/۱۹۶۵ رسمیت نیافت («شهرداری دوبی»، ص ۴۶). در اواسط قرن چهاردهم / بیستم، دولتهاي ایران، کويت و انگلیس نیز مراکز آموزشی در دوبی تأسیس کردند (محمد مرسي عبدالله، ص ۱۳۶؛ جناب، ص ۲۲۸؛ هرد-بی، ص ۲۶۸). دولت ایران در ۱۳۳۶ ش ساخت دبستانی را در دوبی آغاز کرد (جناب، همانجا) که در ۱۳۴۸ ش مجموع دانش‌آموزان این دبستان و نیز دبیرستان و دانشسرای مقدماتی ایران حدود ۱۳۵۲ تن بود. در همان سال، وزارت آموزش و پرورش ایران ساخت مدرسه دخترانه‌ای را نیز در دوبی به‌عهده گرفت (مجتبه‌زاده، ۱۳۴۹ ش، ص ۱۰۸-۱۰۹). ایجاد یک شرکت تاسیسیانی در اواخر دهه ۱۳۱۰ ش/۱۹۳۰، تأسیس فرودگاه نظامی در ۱۳۱۶ ش/۱۹۳۷، راهاندازی شعبه‌ای از بانک بریتانیایی خاورمیانه در ۱۳۲۵ ش/۱۹۴۶، تشکیل نیروی پلیس در ۱۳۳۵ ش/۱۹۵۶، تأسیس شرکت برق و تلگراف و تلفن در ۱۳۳۶ ش/۱۹۵۷ و ساخت اولین فرودگاه مجده در ۱۳۳۷ ش/۱۹۵۸ از دیگر مظاهر تمدن جدید بودند (→ هرد-بی، ص ۲۴۷، ۲۴۹، ۲۵۲، ۲۶۸؛ محمد مرسي عبدالله، ص ۱۳۴-۱۳۵). دریافت وامی به مبلغ چهارصد هزار درهم در ۱۳۳۷ ش/۱۹۵۸ از دولت کویت برای توسعه بندر دوبی و نیز پرداخت هزینه طرح تأمین آب شرب شهر دوبی توسط شیخ قطر - که پرسش با دختر حاکم دوبی، شیخ راشد، ازدواج کرده بود - زمینه توسعه بیشتر دوبی را در دهه بعد فراهم کرد (فنلون<sup>۱</sup>، ص ۹۵). این تغییرات توسعه تجارت، رونق شغل‌های خدماتی و در ادامه مهاجرت سیاری را از ایران، پاکستان و هند به دوبی در پی داشت (→ محمد مرسي عبدالله، ص ۱۳۵؛ فنلون، ص ۸۲-۸۳).

ناخالص داخلی سهم بیشتری داشت. در همان سال، صنعت و تجارت هر کدام شانزده درصد، هتل و رستوران ۴٪، ارتباطات پانزده درصد، بخش مالی یازده درصد، مستغلات ده درصد، خدمات تجاری ۳٪ و بخش نفتی ده درصد تولید ناخالص داخلی دوبی را تشکیل می‌دادند («فت و اقتصاد امارات متحده عربی»، ص ۲۱).

در کنار درآمد ناشی از صنعت و تجارت، گردشگری مهم‌ترین منبع اقتصاد دوبی است، چنان‌که بیش از ۷۴ میلیون گردشگر در ۱۳۸۱ ش/۲ و شش میلیون در ۱۳۸۵ ش/۲ به دوبی سفر کرده‌اند («یاری نوختن‌دان، ص ۶؛ آلمکتوم، ص ۱۶۱»). مهم‌ترین عامل رشد سریع صنعت گردشگری دوبی، طرح‌های بزرگ عمرانی شهر است، از جمله اولین هتل زیرآبی دنیا و بزرگ‌ترین مجتمعه جزایر ساخته شر («کرین،<sup>۱</sup> ص ۱۹۶-۲۰۵؛ یاری نوختن‌دان، ص ۶، ۸، ۲۰»). اما مشهورترین طرح عمرانی دوبی برج خلیفه (بهره‌برداری دی ۱۳۹۰/ژانویه ۲۰۱۰) با ارتفاع ۸۲۸ متر است که بلندترین سازه جهان محسوب می‌شود. این برج شامل ۱۶۰ طبقه، بیش از هزار واحد آپارتمان، ۴۹ طبقه اداری، چهار استخر و کتابخانه مخصوص ساکنان است (برج خلیفه<sup>۲</sup>، ۲۰۱۳؛ کرین، ص ۲۰۵-۲۱۱؛ «آشنایی با برج خلیفه - دبی»، ۱۳۸۸ ش).

مراکز متعدد دانشگاهی دوبی، عامل دیگر رونق روزافزون این شهر است. امروزه بیش از هفتاد دانشگاه و کالج در دوبی وجود دارد که غالباً شعبه‌ای از دانشگاه‌های امریکایی، اروپایی و دانشگاه‌های کشورهای همسایه امارات است. از مشهورترین دانشگاه‌های دوبی، دانشگاه امریکایی دوبی<sup>۳</sup>، دانشگاه روسی دوبی<sup>۴</sup>، دانشگاه بریتانیایی دوبی<sup>۵</sup> و شعبی از دانشگاه‌های استفورد<sup>۶</sup>، میشیگان<sup>۷</sup> و میدلسکس<sup>۸</sup> انگلستان است. از دانشگاه‌های ایران نیز، دانشگاه شهید بهشتی و دانشگاه آزاد اسلامی در دوبی شعبه دارند («فهرست دانشگاه‌های دوبی»،<sup>۹</sup> ۲۰۱۳؛ دانشگاه<sup>\*</sup>). سرپرستی مدارس ایرانی امارات نیز در شهر دوبی واقع است. این نهاد با تابعیت هشت مجتمع آموزشی و حدود شش هزار دانش‌آموز، پنج مدرسه در دوبی به نامهای توحید دختران و توحید پسران، خدیجه کبری سلام‌الله‌علیها، سلمان فارسی، مدرسه کودکان استثنای احسان و مدرسه غیردولتی آداب دارد («سرپرستی مدارس جمهوری اسلامی ایران در امارات متحده عربی»، ۱۳۹۲ ش؛ مجتمع آموزشی نمونه و بین‌الملل توحید پسران - دبی، ۲۰۱۳). از دیگر

دفاعی، تابع رئیس دولت‌اند. بر همین اساس، حکومت شیخنشین دوبی را الیگارشی (گروهه سالاری) دانسته‌اند. این حکومت همچون شرکت بزرگ تجاری است که حاکم آن مانند مدیر عامل و رئیس هیئت مدیره بر همه امور اجرایی دولت نظارت می‌کند (آنtronی، ص ۱۵۴، ۱۶۷)، چنان‌که شهرداری دوبی تحت سیاست کلی حاکم دوبی و سپس وزارت صنعت و دارایی امارات عمل می‌کند («شهرداری دوبی»، ص ۴۶).

کشف معادن نفت اقتصاد شیخنشین دوبی را بار دیگر شکوفا کرد. یک شرکت امریکایی نفت را در ۱۳۴۶ ش/۱۹۶۹ در حدود ۹۶ کیلومتری ساحل دوبی کشف کرد. تا ۱۳۴۸ ش/۱۹۶۹، نفت بسیار کمی استخراج می‌شد، اما پس از این سال، بدویژه بعد از چهارابر شدن قیمت نفت در ۱۳۵۲ ش/۱۹۷۳، تولید آن بسیار افزایش یافت. از طریق درآمدهای نفتی، یک فرودگاه بین‌المللی و یک بندر عمیق با پانزده اسکله ساخته شد (آنtronی، ص ۱۵۳؛ هاولی، ص ۱۲)، ۲۵٪ سرمایه طرح عظیم (آنtronی، ص ۱۵۳؛ هاولی، ص ۱۲)، کشف نفت بر رشد جمعیت مؤثر بوده است، چنان‌که جمعیت دوبی در ۱۳۴۷-۱۳۵۴ ش/۱۹۷۵-۱۹۶۸ با جذب مهاجران خارجی سه‌بار افزایش یافت (اسعدی، ج ۱، ص ۲۱۰-۲۱۱).

با وجود این مقامات دوبی، برای جلوگیری از وابستگی دولت به درآمدهای نفتی، در ۱۳۵۵ ش/۱۹۷۶ ساخت بستر چیل علی را آغاز کردنده که در ۱۳۵۸ ش/۱۹۷۹ تکمیل شد. بندر چیل علی، که امروزه به دوبی متصل است، در ۳۴ کیلومتری جنوب غربی دوبی بر سر راه دوبی به ابوظبی و ۲۲۲ کیلومتری جزیره السلامه در مدخل خلیج فارس قرار داشت (سعید احمد عبده، ص ۱۵۳-۱۵۴). چیل علی با ۶۷ اسکله‌های کشور امارات)، بعد از راشد، دومین بندر بزرگ دوبی به شمار می‌رفت (همان، ص ۱۵۴؛ آلمکتوم، ص ۳۷، ۱۶۱). با توسعه این بندر، تعداد کشتیهایی که در این بندر پهلو می‌گرفند، از ۱۰۹ فروردند در ۱۳۵۸ ش/۱۹۷۹ به ۲۹۴۳ فروردند در ۱۳۶۵ ش/۱۹۸۶ افزایش یافت (سعید احمد عبده، ص ۱۶۴). سیاست کاهش وابستگی به نفت در سالهای بعد نیز پیگیری شد. در ۱۳۷۷ ش/۱۹۹۸، نفت هجدہ درصد تولید ناخالص داخلی دوبی و در ۱۳۸۲ ش/۲۰۰۳، ده درصد آن را شامل می‌شد. کاهش سهم نفت می‌بایست از سایر بخشها بهویژه تولید جبران می‌شد که در ۱۳۸۲ ش/۲۰۰۳، نسبت به نفت در تولید

1. Jim Krane

2. Burj Khalifa

3. American University Dubai

4. Russian University Dubai

5. British University in Dubai

6. Stafford University Dubai

7. Michigan State University Dubai

8. Middlesex University Dubai

9. "Dubai university list"

مروارید = المناص فى احوال غوص و الغواص، چاپ احمد اقتداری، تهران ۱۳۸۱ ش؛ همو، مغارض الالکی و منار الالکی، نسخه خطی کتابخانه مرکزی دانشگاه تهران، ش ۹۳۶۷؛ سرپرستی مدارس جمهوری اسلامی ایران در امارات متحده عربی، ۱۳۹۲ ش.

Retrieved Oct.13, 2013, from [www.uae-irs.com](http://www.uae-irs.com);

سعید احمد عبده، «ميناء جبل على (الامارات العربية المتحدة): دراسة في جغرافية النقل البحري»، مجلة البحث و الدراسات العربية، ش ۱۷ و ۱۸ (۱۹۹۰)؛ «شهرداری دوبی: ساختار و تشکیلات»، گردآوری و ترجمه شهرزاد فرزین پاک، شهرداریها، ش ۵۸ (اسفند ۱۳۸۲)؛ جیم کرین، دوبی: سریع ترین شهر دنیا، ترجمه هرمز همایونپور، تهران ۱۳۹۱ ش؛ مجتمع آموزشی نمونه و بین الملل توحید پسران - دبی - تأسیس ۱۳۳۶.

Retrieved Oct.13, 2013, from [www.bi-st.com](http://www.bi-st.com);

پیروز مجتهدزاده، خلیج فارس: کشورها و مرزها، تهران ۱۳۷۹ ش؛ همو، شیخنشینی خلیج فارس، تهران ۱۳۴۹ ش؛ مرکز دبی للاحصاء، ۲۰۰۰.

Retrieved July 8, 2013, from <http://www.dsc.gov.ae/Reports/-912147808CSSB00-03-01.pdf>؛ همو، ۲۰۱۰.

Retrieved July 8, 2013, from <http://www.dsc.gov.ae/Reports/DSC-SYB-2010-01-01.pdf>؛ «نفت و اقتصاد امارات متحدة عربی»، نامه اتاق بازرگانی، ش ۴۳۶ (مرداد ۱۳۸۳)؛ داریوش پاری نوختن، اطلاعات گردشگری دبی، مشهد ۱۳۸۸ ش؛

John Duke Anthony, *Arab states of the lower Gulf: people, politics, petroleum*, Washington, D.C. 1975; William O. Beeman, "Gulf society: an anthropological view of The Khalijis-their evolution and way of life", in *The Persian Gulf in history*, ed. Lawrence G. Potter, New York: Palgrave Macmillan, 2009; Burj Khalifa, 2013. Retrieved Oct.13, 2013, from [www.burjkhalifa.ae](http://www.burjkhalifa.ae); Robert Carter, "The history and prehistory of pearling in the Persian Gulf", *Journal of the economic and social history of the Orient*, vol.48, no.2 (2005); "Dubai: a new world", The Economist, 2013. Retrieved Aug.11, 2013, from <http://www.economist.com/node/13527891>; "Dubai university list", Dubai FAQs information guide, 2013. Retrieved Oct.13, 2013, from [www.dubaifaqs.com/universities-dubai.php](http://www.dubaifaqs.com/universities-dubai.php); Kevin Geral Fenelon, *The trucial states: a brief economic survey*, Beirut 1969; Donald Hawley, *The trucial states*, London 1972; Frauke Heard-Bey, *From trucial states to United Arab Emirates: a society in transition*, London 1982; Iranian Hospital-

مراکز ایرانی دوبی، بیمارستان ایرانیان (ساخت: ۱۳۴۹ ش / ۱۹۷۰ زیرنظر هلال احمر ایران) با مجموع ۱۵۰ تخت است که از مجھزترین و پرمراجعه ترین بیمارستانهای دوبی به شمار می رود (→ بیمارستان ایرانی - دبی<sup>۱</sup>، باشگاه ایرانیان دوبی از دیگر مراکز مشهور ایرانی این شهر است → باشگاه ایرانیان دبی، ۲۰۱۳).

زبان رسمی شیخنشین دوبی عربی و همچون زبان عربی سایر شیخنشینان، شبیه عربی رایج در عربستان سعودی و عراق است. زبان انگلیسی نیز در بین تحصیل کرده های دوبی رایج است و در مدارس، به عنوان زبان دوم تدریس می شود. همچنین زبانهای فارسی، هندی و پاکستانی به سبب کثرت بازارگان این کشورها در بازار شهر رواج دارد (اسعدی، ح ۱، ص ۲۱۴، ۲۶۲). همگام با رشد فزاینده اقتصاد دوبی، جمعیت این شیخنشین نیز رشدی چشمگیر داشته است. در ۱۳۷۹ ش / ۲۰۰۰، جمعیت این شیخنشین ۸۶۲۳۸۷ تن بوده است که از این تعداد فقط ۲۳۳۱۵ تن شهرنشین نبوده اند (→ مرکز دبی للاحصاء، ۱۹۰۵۴۷۶ ش / ۲۰۱۰). طبق آمار ۱۳۸۹ ش / ۲۰۱۰، جمعیت آن ۱۳۸۹ ش / ۲۰۱۰، تن شده بود (→ همو، ۲۰۱۰). ترکیب جنسیتی جمعیت در این شیخنشین در خور توجه است، بر اساس سرشماری ۱۳۸۹ ش / ۲۰۱۰، تعداد مردان ۱۴۸۵، ۴۶ و شمار زنان ۴۳۰، ۴۰۲ تن بوده است (→ همانجا). این اختلاف به سبب حضور انبوه مردان مهاجری است که در دوبی شاغل اند. بنا به آمار وزارت کار امارات، ملیت نیروی کار دوبی متعلق به ۲۰۲ کشور است (→ «دبی»، ۲، ۲۰۱۳). در سرشماری ۱۳۸۹ ش / ۲۰۱۰ و پس از آن، از جمعیت روستایی دوبی ذکری به میان نیامده است.

منابع: «أشنایی ببرج خلیفة - دبی»، همشهری آنلاین، ۱۵ دی ۱۳۸۸؛ Retrieved Oct.13, 2013, from [www.hamshahrionline.ir/details/98811](http://www.hamshahrionline.ir/details/98811)؛ محمد آل مكتوم، رئیسی: التحدیات فی سبلق التمیز، دبی ۲۰۰۶؛ مرتضی اسعدی، جهان اسلام، تهران ۱۳۶۶-۱۳۶۹ ش؛ باشگاه ایرانیان دبی، ۲۰۱۳.

Retrieved Oct.13, 2013, from [www.icd.ae](http://www.icd.ae)؛

پل بونفان، «واقع نگاری امارات متحده عربی»، در شب چزیره عربستان در عصر حاضر، زیرنظر پل بونفان، ج ۳، ترجمه ابوالحسن سروقد مقدم، مشهد: بنیاد پژوهش‌های اسلامی، ۱۳۸۰ ش؛ محمدعلی جناب، خلیج فارس: آشنائی با امارات آن، تهران ۱۳۴۹ ش؛ دوله‌الامارات العربية المتحدة، ابوظبی: وزارت اعلام و الثقافة، ۲۰۰۱؛ محمد تقی رضویان، «خلیج فارس: خلیج ایرانیان»، در مجموعه سخنرانیهای چهارمین کنگره جغرافی دانان ایران، مشهد: دانشگاه فردوسی، دانشکده ادبیات و علوم انسانی، ۱۳۵۶ ش؛ محمدعلی سدیدالسلطنه، صید

اللثالی، به تاریخ ۷۲۲) چنین آمده است که «جمعیت بلاد عراق عجم را فَهْلَوَه می‌گویند و سختان ایشان را فَهْلَوَه؛ و قبیله‌ای بودند در همدان که ایشان را اورامنان گفتندی که همیشه دوبیتی گفتندی. دوبیتی فَهْلَوَه را به جهت آن اورامنان می‌گویند» (ص ۵۲۴). در قرن هفتم شمس قیس (ص ۱۰۵-۱۰۴) برای فَهْلَوَه که قالب دوبیتی دارد سه وزن جداگانه بر شمرده است، که عبارت‌اند از: «مفاعیلن مفاعیلن فعلون»، «فاعلاتن مفاعیلن فعلون» و «مفعولاتن مفاعیلن فعلونی». شمس قیس (ص ۲۹-۲۸)، درآمیختن این سه وزن را ناشی از بی‌اطلاعی گویندگان فَهْلَوَه‌یات از علم عروض و اصول افاعیل وزن شعر فارسی دانسته است. اگر فَهْلَوَه‌یات مطابق شیوه گویشی آنها خوانده شود و نه سیاق فارسی آن، و در تقطیع دوبیتیها، اعتبار به شکل مسموع داده شود، مشکل اختلاف وزن عروضی فَهْلَوَه‌یات، که همگی در رکن نخست رخ می‌دهد، حل خواهد شد (→ شمیسا، ص ۳۵۰-۳۵۱).

به نظر ملک‌الشعرای بهار (ج ۱، ص ۱۲۷-۱۲۸)، بحر هرج مسلس یا بحر مشاکل، که همان وزن دوبیتی است، یکی از اوزان اشعار قدیم دوران ساسانی است که در عهد تمدن اسلامی اصلاحاتی در آن شده و به قالب عروض درآمده است. منظومه پهلوی درخت آسوریک که وزن دوازده هجایی دارد، از جمله این اشعار است که به آنها چامه می‌گفتد. به نوشتهٔ حیدریان کامیار (ص ۵۲)، وزن دوبیتی خاص ایرانیان است و در عروض عرب هرج فقط در مربع آمده و اصولاً بحر هرج جزو بحرهای کم استعمال در شعر عربهای است (حسنی، ص ۲۰).

از محمود وراق هروی\* (متوفی ۲۲۱)، که یکی از قدیم‌ترین شاعران زبان فارسی است، دو بیت در قالب دوبیتی نقل شده (→ اشعار پراکنده قدیم‌ترین شعرای فارسی زبان، ج ۲، ص ۱۸)، که هم در صحت انتسابش به او تردید است و هم در دوبیتی بودنش و احتمال بسیار دارد که بخشی از یک قطعهٔ یا قصیده بوده باشد.

یکی از گویندگان قدیم که فَهْلَوَه‌یات در قالب دوبیتی سروده، باباطاهر همدانی است. وی را مهم‌ترین شاعر دوبیتی‌گوی زبان فارسی می‌شناسند، اما متأسفانه استناد و منابع مکتوبی از زندگی و اشعار او در دست نیست. بیشتر دوبیتیها که امروز به باباطاهر همدانی نسبت می‌دهن، از لحاظ صورتهای واژگانی و زیانی با آنچه در منابع قدیم آمده، تفاوت‌های بسیار دارد. ترانه‌های باباطاهر با توجه به دست‌نویسهایی که از سده هشتم تا سیزدهم به جای مانده است، بین ۸ تا ۱۲۰ بیت است (→ اذکائی، ص ۱۴۵-۱۴۸). تعداد این دوبیتیها در دیوان باباطاهر که به همت وحید دستگردی در ۱۳۰۶ شن فراهم آمده است، به ۲۹۶ دوبیتی می‌رسد.

Dubai, 2013. Retrieved Oct.13, 2013, from www.ihd.ae; J.B. Kelly, *Britain and the Persian Gulf: 1795-1880*, Oxford 1968; John Gordon Lorimer, *Gazetteer of the Persian Gulf, 'Omān, and central Arabia*, Buckinghamshire 1986; *The lower Gulf islands: Abu Musa and the Tunits*, ed. P.L. Toye, Chippenham, England: Archive Editions, 1993; Samuel Barrett Miles, *The countries and tribes of the Persian Gulf*, vol.2, London 1966; Muhammad Morsy Abdullah, *The United Arab Emirates: a modern history*, London 1978; United Kingdom. Consulate (Bushehr), *Report for the year 1901 on the trade and commerce of the Persian Gulf*, London 1902; idem, *Report for the year 1905 on the trade and commerce of Bunder Abbas and Lingah*, London 1906; Arnold Talbot Wilson, *The Persian Gulf*, London 1959.

/ مرتضی دانشیار /

**دوبیتی**، از قالب‌های کهن شعر فارسی که از دو بیت هم‌وزن و هم‌قاویه تشکیل شده است. رعایت قافیه در مصراع‌های اول، دوم، و چهارم الزامی و در مصراع سوم آزاد است. وزن دوبیتی «هزَّاج مسْلِس مَحْذُوف» یا «مفاعیلن مفاعیلن مفاعیلن فعلون» است. این وزن اختصاص به دوبیتی ندارد و شاعران گذشته در قالب آن مثنوی و غزل و قطعه هم سروده‌اند. ویس و رامین اثر فخرالدین اسعد گرگانی (متوفی پس از ۴۴۶) — که از قدیم‌ترین منظومه‌های عاشقانه ایرانی است — در این وزن است (→ بهار، ج ۱، ص ۱۳۱).

دوبیتی از لحاظ قالب همانندی بسیاری با رباعی دارد. خاستگاه دوبیتی را مغرب ایران (مادستان) و خاستگاه رباعی را مشرق ایران (خراسان) دانسته‌اند (اذکائی، ص ۱۹۰). دوبیتی برخلاف رباعی، که از قالب‌های مقبول خواص شاعران بوده، بیشتر در بین عامه مردم رواج داشته است. بیشتر فَهْلَوَه‌یات\* کهن، یعنی اشعاری که به گویش‌های آذری، رازی، کردی و لری و جز آنها سروده شده، در وزن و قالب دوبیتی است. از این‌رو، در دیوان اغلب شاعران فارسی‌گوی، از قدیم‌ترین دوران تاکنون، کم و بیش چند رباعی دیده می‌شود که همگی به زبان فارسی دری است، اما از دوبیتی — که بیشتر در فَهْلَوَه‌یات تجلی می‌یافته و رسماً ادبی نداشته — تعداد اندک باقی مانده است (→ بهار، همانجا).

ظاهراً دوبیتی را بیشتر با ساز و آواز می‌خوانده‌اند (→ منوچهری، ص ۱۳۷: «بساز چنگ و بیاور دوبیتی و رجزی»). در سفینهٔ تبریز — که یکی از مأخذ هم در شناخت فَهْلَوَه‌یات است — جزو امالی امین‌الدین ابوالقاسم حاج بُلَه\* (با عنوان اللطائف