

## سیر تحول قشر دریانوردان در نظام اجتماعی ایران زمین

علی بحرانی پور

هدف مقاله حاضر شناسایی منشاء دریانوردی ایران و سیر تحولات در قشر دریانوردان ایرانی می باشد. برای رسیدن به چنین هدفی، روش تحلیل و تبیین تاریخی با دیدی جامعه شناختی (از منظر طبقاتی) به کار گرفته شده است. منابع تحقیق نیز عمدتاً منابع کتابخانه ای از جمله کتب تاریخی همچون تألیفات هرودت، گزنون، توسیدید و...، یافته های باستان شناسی از جمله مهرها و کتیبه های و نیز منابع اسطوره ای ایران است. متن مقاله گرچه براساس ترتیب زمانی وقایع است، محدوده جغرافیایی آن در اصل پیرامون خلیج فارس، به عنوان هسته پیدایش دریانوردی ایران، است. اما به کشورهای که توسط هخامنشیان تحت تابعیت درآمد، بعنوان بخشی از نیروی دریایی چند ملیتی هخامنشی نیز نظر دارد و از این رو به سابقه دریانوردی در آنها اشاره می شود. و چون در منابع تاریخی اشارات مستقیم اندکی به اقشار دریانورد شده است، این مقاله خواهد کوشید از لابلای وقایع عصر هخامنشی که مرتبط با دریا بوده است، فراز و نشیب زندگی این اقشار را استخراج و استنباط نماید. از این رو جنگها و وقایع مربوط به دریا از مسائل مورد توجه در این مقاله بوده است.

### 1- مدخل

#### 1-1 زمینه جغرافیایی آب و هوایی خلیج فارس

موقعیت جغرافیایی جنوبی ترین نقطه خلیج فارس بر حسب فاصله از خط استوا حدود 26 درجه و 30 دقیقه عرض شمال می باشد. بنابراین خلیج فارس تماماً در منطقه معتدل شمالی زمین قرار دارد. فاصله بین جنوبی ترین نقطه آن تا مدار رأس السرطان، که حد فاصل منطقه استوایی و معتدل زمین است، بیش از 3 درجه نیست و حتی شمال نقطه خلیج فارس کمتر از 7 درجه با مدار رأس السرطان فاصله دارد پس به این ترتیب تمام خلیج فارس در طوقه بسیار گرم و جنوبی منطقه معتدل شمالی است، که از نظر عرضی جغرافیایی شبیه به مصر، لیبی و نواحی شمال صحرای آفریقا است.<sup>1</sup>

وضع ناهمواری در نوار ساحلی به فاصله 200 کیلومتر از ساحل چنین است که بدنه پله مانند فلات ایران در برخی مناطق از ساحل آغاز می شود و در برخی نواحی داخلی تا 3000 متر ارتفاع می یابد. عمق خلیج نیز از سمت شمال به جنوب کاسته می شود. از این رو کار کشتیرانی در بنادر ایران آسانتر، مساعدتر و کم خطر تر (خطر برخورد کشتی با سنگهای ساحلی) از بنادر ساحل جنوبی خلیج فارس است.<sup>2</sup>

در سمت شمال غربی خلیج فارس (خوزستان) معادن نفت وجود دارد که در گذشته به صورت تراوش قیر طبیعی مورد استفاده مردم و کشتی‌سازان آن نواحی بود.

در چنین نواحی درختان جنگلی تنومندی که به کار ساخت کشتی‌های بزرگ بیاید، در حد قابل اعتنایی وجود نداشت. موقعیت جغرافیایی خلیج فارس، وضع ناهمواریهای آن و واقع شدن در کنار بیابان شبه جزیره عربی، موجب پیدایش و تثبیت آب و هوای خاصی در منطقه خلیج فارس شده است. که از میان اجزای متنوع آن، از جهت ارتباط به بحث این مقاله، به بادهای این منطقه اشاره می‌شود. خلیج فارس از نواحی بسیار گرم دنیا است که بی‌شک در میان نواحی هم عرض خود از حیث گرما نظیر ندارد. متوسط دمای سالیانه آنجا از 24 تا 28 درجه سانتیگراد متغیر است. و حداکثر گرمای آن به حدود 53 درجه می‌رسد. گرمترین ماههای سال تیر و مرداد و خنک‌ترین ماهها در آنجا دی و بهمن است. در خلیج فارس تحت تأثیر هسته‌های هوای کم فشار دریای مدیترانه که پس از عبور از صحرای سوریه و عراق به ایران می‌رسند، در ماههای آبان تا فروردین بطور متوسط هر 5 روز یک بار باد می‌آید (بادهای شمال غربی و جنوب غربی). در ماههای گرم سال نیز طوفانهای موسمی هندوستان از جهت جنوب شرقی رسیده و هوای خلیج فارس را تحت تأثیر قرار می‌دهند ولی اثر آنها به هیچ وجه به پای طوفانهای غربی مدیترانه ای نمی‌رسد. بطور کلی بادهای دو گونه اند: یکی بادهای محلی، و دیگری بادهای منظم و فصلی. مهمترین بادهای محلی خلیج فارس عبارتند از: باد شمال که از اواسط خرداد تا اواخر تیر با نظم و شدت بسیاری از سمت سوریه و عراق می‌وزد و برای سفرهای کوتاه دریایی مناسب است. باد شنی (باد شمال شرقی)، که در ناحیه هرمز می‌وزد و معمولاً باران آور است. و باد شرجی (باد جنوب شرقی) که زمستانها به سمت مدیترانه می‌وزد و در تابستان رطوبت دریا را به سواحل شمال می‌آورد و بنابراین نامطلوب است. اما بادهای منظم و فصلی، که معمولاً شدید نیستند، در زمستان که هوای مجاور آبهای گرم خلیج فارس از هوای مجاور فلاتهای عربستان و ایران گرمتر است، از شمال و جنوب به طرف داخل خلیج و از آنجا از سمت شمال غربی به جنوب شرقی به موازات ساحل می‌وزند. اما همین که هسته‌های کم فشار مدیترانه ای به خلیج فارس برسد، نظم بادهای به هم می‌خورد و از سمت جنوب شرقی، شمال غربی یا جنوب غربی به سمت مدیترانه می‌وزند.<sup>3</sup> بنابراین احتمال می‌رود که دریانوردان سواحل، مثلاً فنیقی‌ها در فصل زمستان به راحتی می‌توانسته‌اند از شمال خلیج فارس به سمت بحرین و عمان و هندوستان مسافرت کنند و شاید این یکی از دلایل رونق دریانوردی در این مناطق بوده است.

## 1-2 زمینه تاریخی و اقتصادی دریانوردی در خلیج فارس

علت آوردن آشوریان و بابلیان در مقدمه این است که بعدها نیروهای دریایی آنان در نیروی دریایی هخامنشی هضم شد با توجه به تعریف جهانی بودن بر امپراتوری هخامنشی بر طبق برخی نظریه‌ها، سه شاخه نژاد انسان باستانی در کرانه‌های خلیج فارس می‌زیسته‌اند، که عبارتند از: دراویدیها Dravidians در کرانه‌های مکران و بلوچستان، سامی‌های شبه جزیره

عربستان که حامی های سیاه و بومی Eur- Negrito را در درون خود حل کردند. و ایلامیان در جنوب غربی ایران. برخی منابع از سکونت اقوام سومری، فنیقی و بابلی نیز در مجاورت خلیج فارس یاد کرده اند.<sup>4</sup>

سامی ها نیز اقوامی بودند که شاخه هایی از آنها بعدها در شبه جزیره عربی به نام آرامی، در مشرق به نام بابلی و آشوری، در جنوب به غرب و در مغرب شبه جزیره (یعنی در سواحل مدیترانه) به نام فنیقی و یهودی مشهور شدند. همگی این اقوام در سرزمینهایی که امروزه شامل عراق، اردن، سوریه، لبنان، فلسطین، شبه جزیره عربی و یمن است و هلال اخضر نامیده می شد می زیستند.<sup>5</sup>

چنانکه در گزارش پنجاه سال باستان شناسی فرانسه در ایران آمده است برخی از این اقوام سامی، از جمله سومریان، قبل از استقرار دولت ایلام در اطراف شوش می زیسته اند و با استیلای ایلامیان بر آنجا سامیان به خدمت آنان در آمدند. از سوی دیگر متون سومری و اکدی کما بیش منسوب به این دوره، به حیات تجارت دریایی در خلیج فارس در اوایل هزاره 3 ق.م. اشاره دارد. تا آنجا که مردم بین النهرین از این طریق مس، چوب، عاج و سنگهای قیمتی و حتی پیاز مورد نیاز خود را وارد می کرده اند. لیست نامهای شاهان افسانه ای، نیمه افسانه ای و تاریخی سومر، حمله آنان را به ایلام یادآور می شود. اکدی ها هم در قرن 23 ق.م. مدتی را بر ایلام حکمرانی نمودند.<sup>6</sup> اما فنیقی را باید مشهور ترین قوم معاصر را که در همسایگی ایلام به دریا نوردی و تجارت مشغول بودند دانست که به امر دریانوردی اشتغال داشتند.

بنا به گفته هروودت آنان منشأ خود را از سواحل خلیج فارس می دانستند. اما شواهدی آنان را به بحرالمیت منتسب می سازد. در حال قبرستان منطقه ابوعلی در نزدیکی بندر منامه در بحرین که به فنیقیان منسوب است، نشان می دهد که آنان در خلیج فارس بازرگانان ماهر و فعالی بوده اند. علاوه بر این آنان در 1100 ق.م. پاپیروسی را از مصر به سواحل شام بردند. تورات نیز به تجارت وسیع دریایی آنان اشاره نموده است. روایات کتاب کهن گنزارا (کتاب مقدس صائبین = مندائیان) نیز مهارت نجاران و کشتی سازان شهر حران در ساحل فرات در میانه راه موصل و شام را تایید نموده است.<sup>7</sup> فنیقیان در سواحل شرقی مدیترانه بنادر مشهور صور (تیر) Tyre، صیدا و بیبلوس Byblos را بنا نمودند و حتی مستعمراتی در کارتاژ (تونس فعلی) و احتمالاً قبرس پدید آوردند. و علاوه بر تجارت میان هند و عربستان، تجارت دریایی شرق مدیترانه را نیز به دست گرفتند. و با استفاده از منابع محلی چوب چنار و سرو، کشتی های بزرگی ساختند. به طوری که در قرن 9 ق.م. در کنار کشتی های بادبانی هندی که به گروهی مردان پاروکش مجهز بودند و ادویه، حریر، شال، انواع چوب، آبنوس و پارچه های زری را با خود می آوردند. فنیقی ها نیز در کرانه های شرقی مدیترانه کالای مزبور را از راه فرات به دولت های حوضه مدیترانه و اروپا می رساندند. آنان از افریقا عاج، از تونس مرجان، از اسپانیا نقره، از بریتانیا قلع، از بالتیک عنبر، از قبرس مس و چوب سرو و از کرانه های دریای سیاه آهن و برده به خلیج فارس می آوردند. برخی محققین معتقدند که فنیقی ها تجر بیات خود در دریا نوردی،

تجارت و روابط بین‌المللی دریایی را به کمک قوم مینونن (مینوسی)، که پیش از ایونی‌ها در یونان و اطراف جزیره کرت می‌زیستند، تکمیل نموده بودند.<sup>8</sup> فنیقی‌ها به چنان ثروتی و نیروی دریایی وسیعی دست یافتند که بعدها به خدمت نیروی دریایی هخامنشی در آمدند. و نیز قرن‌ها بعد سلطه خود بر تجارت مدیترانه را حفظ نمودند. تا اینکه رومیان آنان را در جنگ‌های پونیک شکست دادند و بر اقتدار آنان در حوضه مدیترانه ضربات مهلکی وارد ساختند.

آشوریان امپراتوری نظامی قدرتمندی بودند که ناوگان دریایی خود را عمدتاً برای فتوحات به کار می‌بردند. چنانکه نخستین کتیبه‌های آشوری که سارگن کبیر در 2872 ق.م. نگاشته است، حاکی از تصرف جزیره نی‌دوک کی و نیز عملیات دریایی در سواحل خلیج فارس می‌باشد. در این کتیبه از خلیج فارس تحت عنوان سرزمین سیاهپوستان یاد شده است. آنان در نیمه اول هزاره اول پیش از میلاد منافع تجاری بسیاری در خلیج فارس داشتند و بر سلطه بر تجارت این منطقه تأکید می‌نمودند. چنانکه کتیبه‌های نارام سین آشوری جانشین سارگن، خبر از تصرف ماگان (عمان) و آوردن غنایمی چون، مس، سنگ چخماق و گله‌های بز به سرزمین آشور دارد. از این گذشته در آن زمان کشتی‌های عمان و بحرین انواع کالاهای را بین هندوستان و نواحی اروند جابه‌جا می‌کردند. این مطلب را تشابه مهرهای یافته شده در نزدیکی بغداد و نیز مهرهای هندی تأیید می‌نماید.<sup>9</sup> نقوش برجسته آشوری نشان می‌دهد که نیروی دریایی آشوریان به گروهی غواصی نیز مجهز بود که عمدتاً برای نفوذ به درون قلعه‌ها از طریق خندق‌های پر از آب و آبراه‌های شهرها، مهارت بسیاری داشته‌اند. و حتی از خیک‌های چرمی که از پوست حیواناتی چون بز و گوسفند ساخته شده بود، استفاده می‌نمودند تا اکسیژن مورد نیاز خود را برای تنفس در زیر آب تأمین نمایند.<sup>10</sup> آنان بنا به گواهی بسیاری منابع از جمله روایات نیمه اساطیری ارمنی، نجاران و فلز کاران ماهری بودند.<sup>11</sup> و کشتی‌های محکمی می‌ساخته‌اند.

بابلیان مردمی ثروتمند و تجمل‌گرا و دارای ناوگان دریایی و رودخانه‌ای وسیع و بنداری پررونق بودند. بابل به دلیل قرار گرفتن در میانه راه دریایی که دره رود سند را به دریای مدیترانه و دریای سیاه می‌پیوست، مرکز عمده تجارت بین‌المللی در آسیای غربی به شمار می‌رفت و بیشتر این رونق را مدیون ناوگان خود بود. کتاب اشعیا، که یکی از اسفار تورات و مربوط به حدود قرن هفتم ق.م. است، این مطالب را تأیید می‌نماید. نمایشنامه ایرانیان اثر ایسکیوس یونانی نیز ثروت بابل و مهارت نیروی دریایی آن را ستوده است.<sup>12</sup>

و بی‌دلیل نیست که بابلی‌ها، همچون مینونن‌ها در یونان، از حدود 3000 ق.م. خدایانی چون «رع» (خدای آب‌های شیرین) و بسیاری از خدایان دریایی افسانه‌ها شبیه بود، می‌پرستیدند.<sup>13</sup> بابلیان در قرن ششم ق.م. بندری در کنار مرداب و نیز شهر ترودن Teredon را در ساحل غربی فرات بنا نمودند. از این گذشته بخت النصر دوم بابلی بندر فنیقی صور در سواحل شرق مدیترانه را ویران نمود تا شهر ترودن جایگاه تجاری آن بندر را اشغال نماید. چنانکه ترودن تا زمان نثار خرس (دریا سالار

اسکندر مقدونی) بزرگترین بازار کالاهای عربستان و هند بوده است. شهر کلدانی اور نیز از شهرهای مهم تجارت دریایی آن روزگار بود.

بابلیان از زمان بخت النصر اول (1123 – 1146 ق.م) به عیلام سلطه داشته و از سواحل شمال خلیج فارس نیز بهره می بردند. و حتی نمادهایی از فرهنگ و تمدن و دریا نوردی آنان در عصر هخامنشی نیز به ایران منتقل شد. تصویر خدای بابلی و دریاها و آب و آنسی Oannes که به شکل نیم ماهی و نیم انسان بر دیوارهای کاخ بار کورش در پاسارگاد تصویر شده است، شاهی بر این مدعاست.<sup>14</sup>

## 2- دریانوردی در ایران

### 2-1 آغاز دریا نوردی ایرانیان

تمدن ایلام که در دشت های جنوب غربی ایران در میان خلیج فارس از سمت جنوب، تا ایذه در شمال و تا بین النهرین از مغرب و تا نزدیکی شهر ادرکرمان و شهر سوخته زابل امتداد داشت، از اواخر هزاره چهارم قبل از میلاد با تمدنهایی که در بالا ذکر شد، معاصر و معاشر بوده است. چنانکه حفاریات باستان شناسی نشان می دهد، مهمترین مراکز دریانوردی ایلامیان بندرلیان (ریشهر یا بوشهر) به عنوان واسطه راه دریانوردی هند به شوش و جزیره خارک بوده است. حفاریهای م.و.ژ. پزار Pezard فرانسوی در سال 1913 م. ساختمانهای آجری کتیبه داری از عهد شوتروک ناخونته ایلامی را در اطراف بوشهر کشف کرد.<sup>15</sup> که احتمالاً معبدی وقفی برای الهه ایلامی کیویرشا موسوم به بانوی لیان بوده است.<sup>16</sup> جزیره خارک نیز بنا به حدسیات گیرشمن، از 3000 ق.م. بخشی از دولت ایلام بود و فاصله لیان تا آنجا با یک کشتی بادی بیش از سه تا چهار ساعت نبوده است.<sup>17</sup> دامنه قلمرو ایلام تا ایالت فارس (تپه ژالیان) در دشت فسا می رسید. سفالینه هایی بزرگ با نقوش ماهی از تمدن ایلام در آن نقاط توسط شخصی به نام توللی کشف شده است.<sup>18</sup> ایلامیان بندر لیان را به مرکز تجاری پر رونقی برای بازرگانی با مصر و هندوستان تبدیل نمودند. تا آنجا که لیان توانست به بنادر مشهور آن روزگار از جمله جراء، خاراکس، بحرین و تردون رقابت نماید. کالاهای اقتصادی مهم این دوران بسیار متنوع و شامل مازاد محصولات کشاورزی، دامی، معدنی و مصنوعات دستی بود که از آن جمله اند: جو، گندم، ذرت، خرما و سبزی از بین النهرین و خوزستان، بز و گوسفند و فراورده های دامی از فلات ایران، مس، سنگ آتش زنه و نمک از عمان، عاج، چوب و برده از شرق آفریقا.<sup>19</sup>

در آن روزگار دوره اصلی در تجارت دریایی بین المللی مطرح بود یکی راهی که هند را از طریق اقیانوس هند، دریای عمان خلیج فارس، رودهای جنوب غربی ایران، بین النهرین، حاشیه غربی شبه جزیره عربی و دریای سرخ، به سواحل شرقی دریای

مدیترانه متصل می کرد. و دیگری راهی که بنادر شرق دریای مدیترانه را به شمال آفریقا و جنوب اروپا متصل می کرد. از این گذشته راهی وجود داشت که از طریق سواحل شرقی دریای مدیترانه به دریای سیاه و اروپا می رفت.<sup>20</sup>

مهر استوانه ای زیبایی از شوش مربوط به هزاره سوم پیش از میلاد به دست آمده است که نقوش آن با يك خط افقی به دو قسمت تقسیم شده است. در قسمت بالا خدای کشتی به صورت انسانی در کنار بز کوهی که شاخهای پرپیچ و بلندی دارد، ایستاده و شاهینی با بالهای گشوده بر صحنه نظارت دارد. در قسمت پائین، خدای کشتی که حامی کشتی رانان است، درون کشتی ایستاده است. کشتی به شکل تن ماهی است و سکان آن از نیم تنه انسان که تاج شاخ دار به سر دارد تشکیل یافته است. بدون تردید این کشتی مظهر آرامش آب است که خدای کشتی درون آن ایستاده است. در کنار نقش کشتی، نقش يك پلنگ دیده می شود. نقشی شاهین نماد برتری و فرمانروایی بر آسمانها، نشان دهنده ادامه زندگی و مقاومت در برابر حوادث دریایی طوفان است و مجموع نقوش نمادی است از سلطه ایلامیان بر دریانوردی خلیج فارس<sup>21</sup>. از بررسی نقوش کشتی بر این مهر و مهرهای قبل از ایلامی برمی آید که در آن عهد کشتی سازان ایلامی کشتی ها را به صورت هلال مانند ای که دو نوک آن به شکل حلزونی به سمت بالا پیچ خورده بود، می ساختند و نیز چوبهای نرده مانند در عرض کشتی کنار هم گذاشته می شدند که به الوارهای کشتی متصل می شد و بدنه آن را می ساخت و به نظر می رسد که درزهای میان چوب ها را با قیر پر می کرده اند. چنانکه امروزه قایق سازان خوزستانی انجام می دهند، زیرا هم منابع فراوان قیر، بویژه در خوزستان، موجود بود و هم ظروف و مجسمه های زیبایی که ایلامیان از قیر ساخته اند<sup>22</sup>. نشانه آشنایی و مهارت آنان در به کارگیری این ماده می باشد. زیرا آنان حتی برای جلوگیری از نفوذ آب به درون تابوتها، آنها را قیر اندود می کرده اند. این کشتی ها مجهز به سکانی در عقب و بارو بوده اند. بعدها، بادبان به آن افزوده شد. این مطالب گویای مهارت قشر کشتی سازان ایلامی است. ایلامیان، با توجه به وسعت دایره تجارت دریایی خود با ملل همسایه، بی گمان با ستاره شناسی و مکان یابی براساس ستاره ها و محاسبات مربوط به آن آشنایی داشته و کشتی های آنان از يك منجم یا دست کم از ناخدایی که به کمک ستارگان راهیابی می کرده و در هواشناسی هم مهارت داشته، خالی نبوده است. تصاویر مهرهای ما قبل ایلامی شوش که به آنها اشاره کردیم، نشانه هایی از علم نجوم ریاضیات دقیق اکدی و سومری در بردارند و بعید نیست که این میراث، مانند بسیاری دیگر از مظاهر تمدن، به ایلامیان منتقل شده باشد. موانع دریانوردی در آن زمان به نقایص تکنیکی و وابستگی حرکت کشتی به آب و هوا و ... منحصر نمی شد. بلکه دزدی دریایی یکی از مشکلات مهم دیگری بود که از آنان روزگار کشتی های تجاری و تجارت دریایی بین المللی را تهدید می نمود و گرچه بارها شاهان بابل و ایلام با آن به مبارزه برخاستند. کما بیش تا امروزه نیز دوام آورده است<sup>23</sup>.

پس از سقوط دولت ایلام در 646 ق.م بدست آشوریانی پال قوم ایلامی، در مناطق کوهستانی شمال شرقی خوزستان استان ایلامی را تشکیل دادند و در ازای وجه نقد، سرباز و دوام در اختیار دولت هخامنشی قرار می دادند. و به احتمال زیاد

دریانوردان ایلامی در خدمت آنان قرار گرفتند. این سیاست تا سقوط هخامنشیان ادامه داشت و از آن پس ایمانیده‌ها دوباره بر جلگه های ساحلی جنوب غربی ایران سلطه یافتند و به بازرگانی دریایی با عربستان و هند مشغول شدند.<sup>24</sup>

## 2-2- دریانوردی در عهد اریاها در ایران

### 2-2-1- دریانوردی مادها

درباره احوال دریانوردی و دریانوردان ایران در دوران مادها مطالب اندکی وجود دارد. شاید این مشکل بدلیل کمبود اساسی است که در منابع تاریخ ماد، اعم از نوشته ها و اسناد باستان شناختی باشد، تحقیقات جدید نیز، تا آنجا که مورد بررسی قرار گرفت چندان اطلاعی در این زمینه عرض نمی نمایند. برخی از این تحقیقات اوضاع دریانوردی ایران را متناسب با امکانات و امکانات و نیازهای زمانه ابتدایی توصیف نموده و البته این توصیف را در مقایسه با عصر هخامنشی ارائه نموده اند.<sup>25</sup> از سوی دیگر مادها قسمت اعظم روابط بین المللی خود را با خارج، اعم از جنگ یا تجارت، را از طریق راههای زمینی و عمدتاً با مللی که در غرب آنها قرار داشتند، مانند آشوریان، مانابی ها و اوراتورها، برقرار نمودند. بویژه که مادها، بویژه در منطقه نسا و ارمنستان کوچک، بزرگترین پرورشگاههای اسب را در جهان باستان در اختیار داشتند و به سواره نظام نیرومندی مجهز بودند. البته تجارت اسب مادی و ارمنی در آسیای صغیر و جزایر دریای مدیترانه، بطور غیر مستقیم رواج دریانوردی را در این عهد نشان می دهد. اما این مطالب کمک چندان به فهم چند و چون دریانوردی ایران در عهد ماد، نمی نماید.<sup>26</sup> و همچنین است درباره تابعیت مردمان دریانورد سواحل کرمان و جزایر خلیج فارس، ناحیه سکاها (سیستان) و منطقه پاریکانیان و دراویدیان (مکران و بلوچستان) از دولت اِختو ویگو (استیاگ شاه ماد). و نیز می دانیم که مادها در معماری چوب سدر و سرو، و قیر را به کار می برند. اما درباره کشتی سازی آنان در منابع، تا حدی که نگارنده آنرا مورد بررسی قرار می داد، مطلبی یافت نشد.<sup>27</sup> معاصر با این زمان فنیقی ها، بابلی ها هندیان، مصریان و یونانیان تجارت دریایی جهان را در دست داشتند. فعالیت های کاخ سازی اوراتوها (ارمنی ها) در کنار دریاچه وان، با توجه به ارتباطات رودخانه ای آنجا با اطراف، نیز در روایات نیم اساطیری ارمنی یاد شده است.<sup>28</sup>

روایتی داستان وار از آگاتار خیدس مورخ یونانی وجود دارد که می نویسد اریتراس، که حاکم بخشی از سواحل خلیج فارس بوده است، نخستین بار به دنباله گله اسبان خود که از شیری ترسیده و از تنگه هرمز گذشته و به جزیره قشم گریخته بودند، به آنجا قدم گذاشته است. برخی دیگر از متون متقدم حکایت از آن دارد که آرامگاه اریتراس در جزیره اراکتا *oracta* (یا اگوریس = *ogyris* = جزیره قشم) قرار دارد. و از آن رو خلیج فارس را دریای اریتره می نامیدند. اما روایت آگاتار خیدس می گوید که

اریتراس زمستانها را در پاسارگاد می‌گذرانده است. از سوی دیگر می‌دانیم که پیش از کوروش دوم (کوروش بزرگ) پاسارگاد بنا نشده بوده است. بنابراین انتساب این روایت به عهد مادها تردید آمیز است. با توجه به اینکه مورخین یونانی تا مدت‌ها هخامنشیان را به نام مادها (مدها) می‌نامیدند<sup>29</sup>. اما در هر حال این روایت نشان می‌دهد که صاحب منصبان محلی به سواحل و جزایر فارس و مسکونی نمودن آنجا توجه داشته‌اند. اما آنان از کوچاندن مردم تهیدست به جزایر چندان روشن نیست. آیا آنان در پی بهره‌گیری از منابع دست‌نخورده طبیعی و تأمین معیشتی بر پایه ماهیگیری و دریانوردی برای آنان بوده‌اند یا می‌خواستند به تدریج سلطه خود را بر دریاهای مجاور تأیید نمایند؟ هدف هر چه باشد، نتیجه آن به جامعه ای ماهیگیر و صیاد مروارید، دریانورد و بازرگان و نیز احتمالاً عرضه‌کننده کالاها و خدمات مربوط کشتی‌های رهگذر همچون بادبان و طناب بافی یا تعمیر کشتی منجر شد.

#### 2-2-2-1- توجه کوروش بزرگ به دریا و دریا نوردی

#### 2-2-2-2- دریا نوردی ایران در عهد هخامنشی

در هر حال در سال 550 ه.ق، با پیروزی کوروش دوم (کوروش بزرگ هخامنشی) بر آژی دهاک، آستیاگ آخرین شاه ماد که روایات اساطیری وی را با ضحاک مار دوش یکی دانسته‌اند،<sup>30</sup> سلسله هخامنشیان بنیان گذاشته شد. کوروش گرچه پایتخت را در پاسارگاد و سپس همدان قرار داد،<sup>31</sup> اما چندان از مراکز تجارت دریایی و سواحل غافل نبود. چنانکه لیدی، را که در کناره دریای سیاه بود، و بابل، را که از مراکز مهم تجاری آن روزگار و بر ساحل فرات واقع بود، را تصرف نمود. و سپس بحرین را بعنوان پایگاه دریایی ایران قرار داد تا يك نیروی دریایی جدید را تشکیل دهد. کوروش در لشکر کشی‌های خود صنعتگران ملل گوناگون را با سپاه خود همراه می‌کرد تا به تجهیز و ترمیم مداوم آن پردازند چنانکه آهنگران، چرم‌سازان، اسلحه‌سازان و نجارانی که به تهیه تیر و کمان برای تیراندازان و تعمیر ارابه‌ها می‌پرداختند، را همراه سپاه نموده بود.<sup>33</sup> و بعید است که اقشار دریانورد و قایق‌ران را در فتوحات خود، بویژه در تصرف بابل به همکاری فرا نخوانده باشد. کوروش همواره در بین شهرهای شوش، همدان (هگمتانه) و بابل در رفت و آمد بود و نیز جاده شاهی شوش تا سارد را بنا نهاد و نیز شوش را به جای بابل مرکز تجارت بین‌المللی قرار داد تا کشتی‌ها از طریق رود کارون کالاهای خود را در شوش تخلیه نمایند. وی علاوه بر توجه به راههای زمینی به مسیرهای دریایی نیز توجه داشت چنانکه یکی از قصرهای خود را در نزدیکی ساحل خلیج فارس در نزدیکی شهرستان برازجان در حدود 529 ق.م بنا نموده بود. ساخته شدن این کاخ در کنار دریا همانند کاخهای ایلامی لیان (بوشهر) نشانه توجه وی به دریا بوده است.<sup>34</sup> از اینجا شاید بتوان حدس زد که هخامنشیان از میراث و تجارب ایلامیان در زمینه دریانوردی نیز بهره‌برده باشند و چه بسا که دریانوردان ساکن بندر لیان (بوشهر) را نیز به خدمت گرفته باشند. و بعید نیست که قایق‌های آنان از دریا و از طریق رود آردی، که امروزه خشکیده است، تا نزدیکی کاخ می‌آمده است.



قلمرو کورش از شمال شرق ایران تا دولت شهرهای ایونیه در غرب می رسید. علاوه بر این، دولت شهرهای دریانورد و بازرگان، فنیقیان که سابقه آنان در دریا نوردی و تجارت اشاره شد، همانند ایونی های آسیای صغیر نیز از ملل تابعه دربار کورش به شمار می رفتند.<sup>35</sup> فنیقی ها و بابلیان پس از الحاق بابل به امپراتوری هخامنشی، به خدمت ارتش و دولت ایران در آمدند، زیرا منافع وسیع تجاری آنها از این طریق حفظ می شد. چنانکه حزقیال در تورات به حضور سربازان ایران در کشتی های فنیقی اشاره نموده است.<sup>36</sup>

## 2-2-2-2- فتح مصر در دوران کمبوجیه و وابستگی به ناوگان فنیقی

کوروش پس از فتح بابل، لیدی در پی تصرف مصر بود اما در نبرد با قبایل مهاجم ماساژت در مرزهای شرقی ایران کشته شد. کمبوجیه، پسر و جانشین وی که شخصیتی نظامی بود، اولین مأموریت خود را اتمام کارهای پدر و تصرف مصر می دانست. پیش از پرداختن به الحاق مصر به هخامنشیان باید گفت اگر امپراتوری هخامنشی را يك امپراتوری جهانی (چند ملیتی) بدانیم که با ترکیبی از ملل تابعه جامعه ای واحد پدید آورد. دریانوردان مصری را می توان درکنار فنیقیان، ایلامیان، ایونی ها و هندیان در ردیف دریانوردان هخامنشی به شمار آورد. مصریان از ملل ثروتمند و متمدن جهان باستان بودند که سابقه درخشانی در کشتیرانی داشتند. چنانکه کوزه ای از حدود (3200-3600 ق.م) در مصر به دست آمده است که تصویر قایقی مجهز به پاروهای متعدد، دوکابین، يك پرچم و يك بادبان را نشان می دهد. این اثر اکنون در موزه دانشگاه شیکاگو نگهداری می شود.<sup>37</sup> در سال 1991 باستان شناسان در زیر شن های بیابان نزدیک معبد «خنٹیامنتیو» khantiyamentiv واقع در ناحیه آبیوس در مصر، بقایای چهارده کشتی مربوط به دوران اولین سلسله فراعنه (2775-290 ق.م) را که از جنس چوب و هر يك به طول 25 متر بودند یافتند.<sup>38</sup> اما باید گفت که اولین وسیله های نقلیه مصری قایقهایی از جنس نی بود که برای رفت و آمد، حمل و نقل، ماهیگیری و حتی برای انجام تشریفات تدفین فراعنه و بزرگان بر روی بستر نیل ساخته شده بود. و این به سبب گسترده شدن رود نیل در سراسر مصر، حرکت بر روی آب، و رواج اندک استفاده از چرخ و ارابه برای حمل و نقل در مصر بوده است.

دریانوردی مصریان ابتدا حوزه های مدیترانه (بنادر فنیقی مدیترانه و پونت) و دریای سرخ و سپس در دوران رامسس سوم و سزوتیس اقیانوس هند (قرن 12 ق.م) و قبرس را در برگرفت. آنان چوب سرو و نیز فن ساخت کشتی های چوبی اقیانوس پیمای بزرگ را از فنیقیان بویژه از بندر بیبلوس به مصر آوردند.<sup>39</sup> تا آنجا که این گونه کشتی ها در مصر به کبنت kbnt یعنی کشتی بیبلوس مشهور شدند. بردگان آسیایی<sup>40</sup> و آفریقایی نیز از دیگر واردات مصر بود که براساس نقوش دیواری مصری موجود در موزه ملی برلین پاروزنان سیاه پوست با موهای مجعد، در کشتی ها به کار گماشته می شدند. سفرهای اکتشافی دریایی همچون

سفر حتشپسوت Hatshepsut به پونت و قبرس در مدیترانه، یا سفر اکتشافی ملوانان فنیقی به سواحل شرقی آفریقا به فرمان نخبو Necho نیز در رشد دریانوردی مصریان تأثیر گذار بود.<sup>41</sup>

انعکاس این گونه سفرها در «داستان ملوان کشتی شکسته‌ی مصری» که در آب‌های سواحل شاخ آفریقا مدتی را در جزیره‌ای غیر مسکونی زیسته است، به چشم می‌خورد. این داستان در حدود 2200 ق.م نوشته شده است و کشتی‌ایی را توصیف می‌کند که 75 متر طول و 25 متر عرض داشته و مجهز به یک بادبان بزرگ و یکصد و پنجاه تن از بهترین ملوانان مصر که آسمان و زمین تا کنون به چشم دیده و دل‌هایی قوی‌تر از دل شیر داشته‌اند» بوده است.<sup>42</sup>

نیاز مصریان به کالاهای دولت‌های ساحلی و نیز تهدیدات ناوگان ملل دریانوردی چون ایونی‌ها و یونانیان فراغنه‌ای چون تتموس سوم Thutmose III و رامسس سوم Ramses III را به صدور فرمان تشکیل نیروی دریایی، خرید کشتی‌ای مراکزی چون قبرس و فنیقیه و حتی اتحاد با دولت‌هایی دریانوردی چون دولت شهر ساموس و قبرس، واداشت.<sup>43</sup> به این ترتیب، به تدریج، در مصر قشر دریانوردانی پدید آمده بود که شامل گروه‌های گوناگونی از جمله تاجران، ناخدایان، پاروزنان و نیز مناصبی چون «فرماندهان کشتی‌های سلطنتی» فرماندهی کشتی‌های خدای دو جهان [فرعون]، «فرماندهان کشتی‌های آمون» (که شامل کاهنان معبد آمون بود) و حتی «فرماندهی کشتی‌های راه‌خانه (معبد آمون)، ملوانان، سربازان دریایی (حداقل 50 نفر در یک کشتی که شامل دو گروه تیراندازان و نیزه‌داران بودند) و سکان‌داران می‌شد.<sup>44</sup>

تاجران دریانورد در آغاز تاجران مصری و فنیقی بودند و با فتح مصر توسط کمبوجیه و سپس داریوش هخامنشی تاجران ایرانی نیز به آنان افزوده شدند. تاجران مصری را عمدتاً کاتبانی به عنوان نمایندگان فرعون و کاهنان، به ویژه کاهنان معبد ثروتمند آمون، تشکیل می‌دادند. در زمان هخامنشی گروهی از تاجران ایرانی به مصر و فلسطین (فنیقیه) مهاجرت نمودند و در مصر تحت عنوان «آمو» Amu یا منتو Mantu یا مرتو Marto مشهور شدند. آنان، و تاجران هندی، لاجورد، طلا، نقره، مس، نوعی مرغ سخت و نیز حیواناتی چون شتر را به مصر می‌بردند. در کنار این تاجران دولتی، قشری آزاد از تاجران دریانورد مصری وجود داشتند که در سطحی پایین‌تر از تجار دولتی به فعالیت مشغول بودند.<sup>45</sup>

فرماندهی نیروی دریایی مصر نیز غالباً در دست دیوانسالاران و بویژه کاهنان عالی‌رتبه معابد مهمی چون آمون و سانیس قرار داشت. یکی از فرماندهان مشهور نیروی دریایی تاریخ مصر، که معاصر با لشکرکشی کمبوجیه و داریوش بود، «اوجار هورسنه» نام داشت، که علاوه بر ریاست بر نیروی دریایی، مناصبی چون کاهن اعظم، پزشک مخصوص فرعون و فرمانده سپاه را نیز بر عهده داشت و توسط کمبوجیه و سپس داریوش ابقا گردید. وی در کتیبه خود در «نوفوروس» در مصر، از خود با عناوینی چون «دست راست کمبوجیه و داریوش» و نیز مشاور آنها در امور مصر یاد کرده است.<sup>46</sup>

ناخدایان مصری که آشنایی به فنون ستاره شناسی و هواشناسی را مدیون کاهنان مصری و ناخدایان فنیقی و یونانی بودند، در زمان هخامنشیان (کمبوجیه و داریوش) از تجربیات فنیقیان و دیگر ملل دریانورد تابعه هخامنشیان، بهره ای بیش از پیش بردند. و بعدها در زمان جانشیان اسکندر در برابر ناخدایان یونانی، کرتی و ایونی تبدیل به اقلیت شدند.<sup>47</sup>

در پشت کشتی های مصری دو سکان چوبی بلند به شکل پارو قرار داشت که تعدادی سکان دار، که از قرار معلوم بایستی از تجربه و توانایی بدنی بالایی برخوردار می بودند. کشتی را هدایت می کردند. علاوه بر سکان داران، تعداد زیادی ملوان که گاهی تعداد آنان به 200 نفر در يك کشتی می رسید، که بر طبق تصاویر پاپیروسهای مصری به فعالیت های متنوعی چون تنظیم بادبانها، دیده بانی، غواصی، تعمیرات جزئی کشتی و خدمات دیگر می پرداختند. آنان در زمان جنگ هم با تیر و کمان یا با فلاخن کشتی دشمن را مورد هدف قرار می دادند. یا با پرتاب قلابهایی مخصوص، طنابها و بادبانهای کشتی دشمن را پاره می کردند. و یا کشتی آنان را با حيله هایی واژگون می نمودند.<sup>48</sup>

اما مهمترین بخش نیروی دریایی، سربازان دریایی بودند. در يك کشتی پنجاه نفره مصری (حتی در کشتی های تجاری)، حدوداً سی سرباز دریایی حضور می یافت که مجهز به تیر و کمان و نیزه، برای جنگهای تن به تن، بودند.<sup>49</sup>

کشتی های مصری حداقل دو ردیف نه تایی پارو در طرفین خود داشت، که بوسیله پاروزنانی که اکثراً از بردگان سیاه آفریقایی یا آسیایی بودند، به حرکت در می آمد. شرایط کار و زندگی پاروزنان احتمالاً بسیار سخت بوده، و نیاز به نیروی بدنی بسیاری داشت. گروه پاروزنان نه از بردگان خانه زاد، که در دربار فرعون ها زندگی مرفهی داشتند، که از اسیران جنگی تشکیل می شدند. آنان در هنگام نبردهای دریایی بی دفاع بودند. آنان احتمالاً جزو اموال کشتی به شمار می رفتند و به همراه آن به فروش می رفتند.<sup>50</sup> ناوگان نظامی و تجاری مصر با این چنین اقلیت متنوع و ماهری، در هنگام فتح مصر، به جامعه چند ملیتی هخامنشی افزوده شد.

اولین حضور ایرانیان در مصر، با حمله کمبوجیه دومین پادشاه هخامنشی به آنجا در سال 525 ق.م تحقق یافت این لشکر کشتی زمینی مورد پشتیبانی ناوگان فنیقی و فنیقیان قبرس و همچنین ملیط روی گرداندن ناوگان پلی کراتس Poly krates حکمران جزیره ساموس در نزدیکی یونان و همچنین قبرس که پیش از این با آمازیس فرعون مصر متحد بودند، و پیوستن آنها به نیروهای هخامنشی از عوامل مؤثر در پیروزی های هخامنشیان در مصر شد. از عوامل مهم دیگر این پیروزی، بویژه در جنگ دریایی پلوزیوم (پورت سعید کنونی) همکاری اوجار هورسنه (اودز اگورسنت) فرمانده نیروی دریایی مصر با هخامنشیان بود موجب شد که سانیس و تمام ناوگان مصر بدون مقاومت تسلیم شوند و فرعون امیر تاپوس، پس از شکست در ممفیس همراه با شش هزار اسیر مصری از جمله صنعتگران و سنگ تراشان به شوش تبعید شدند. و به این ترتیب اوجار هورسنه همچون دست راست کمبوجیه و زیر نظر وی به اداره امور مصر مشغول شد.<sup>51</sup> به این ترتیب نیروی دریایی مصر، و ساموس بر هسته

نیروی دریایی ایران که عمدتاً شامل فنیقی‌ها و بابلیان بود، افزوده شد. اما مصریان و یونانیان چندان قابل اعتماد نبودند، چنانکه بلافاصله پس از مرگ کمبوجیه سر به شورش برداشتند. و شاید بتوان گفت که دریانوردان فنیقی‌ها، احتمالاً برای حفظ منافع تجاری خود در سراسر قلمرو هخامنشی، وفادارترین دریانوردان به پارسها بودند، با این وجود آنان نیز حاضر نشدند که در حمله کمبوجیه به هم نژادان خود در کارتاژ (تونس کنونی) با وی همکاری نمایند. این امر نقصی در نیروی دریایی هخامنشی را نشان می‌داد، که مدتی بعد داریوش، سومین پادشاه هخامنشی در پی رفع آن برآمد.

### 3-2-2-2- بنیانگذاری نیروی دریایی ایران تحت فرماندهی پارسها در عصر داریوش هخامنشی

داریوش بزرگ (486-521 ق.م) در آغاز شاهنشاهی خود با شورشهای وسیعی از جمله شورش مصریان و شورش بابل و ایونی‌ها مواجه گردید. اما به سرعت آنها را آرام نمود و فتنه‌ها را خاموش کرد. و پس از انجام یک سری اصلاحات سیاسی و اقتصادی به سمت هند لشکرکشی نمود و پنجاب را فتح کرد (512 ق.م) تصرف هند ایرانیان را با تجربه‌های هندیان در دریانوردی آشنا کرد و اقشار دریانورد امکان آنان در دریانوردی را خدمت ایرانیان قرار داد. در زیر با اقشار دریانورد هندی در آن عصر آشنا می‌شویم.

شبه‌قاره هند از سه جهت جنوب و شرق با اقیانوس هند و دریای چین مجاور است. از این گذشته شبکه‌ای وسیع از رودخانه‌های بزرگ آسیا در خاک هند جریان دارند، که رفت و آمد قایق و کشتی را در دریا و رودخانه‌ها تسهیل می‌کردند. بویژه که به سبب آب و هوای مرطوب آنجا، و رویش جنگل‌های پر باران، انواع چوب‌های مرغوب برای کشتی‌سازی وجود داشت. بنابراین از حدود هزاره سوم پیش از میلاد تمدنهای *هاراپا* Harappa و «موهنجودارو» Mohenjodaro در دره سند به دریانوردی پرداختند. و به تدریج بنداری چون «تامرالیپتی» Tamralipti، کویری پاتانام Kaviri – Pattanam، بهار و کاکها Bharukaccha، سورپاراکا Surparaka و بویژه بندر لوتھال Lothal، در پنجاه مایلی جنوب غربی احمدآباد، بنا شدند. بقایای بندر لوتھال در سال 1955 م توسط باستان‌شناسان از زیر خاک بیرون آورده شد، که نشان می‌داد به کانالهایی برای کشتی‌رانی در درون شهر مجهز بوده است. تصاویر مهرهای یافته شده در آنجا و در موهنجودارو قایق‌هایی با کف مسطح و بادبان و کابین را به نمایش می‌گذارد. و شاید متعلق به گروهی از دریانوردان آن شهر پررونق بوده باشد. بندر لوتھال همانند بسیاری دیگر از بنادر هند، علاوه بر شهرهای اطراف، با سواحل غربی اقیانوس هند، مدیترانه، بین‌النهرین، شبه‌جزیره عربی، بحرین و جزایر مجاور آن و نیز مصر و جزایر و سواحل شرقی آفریقا از جمله سکوترا، داد و سند دریایی داشت.<sup>53</sup> گرچه هندوهای باستان سفرهای دور و دراز دریایی را موجب از دست رفتن اعتقادات مذهبی افراد می‌دانستند، متون تاریخی، مذهبی و حماسی آنان از جمله وداها به ویژه ریگ‌ودا (تألیف حدود 2000 ق.م)، رامایانا، مهابهاراتا، آترواوا و ... داستانها و وقایعی پیرامون سفرهای اکتشافی و جنگی دریایی شاهزادگان هندی از جمله «مهاجانکا» Mahajanaka (به سیلان)، نبردهای

دریایی آنان در دریای سرخ و جاوه (رامایانا) و حتی انواع اسلحه‌هایی که به کار می‌بردند، شرح داده‌اند. از این گذشته مهاجر نشین‌ها، و سکونت‌گاههایی که دریانوردان هندی در سیلان (قرن 3 ق.م) در کامبوج، (جاوه)، سوماترا، برنئو، سکوترا و حتی در ژاپن، جنوب چین و سیام، شبه جزیره عربی مصر، سواحل خلیج فارس (قرون 5 یا 6 ق.م) ایران و غیره تأسیس نمودند نشان می‌دهد که اعتقادات مذهبی آنان، به طور جدی مانع از پرداختن خیل کثیری از هندیان ساحل نشین به امر دریانوردی، نشده است. تجارت هندیان در امر دریانوردی در برخی نوشته‌های باستانی به خط سانسکریت و *پالی* Pali باقی مانده است. یکی از این کتابها «یاکتی کالپاتارو Yakti kalpatara نام دارد که توسط شخصی به نام *بهوجاناراپتی* Bhaja Narapti درباره‌ی فنون کشتی‌سازی و انواع مختلف کشتی‌هایی که در هند در اندازه‌های گوناگون ساخته می‌شد، تألیف شده است. طبق این کتاب برخی کشتی‌های بزرگ برای جابه‌جا نمودن گنجینه‌ها و اسبان با ارزش سلطنتی، برخی برای سفرهای تفریحی یا ماهیگیری و بعضی دیگر برای جنگ به کار می‌رفت.<sup>54</sup> و منطقاً اقشار و گروه‌های متنوعی بر این کشتی‌ها مشغول به فعالیت بوده‌اند. اما دانشمندان معتقدند که اولین تلاش هندیان برای تشکیل یک نیروی دریایی، در زمان *چاندراگوپتا* (ق.م) در زمان سلسله‌ی مائوری انجام گرفت. *مگاستنوس* (مورخ رومی) می‌نویسد که فرماندهی این نیروی دریایی به یک هیئت شش نفره واگذار شده بود. که در واقع شامل پنج معادن برای همکاری با دریادار می‌شد. بر طبق گفته‌ی مگاستنوس منصبی به نام *ناوادایاکسا Navadhgaksa* (فرماندهی ناوگان) نیز وجود داشت که وظایف گوناگونی را بر عهده داشت. وی بایستی به محاسبات مربوط به دریانوردی در اقیانوس هند، دهانه رودها، دریاچه‌ها و رودهای مجاور شهر *ستھانیا sthaniya* و دیگر شهرهای مستحکم رسیدگی می‌نمودند. و می‌توانست کشتی‌هایی را که دچار خطر یا مشکلی شده بودند و یا کالای آنها آب دیده می‌شد را به طور کامل یا تا اندازه‌ای، از عوارض و مالیات راهداری معاف نماید. وی می‌بایست پل‌هایی بر همه‌ی رودهای کشور بنا می‌نمودند. و بدین منظور مالیاتی را از مردم دریافت می‌نمود. از این مطالب بر می‌آید که ناوادایاکسامی شهر کائوتالیا *Kautalya* عمدتاً وظایفی مدنی و تجاری داشت و عملاً دخالتی در امور نظامی نیروی دریایی نداشت. اما این نکته را نیز باید افزود که مناصب دیگری از جمله «اسوادایاکسا» *asvadhgaksa* (فرماندهی سواران)، *هستیاد یاکسا hastgadhyaksa* (فرماندهی دسته فیل‌ها)، *راشادایاکسا rathadhgaksa* (فرماندهی ارابه رانان) و غیره در کنار ناوادایاکسا (فرماندهی ناوگان) قرار داشتند. که در زمان صلح وظایفی مدنی و تجاری داشتند. حتی دریادار نیز در زمان صلح وظایفی مدنی داشت و از جمله‌ی آنها صدور اجازه‌ی حمل مسافر یا کالا به کشتی‌های کرایه‌ای بود. از این گذشته فرماندهی ناوگان، بایستی به تعقیب و مجازات دزدان دریایی می‌پرداخت و این یک وظیفه‌ی نظامی بود. وی هم چنین باید با کشتی‌های دشمن که از مرز می‌گذشتند یا کشتی‌هایی که قوانین بندری را می‌شکستند، برخورد می‌کرد.<sup>55</sup>

از این گذشته گروه‌های تیراندازان حرفه‌ای کوچکی در کشتی‌های تجاری هندی که به مدیترانه یا سواحل آفریقا می‌رفت، وجود داشت که دفاع در برابر دزدان دریایی را بر عهده داشتند. این نیروها به تیر و کمان مجهز بودند و بویژه در نیروی دریایی هند بسیار کارآمد بودند.<sup>56</sup>

یکی دیگر از افسار دریانورد در هند، بازرگانان بودند که تقریباً در سراسر جهان باستان، از سواحل اقیانوس هند و سیلان گرفته تا مصر و سواحل و جزایر خلیج فارس در همه جا حضور داشتند. تعدادی ناخدا و ملوان هندی نیز همواره، همراه آنان بود و در مهارت در شناخت راه‌های دریایی مشهور بوده‌اند. چنانکه طبق یک روایت مربوط به قرن دوم پیش از میلاد یک ملوان هندی کشتی شکسته در اطراف کوزیکوس در سواحل یونان و یک دریانورد یونانی بنام ادوکسس Evdoxos را متقاعد کرد تا با جلب حمایت بطلمیوس هفتم به سفر دریایی به هند برود. مدتی بعد ادوکسس با ادویه و جواهرات بسیار نزد بطلمیوس بازگشت.<sup>57</sup>

پایین‌ترین قشر در میان دریانوردان پاروکشان (پاروزنان) بودند. این قشر از عصر ودایی در هند حضور داشتند چنانکه ریگ و داد تألیف حدود 2000 ق.م) از کشتی‌هایی که صد پارو داشته‌اند یاد کرده‌است. این عدد در واقع تمثیلی است از پاروهای بسیار که نشانه‌ای است از حضور وسیع پاروکشان در میان دریانوردان هندی.<sup>58</sup>

یکی از افسار مهم جامعه‌هند در دوران باستان، که با دریانوردان ارتباط نزدیکی داشت، قشر کشتی‌ساز بود. این گروه‌ها در مناطق گوناگون هند، تابع سنت‌ها و شیوه‌های گوناگون و متنوع کشتی‌سازی در نواحی خود بودند. و این امر نشانه‌ی رشد و رونق کشتی‌سازی در هند باستان بود. این قشر به زبان سانسکریت مستاس یا آچاریس Mestas or Acharis (به معنی نجار) نامیده شدند. آنان و کشتی‌های حمل کالا، کشتی‌های ماهیگیری کشتی‌های حمل مسافر<sup>59</sup> و انواع دیگر کشتی‌ها را می‌ساختند. در این کشتی‌ها افسار گوناگونی از مردم مشغول به فعالیت بوده‌اند. داریوش پیش از فتح هند یک هیأت اکتشافی دریایی شامل 200 کشتی را به فرماندهی یک دریانورد و جغرافیدان یونانی بنام سکولاکس (سکیلاکس) scylax) کارباندی که مورد اعتماد شاه بود، با گروهی دریانورد از خلیج فارس و دریای عمان به رودخانه‌ی سند فرستاد تا به اکتشاف مصب آن و راه‌های دریایی جنوب آسیا بپردازند. این گروه پس از اکتشاف مصب سند از اقیانوس هند به سمت غرب رفتند و سپس از سی‌ماه دریانوردی در سواحل عربستان و دریای سرخ به همان مقصدی رسیدند که فرعون مصر، نخائو (نخو) دریانوردان فنیقی را فرستاده بود (ناحیه‌ی سونز) و بعید نیست که اسکیلاکس در این راه از راهنمایان و دریانوردان هندی و ایرانی یاری گرفته باشند. و پس از این سفر بود که داریوش به پنجاب را تصرف نمود و نیز کانال سونز را در میان رأس شمالی دریای سرخ و سواحل مدیترانه و با ارتباط دادن این دو با شعبه‌های رود نیل حفر نمود. (517 ق.م) این اکتشافات دریایی را برخی برای تصرف هند یا نظارت بیشتر بر مصر دانسته‌اند و برخی دیگر آنرا برای احیاء و گشایش راه تجاری هند به مصر و نیز تقویت مسیر تجاری دریایی خلیج فارس قلمداد نموده‌اند.<sup>60</sup> و می‌توان این هر دو نظر را صحیح دانست. در هر حال سه کتیبه از داریوش در کنار کانال سونز یافت شده که

گویا توسط اوجار هورسنه (کاهن معبد سانیس و مشاور هخامنشیان در امور مصر) نگاشته شداند که هر يك به چهار زبان پارس باستان، عیلامی، اکدی و هیروگلیف است. به نظر نگارنده زبانهای مورد توجه در این کتیبه ها علاوه بر اعتبار بین المللی این زبانها ارتباط معناداری با تردد دریانوردان مزبور از مصر دارد. بنابر متن مصری یکی از این کتیبه ها ناوگانی شامل 24 یا 32 فروند کشتی از پارس به مصر آمده بوده اند. در این کتیبه ها در ضمن نامهای ملل تابعه، از هند (هندوش)، لیبی (پوتایه) و ایتیوی (کوشیه=حبشه) نیز یاد شده است که گویا به تازگی فتح شده بودند. در هر حال مشهورترین کتیبه کانال سونز منظور داریوش از حفر آن را چنین عنوان می کند: «من پارسی هستم، از پارسی مصر را گرفتم. من فرمان دادم این آبگذر را بکنند. از آب روانی بنام نیل که در مصر جاریست به سوی دریایی که از پارسی می آید... و کشتی ها از میان آن از مصر به سوی پارس روان شدند، چنانکه من اراده کرده بودم».<sup>60</sup> گویی از کلام داریوش بر می آید که می خواسته است که خلیج فارس را در کانون توجه دریانوردی قرار دهد. از این گذشته وی احتمالاً در پی برقراری حاکمیت و نظارت بیشتر دربار هخامنشی بر امور دریانوردی قلمرو وسیع خود و سلطه بر ناوگان هند و بهره گیری از تجارب دریانوردان هندی بوده است. و به نظر می رسد که یکی از انگیزه های لشکرکشی وی به سرزمین سکاها و سپس به اروپا، اعمال حاکمیت هخامنشیان بر دریای سیاه، دریای مرمره و اژه، مطیع نمودن ایونی های آسیای صغیر و یونان و نظارت بر تجارت دریایی و ناوگان آن مناطق بوده است. پیش از شرح عملیات جنگی داریوش به ایونی آشنایی مختصری با سابقه دریانوردی و دریانوردان یونان و آسیای صغیر ضروری می نماید. چنانکه پیش از این گفته شد، دریانوردی در سواحل و جزایر متعدد دریای اژه و یونان سابقه ای بس دیرینه دارد، و اقوام مینوئن از قدیم ترین نمایندگان آن بوده اند. توسیدید که خود از فرماندهان نیروی دریایی یونان در جنگ های پلوپونز بوده و کتاب تاریخ جنگ پلوپونزی را در سال 411 ق.م تألیف نموده است، مردمان کورنت را از نخستین مردمان یونانی می داند که کشتی های بزرگی با ظرفیت 144 پاروزن ساخته اند. و حدود سیصد سال پیش از توسیدید، کشتی سازی کورنتی بنام آمینوکلس Aminokles چهار کشتی بزرگ برای دولت شهر ایونی ساموس Samos واقع در نزدیکی تراکیه و در سواحل شرقی دریای اژه، ساخته بود. کورنت که در باریکه ای میان دریای اژه واقع شده بود، همانند پلی پلوپونز و آتیک، که آتن در آنجا بود، را به هم متصل می کرد. بنابراین سرعت از نظر تجاری رشد کرد و با کمک کشتی های خود، تجارتی وسیع و ناوگانی نیرومند برای نبرد با دزدان دریایی پدید آورد. ایونی ها که از مهاجران یونانی در سواحل غربی دریای اژه (ترکیه امروز) بودند، از آن زمان شروع به دریانوردی کرده، و در زمان کورث و کمبوجیه نیروی دریایی قوی پدید آورده بودند و حتی در برابر هخامنشیان در دریا مقاومت می نمودند. یکی دیگر از مراکز مهم دریایی یونان جزیره ساموس بود که جزایر همسایه را به تصرف ناوگان خود درآورد و در حمله کمبوجیه به مصر، در جبهه ناوگان هخامنشی همکاری داشت. شهرهای فوکویا Phokaia و مسالیا Messalia نیز چنان ناوگانی داشتند که گاه بر ناوگان کارتاژ، مهاجر نشین فنیقی شمال آفریقا (تونس امروز)، پیروز می شدند. جنگ های دریایی بزرگی در یونان اتفاق افتاده بود که جنگ تروا مشهورترین آن بود و در حماسه ایلیاد و اودیسه ماندگار شده است. پس از آن جنگ، تا مدتی ناوگان یونان تضعیف و فرسوده شد. و به قول توسیدید از آن پس کمتر کشتی هایی با 144

پاروزن وجود داشت، بلکه بیشتر کشتی‌ها همانند روزگار گذشته، زورق‌هایی پنجاه پارویی بودند. البته لشکرکشی‌های داریوش موجب اتحاد ناوگان یونانی و ساخته شدن کشتی‌های بزرگ در جزیره سیسیل و کرکورا در سواحل ایتالیا شد.<sup>62</sup> مردم فنیقی نژاد قبرس و جزایری چون لسبوس، ناکسوس و خیوس نیز دریانوردان ماهری بوده‌اند که در حوضه مدیترانه فعالیت می‌کردند. داریوش پیش از لشکرکشی به یونان، برای اطمینان از پشت جبهه خود به نبرد سکاها رفت. به این منظور وی از سراسر کشور کارگرانی گردآورد تا پلی بر تنگه بسفور بسازند. و نیز دستور داد که کشتی‌هایی به این منظور ساخته شود. و خود سوار بر کشتی به گردش در سواحل دریای اژه و نظارت بر روند ساختمان پل پرداخت. پل بسفور توسط یکی از مهندسين جزیره ساموس بنام «ماندرکل» ساخته شد. در کنار پل، ستونی سنگی ساخته شد. که بنا به گفته هرودت بر آن کتیبه‌ای به زبانهای سریانی و یونانی، نوشته شد که در آن نام اقوام گوناگونی که در این لشکرکشی شرکت داشتند، آمده است. به گفته هومر در این لشکرکشی حدود 600 کشتی جنگی شرکت داشت و اداره کشتی‌های شاهی در دست یونانیانی از نواحی انولی و هلسپونت (دریای مرمره) قرار داشت. چنانکه فرمانده کشتی‌های منطقه می‌تین شخصی از اهالی جزیره لسبوس بنام «کونس پسر ارکساندر» بود که فرمان داریوش مبنی بر تخریب پل (پس از عبور نیروهای هخامنشی) را نپذیرفت. و در ساحل در انتظار بازگشت ارتش داریوش از نبرد با سکاها، باقی ماند. سکاها در این مدت ابتدا تمامی ملوانان طوفان زده و یونانیانی را که تصادفاً در سواحل خود دستگیر می‌کردند، را برای خدایان خود قربانی می‌نمودند. اما سکاها در بازگشت داریوش از سکانیه، یونانیان را به بازگشت و عدم حفاظت از پل تنها گذاشتن هخامنشیان تحریک می‌کردند. اما برخی فرماندهان یونانی از جمله هسیتییه نوس حاکم شهر میلط نپذیرفت.<sup>63</sup>

این وقایع نشان می‌دهد که نیروهای دریایی یونان در حالتی نیمه مستقل و فقط به عنوان متحد یا تابع به ارتش داریوش پیوسته بودند. و هنوز نمی‌توان آنان را در طبقه چند ملیتی دریانورد ایران عصر هخامنشی جای داد. بویژه که فرماندهان این ناوگان یونانی بودند. البته ساتراپ‌های ایرانی، از جمله آریا رامنس ساتراپ کاپادوکیه در آسیای صغیر، نیز نظارتی کلی بر ناوگان قلمرو خود داشتند. و علاوه بر پشتیبانی دریایی از نیروهای هخامنشی، اطلاعات مورد نیاز ناوگان هخامنشی را درباره جغرافیا، راه‌ها و پایگاه‌های دریایی یونان تأمین می‌نمودند. این اطلاعات را جاسوسانی که خود را بازرگانان دریانورد معرفی می‌نمودند، فراهم می‌کردند.

در کنار ساتراپ‌ها، فرماندهان ارتش هخامنشی از جمله مگابات، پسر عمو و دریاسالار داریوش بزرگ در مدیترانه، مارد وینوس سپهسالار نیروی زمینی و دریایی داریوش و آرتافرن (آرتافرنیس) حاکم ایرانی سارد و جانشین مارد- وینوس، حاکمیت بیشتری را بر ناوگان چند ملیتی هخامنشی اعمال می‌کردند. چنانکه مگابات فرمانده 200 ناو جنگی بود و ناخدای یکی از کشتی‌های مینوبانی (در کرت) را به دلیل کوتاهی در گماشتن يك مامور دیده بان بر ناو خود بر عرشه پایین کشتی خود به طناب کشید بطوری که سرش بیرون و بدنش در کشتی بود. ماردوینوس نیز بر 300 کشتی و 20 هزار سپاهی نظارت داشت اما



نیروهای وی در طوفانی در دماغه آتوس از بین رفت (493 ق.م) آرتافرنیس هم برای فتح کلیکیه در آسیای صغیر، ارابه ها و اسب های ایرانی را با کشتی به صحنه جنگ انتقال داد.<sup>64</sup>

این فرماندهان به تحریک حکمرانان یونانی، از جمله آریستاگوراس جبار ملیت، یا با اتحاد با آنان به فتوحات دریایی نایل می آمدند. در روایت تحریک آرتا- فرنیس توسط آریستاگوراس برای فتح جزیره ثروتمند ناکسوس، در نزدیکی یونان، از زبان هرودت آمده است که آرتافرنیس 100 ناوی که تحت فرمان داشت را برای فتح آنجا ناکافی دانسته و برای این کار 200 ناو و سپاهسانی شامل افراد بومی و سربازانی از کلیه متحدین هخامنشیان گردآورده بود در خواست کرد. فرمانده این ناوگان را مگابات پسر عموی داریوش آریستاگوراس و مشاور یونانی وی در امور دریایی برعهده داشت. طبق نوشته هرودت، آریستاگوراس نقشه ای جهان نما داشت که بر صفحه ای برنزی حک شده بود و رودها و دریاها را نشان می داد.<sup>65</sup>

در نتیجه چنین کوششی هایی مراکز دریایی یونان از جمله جزایر لسبوس، لمنوس، ایمبروس، ساموس (توسط اتانس=هوتانه)، تراکیه توسط مگابیز و نیز جزیره ثروتمند قبرس و ناوگان وسیع آن به تصرف هخامنشیان در آمد و ضمیمه نیروی دریایی هخامنشی شد. از این گذشته برخی از یونانیان، بویژه شورشیان میلث به شوش و نیز به مصب دجله در مجاورت خلیج فارس تبعید شدند که به احتمال بسیار تجربه های آنان در دریانوردی در تکمیل یافته های ایرانیان مؤثر واقع شد. هرودت از حضور تبعیدیان یونانی در جزایر خلیج فارس در کنار اقوامی چون سگارتیان زونگیان، تمانیان، اوتیانها و میسی ها (میشانی ها «؟»)<sup>66</sup> یاد کرده است. و احتمالاً این تبعیدیان همان سربازان، ملوانان پاروزنان و ناویانهای بودند که طی شورش میلث در اتحادیه یونانیان علیه نیروهای داریوش حضور داشتند. هرودت می نویسد که در سرکوب شورشی ملیت به جز ناوگان فنیقی که با جان و دل خدمت می کردند، زیرا کمتر از سایر ملل مالیات می دادند، مصریان، قبرسی ها و دریانوردان کلیکیه به ارتش هخامنشی یاری می رساندند. این تحولات نشان می دهد که هخامنشیان ضرورت نیروی دریایی را احساس نموده و با استفاده از تجارب گذشتگان و ملل تابعه خود تشکیل نیروی دریایی را شروع کرده بودند. کارگاههای کشتی- سازی فنیقی و آسیای صغیر و سواحل بسفر و داردانیل به امر شاهان هخامنشی فعال بود و کشتی هایی می ساخت که از کشتیهای یونانی بزرگتر و سریعتر بود.<sup>66</sup> گویا کارکنان هر کشتی از همان ملتی بودند که کشتی به دست آنها ساخته شده بود. لشکریان هخامنشی نیز از ملل گوناگونی چون نویبان، مصریان، بابلیان و ایلامی ها و ... بودند. اما نیروی اصلی سازمان دهنده ارتش و هسته مرکزی آن را پارسیان تشکیل می دادند. گرچه بنا به گواهی پاپیروسهای الفانتین تعداد آنها در ارتش از ملل دیگر کمتر بود. فرماندهان نیروی دریایی از سه قوم پارسی، مادی و سکایی انتخاب می شدند. هرودت علت این امر را احترام و اعتماد پارسها به اقوام نزدیک و همسایه خود می دانست. بویژه که این سه قوم از یک نژاد بودند.<sup>67</sup> کتیبه های داریوش در تخت جمشید از جمله کتیبه مدخل جنوبی صفا (مدخل اصلی)، در هنگام ذکر ملل تابعه خود از ملت های دریانوردی چون ایلام، بابل، مصر، لودییه، ایونیه، یونانیانی که در

جزایرند و کشورهایایی که در آن سوی دریا [ی اژه] اند، هند شمال غربی و مکران یاد می‌کند.<sup>68</sup> که احتمالاً در مناصب بعد از فرماندهی دریایی خدمت می‌نموده‌اند.

#### 4-2-2-2- خشیایار شاه اول و عصر زورآزمایی دریایی ایران و یونان

خشیایار شاه اول (466-485 ق.م)، جانشین داریوش اول، بیشترین نبردهای دریایی را با یونان داشته است که مشهورترین آنها نبرد سالامیس در 480 ق.م و جنگ میکال بودند. این امر نشان می‌دهد که ایرانیان به حدی از تجربه در دریانوردی رسیده بودند که بنا به گواهی هروودت ایرانیان در نبرد دریایی سالامیس بهتر از فنیقی‌ها و مصریان می‌جنگیدند، از این گذشته پس از غرق شدن ناوگان ماردونیوس پس از نبرد پلاته، دو مهندس ایرانی بنامهای بوباریس و فرزند مگابیزوس و آرتاکابوس پسر آرتابوس دماغه آتوس در سواحل یونان را عریض کردند چنانکه دو قایق پارویی از آن می‌توانستند بگذرند.<sup>69</sup> با این وجود اندازه بزرگ و کم‌تحرک کشتی‌های هخامنشیان و فراوانی آنها در سواحل صخره‌ای و تنگه‌های دریای یونان از عوامل ناکامی‌های نیروی دریایی خشیایار شاه بویژه در سالامیس شده و هنرنمایی تیراندازان ایران که به قلابهای مفرغی برای حمله به کشتی دشمن مجهز بودند، مانع از شکست نیروی دریایی هخامنشی از ملوانان آتنی نشد. ملوانان آتنی پس از این پیروزی قدرت سیاسی شهر آتن را بدست آوردند، آتن را به بندر و دریا متصل نمودند و حتی تریبون خطابه را رو به دریا نهادند. از آن پس آتن به تقویت نیروی دریایی اتحادیه دولت شهرهای یونان پرداخت. تا آنجا که مخالفان تمیستوکل، سیاستمدار آتنی، از جمله ستریمبروت می‌گفتند که تمیستوکل «نیزه و سپر را از آتنی‌ها گرفت و پارو بدستشان داد» وی نیروی دریای منظمی بوجود آورد چنانکه برهر ناو آتنی هجده مرد جنگی، شامل چهار تیرانداز و بقیه مسلح به خنجر و نیزه و سپر، قرار می‌گرفت.<sup>70</sup>

قشربندی نیروی دریایی ایران هم در عهد خشیایار به این صورت بود که پس از خشیایار شاه که خود را سالار دریا می‌نامید، در کنار محدود فرماندهان یونانی، از قبیل تمیستوکل، از افراد خاندان هخامنشی برای عهده داری مناصب عالی آن استفاده می‌شد که از جمله آنها است؛ *ربا پیگن* پسر داریوش، *پرکز اسپه پسر اسپاتین*، *مگاباز* پسر *مگابیت آریامنس* که در جنگ تن به تن در یک کشتی یونانی به آب افتاد و کشته شد، *تی تروس* تس که پس از شکست میکال و سالامیس از برابر سیمون یونانی گریخت و *هخامنش* پسر داریوش از دختر گبریا س که فرماندهی ناوگان ایونیه و کاریه در زمان خشیایار شاه بود.

از این گذشته فرماندهانی چون *آرتیمیسیا* همسر حاکم سابق کاریه و دختر لوگدامیس فرماندار هالیکارناس با ناوگان خود علیه یونانیان با خشیایار شاه متحد شده بود و بنا به گفته هروودت «هیچ کدام از فرماندهان تابع ایران به اندازه او به خشیایار شاه رأی صائب نداده است و راهنمایی گرانبها نکرده است» و پنج ناوی که وی فراهم نموده بود، پس از ناوهای فنیقی، معروفترین ناوها بود.

شاهزادگان هخامنشی در نیروی دریایی، علاوه بر فرماندهی گاه به سفرهای اکتشافی نیز اعزام می شدند و حتی این سفرهای پررنج و طولانی بعنوان مجازاتی برای برخی از آنان تلقی می شده چنانکه ستاسپه پسر چیش پش به سبب تجاوز به دختر زوپیر فرزند مگابیز در آغاز به حکم خشایار شاه به اعدام محکوم شد. اما با وساطت مادرش، که عمه خشایار شاه بود، ملزم شد که در قبال آزادی خود سواحل دور آفریقا را اکتشاف کند. ستاسپه از سواحل لیبی به سمت غرب حرکت کرد تا پس از دور زدن آفریقا از راه دریای سرخ به مصر بازگردد. اما ستاسپه پس از ماهها کشتیرانی پررنج، نومیدانه، از همان راه به مصر بازگشت و به حکم خشایار شاه اعدام شد.

در اqtشار پایین تر از فرماندهان، تنوع ملیتی در میان افراد نیروی دریایی خشایار شاه بیشتر بود و عبارت بودند از:

- 1- سربازان جزایر خلیج فارس که تبعیدیان یونانی و ایرانی در میان آنان حضور داشتند. و احتمالاً ایلامیان نیز در شمار آنان بودند و به سپری سبک بافته از ترکه های بیر، نیزه کوتاه و کمانهای بومی و تیرهایی از جنسی نی مجهز بودند. فرماندهی این دسته را باگس پسر مردوتس، فرمانده آینده پادگان موکال در سواحل آسیای صغیر، بود.
- 2- فنیقیان، سریانیان و فلسطینی ها که ملوانهای آنان کلاه خودی شبیه یونانیان و سینه بند کتانی و سپرو زوبین داشتند (300 ناو).
- 3- ملوانان مصری با کلاه خودهای مشبک، سپر گوله لبه پهن، نیزه های چوبی، تیر زین سنگین، زره و کارد بر کمر (200 ناو).
- 4- قیرسی ها که خود را به سالامیس و یونان منتسب می ساختند، برخی را فنیقی یا حبشی می نامیدند، از سربند (عمامه) و مانند بیشتر ملوانها کلاه خود نوك تیز استفاده می کردند.
- 5- ملوانان کلیکی که کلاه خودهای بومی، سینه بندهای پشمی، سپر سبک از پوست خام، دوزوبین، شمشیری شبیه به شمشیرهای مصری داشتند و خود را به فنیقیان منتسب می نمودند. (100 ناو).
- 6- ملوانان پامفیلی دارای اسلحه های یونانی و منتسب به یونانیان پس از جنگ تروا (30 ناو).
- 7- لیکي ها زره بر ساق پاو سینه بند، کمان چوبی، تیرهایی از جنس نی و بدون سپر، خنجر و چنگک (قلاب) و کارد داشتند (50 ناو).
- 8- دوریهای آسیایی، اصلاً از پلوپونز و مجهز به تجهیزات یونانی بودند (30 کشتی).

9- کاری ها، مجهز به تجهیزات یونانی و چنگک و کارد (70 کشتی).

10- ایونی ها مجهز به اسلحه های یونانی .

11- جزایر نشینها (جزایر یونان) مجهز به اسلحه های یونانی.

12- ملوانهای شهرهای کرانه هلسپون (داردائل) و بسفور مجهز به اسلحه های یونانی و برخی از آنان به حفاظت پل های تنگه های بسفر و داردائل گماشته می شدند.

غواصان که پیش از این تمدنهای گذشته ذکر آنها رفت، در عصر هخامنشی نیز نقش مهمی را در میان دریانوردان بر عهده داشته اند چنانکه هرودت در شرح نبردهای دریایی خشایار شاه می نویسد: «در کشتیهای پارسی مردی بود سکولیس ام، اهل سیون که از ممتازترین غواصان زمان بود و بعد از در هم شکستن جهازات ایرانی مقدار کلانی اجناس گرانبها در بلیون برای سر کرده - های خود و مقدار زیادی نیز برای خویشتن جمع آوری کرده بود.... [ بر طبق حکایتی مشکوک] وی در افته، به زیر آب رفته و از آرتمیزیون مسافتی معادل ده میل سر از آب برآورده داستانهای اغراق آمیز دیگری نیز دریاهای سکولیس نامبرده گفته اند و از چند روایت که راست نمی نماید. من فوراً به یکی از آنها اشاره کردم.»<sup>72</sup>

هرودت درباره تعداد ناوگان تحت فرمان خشایار شاه رقم مبالغه آمیز 4207 کشتی را ذکر می کند؛ و از انواع گوناگونی بوده اند، که از این کشتی های حمل اسبان و قایق ها تا ناوهای (تری رم) (سه رده ای) که دارای سی تا پنجاه پارو بودند، را شامل می شد. این کشتی ها سربازان پارسی، مادی و سکایی را جابه جا می کردند، که افسران ملل گوناگون بعنوان مزدور، در زیر دست آنان فعالیت می کردند. از این گذشته ناخدایان و ناو بانانی ماهر به علوم گوناگون دریانوردی، از جغرافیا، ستاره شناسی و هواشناسی و ... در این کشتی ها حضور داشتند و نیازهای علمی استراتژیست های نظامی و حتی شاه را برآورده می کردند و گاه اطلاعات آنان بطور مکتوب به نظر خشایار شاه می رسید<sup>73</sup>

در رده پایین تر از سربازان و ناوبانان و سکان داران، پاروکشان قرار داشتند که در هر کشتی سه رده ای حدود سی تا پنجاه نفر از آنان به پارو زنی مشغول بودند. البته در هنگام وزش باد موافق، بادبانها کار این قشر را آسانتر می نمودند. به نظر می رسد که تنگه ها و سواحل صخره ای، مثلاً در یونان، سرعت عمل و قدرت بازوان آنان نیرویی مؤثر در شکستن کشتی دشمن یا محاصره آن بود. افرادی نیز در شناورهای حمل چهارپایان وجود داشتند (80 نفر در هر شناور) که وظیفه تأمین علوفه و نگهداری آنان را بر عهده داشتند<sup>74</sup>

اما باید به این نکته توجه داشت که پس از شکست های خشایار شاه در دریاهای یونان در سال 480، تلفات بسیاری وارد شد. شورش مصر و جدا شدن ناوگان مصری از نیروی دریای ایران این ضایعه را مضاعف نمود. در یونان نیز پس از پیروزی بر خشایار شاه، اتحادیه دولت شهرهای یونانی فرو پاشید. اما آتن با اتکا بر ناوگان نیرومند خود کشتی های متحدین سابق خود، بجز جزیره ی خیوس chios و لسبوس را تصاحب کرد، که زمینه جنگهای طولانی پلوپنزی میان آتن و اسپارت شد.<sup>75</sup> باید دانست که پس از نبرد سالامیس، یونانیان سرنوشت خود را وابسته به نیروی دریایی خود تلقی کردند. و در ابداع روشهای نوین در دریانوردی می کوشیدند تا آنجا که اسپارتهای و سایللی ساختند که بوسیله آن کشتی های خود را از خشکی از تنگه کورنت به دریا می رساندند.

#### 5-2-2-2- روزگار پس از خشایار شاه و جایگزینی سیاست و تفرقه بینداز و حکومت کن و کاهش جنگهای دریایی.

جانشینان خشایار شاه، از زمان اردشیر اول (425 – 466 ق.م)، گرچه گاه با کمک ناوگان فنیقی خود و با اتکای بیشتر بر نیروی زمینی شورشهای ایالاتی چون مصر که به تحریک و با کمک یونانیان سراز اطاعت هخامنشیان پیچیده بودند، را سرکوب می نمودند، اما از این پس سیاست کلی آنها تشدید رقابت و درگیری میان آتن و اسپارت برای رفع تهدیدات آنان بود. با این وجود اردشیر برای سرکوب شورشیان مصر که به تحریک آتن راه سر پیچی در پیش گرفته بودند، ابتدا اسپارتهای را تطمیع کرد. اما چون این رویه اثر بخش نشد، با ناوگان خود ناوگان آتنی را در جزیره پروسوی در رودخانه نیل چنان محاصره کرد که آنتیان بناچار کشتی های خود را آتش زدند تا به دست دشمنی نیفتند. این پیروزی با تدبیر سرداری چون مگابیز که جریان آب نیل را عوض کرده بود، حاصل شد. البته ناوگان فنیقی نیز کما بیش در سرکوب شورش ایناروس، فرعون شورش مصر همکاری داشتند (455 ق.م) قبرسی ها نیز از دیگر ملل دربانورد دولت اردشیر اول هخامنشی محسوب می شدند که سیمون آتنی رئیس اتحادیه دولت شهرهای یونانی علیه هخامنشیان، به انتقام شکست در مصر سعی در تهدید آنها نمود. ولی با سیصد ناو قبرسی به فرماندهی آرتابازوس (دریا سالار ایرانی) و ناوهای بسیار بیشتری به فرماندهی مگابیزوس در کلیکیا مواجه شد. اما نهایتاً یونانیان پیروز شدند. و صد کشتی از فنیقی و کلیکی به غنیمت آنان رفت مجموع این وقایع نشان می دهد که سرداران مزبور، که خود معمولاً ساتراپ های ایالات ساحلی امپراتوری هخامنشی بودند، علاوه بر فرماندهی ناوگان و نیروهای دریایی و زمینی و طراحی راهکارهایی برای مقابله با نیروی دریایی یونان از جمله برگرداندن مسیر رودها، به تدابیر سیاسی همچون تحریک آتن و اسپارت علیه یکدیگر و تقویت نیروهای آنها از جمله نیروی دریایی، و به خودمشغول نمودن و تضعیف نمودن آنها متوسل می شدند. البته در عین حال پایگاههای دریایی خود در مجاورت یونان، بویژه فنیقیان قبرس، را حفظ و تقویت می نمودند. در مقابل، سرداری چون تیسافرن نیز به روشهای گوناگون از جمله عدم پرداخت دستمزد ملوانان یونانی و جلوگیری از اینکه یکی از دولتهای آتن یا اسپارت دیگری را بطور کامل نابود کند، خود همه امکانات و قدرت را در دست گیرد و به رقیبی جدی برای ایران، گردد، جلوگیری می نمودند. در این بین معامله ای میان ساتراپ های ایرانی و ناخدایان یونانی برقرار شده بود که با

ناخدایان یونانی متعهد می شدند که از ساتراپ بعنوان فرمانده سپاهیان ایران حمایت کنند و حتی سربازان یونانی نیز بعنوان مزدور جایگزین سپاه جاویدان شوند. ساتراپ نیز با ثروت بی پایان خود آنان را حمایت می نمود.<sup>76</sup>

روایات اساطیری ایرانی مربوط به سفرهای داراب در دریای یونان و عمان و حکومت وی در آنجا که برخی او را با اردشیر دراز دست (اردشیر اول هخامنشی) قابل انباق می دانند، نیز کما بیش به رونق دریانوردی در آن اعصار اشاره دارد. در این داستانها مردم عمان و یونان را مردمی دریانورد و حاکم بر جزایر دریاها معرفی شده اند که به کمک نیروی بدنی و فر ایزدی داراب به زیر فرمان ایران زمین در می آیند. داراب در این حین از مساعدت غلامان ایرانی الاصل همچون بهزاد نامی، بهره می برد. در این داستانها به بازرگانان ایرانی از جمله شاپور و مهاسب پارسی، که همچون بهزاد غلام در دریاها یونان و عمان در آمد و رفت بوده اند، اشارت رفته است. و شاید بتوان این اشارات را بقایایی از خاطرات گذشته این اقشار دریانورد به شمار آورد.<sup>77</sup>

پس از سلطنت کوتاه خشایار شاه دوم (424-425 ق.م)، با آغاز سلطنت داریوش دوم (404-424 ق.م) روابط ایران و یونان در دریا از سر گرفته شد. در این زمان تیسافرن Tissaphernes از سوی داریوش دوم بعنوان ساتراپ لیدییه، ایونیه و غرب آسیای صغیر یونان منصوب شده و طبقا فرماندهی نیروی دریایی و رسیدگی به امور آن را برعهده داشت. در این زمان جنگهای پلوپونز میان آتن و اسپارت هنوز ادامه داشت. و آتن مانع پرداخت مالیات دولت شهرهای آتنی به دولت ایران می شد. از این رو تیسافرن، به همراه نمایندگان شهرهای خیوس و اروتزه که از پایگاههای مهم دریایی آنجا بودند، با اسپارت علیه آتن متحد شد. فرناباد، ساتراپ ایرانی در آسیای صغیر، نیز همین تصمیم را داشت و با کمک ناوگان هلسپونت (داردائل) می کوشید که دولت شهرهای یونانی را، ضمن اتحاد با اسپارت، بر آتن به شورش وادارد. فرمانده ناوگان اسپارت، جاسوسی بنام فرونیس را فرستاد تا درباره تعداد ناوگان خیوس تحقیق کند و هنگامی که مطمئن شد که خیوس حدود 60 کشتی دارد، با تیسافرن و خیوس متحد شد. و 40 کشتی را به فرماندهی ملانخریداس Melanechridas فرستاد. اما به سبب زمین لرزه فقط پنج کشتی از آنها به فرماندهی خالکیدئوس نامی به کمک تیسافرن اعزام شد. تیسافرن نیز گاهی به آتن و گاه به اسپارت یاری می رساند. چنانکه به بهانه آوردن 147 فروند ناوگان فنیقی به اسپندوس (در دریای اژه) رفت. و شخصی به نام تاموس را بعنوان نماینده خود باقی گذارد تا در غیاب وی مزد سربازان را بپردازد. اسپارت و متحدین آن از غیبت تیسافرن ناراحت شدند. زیرا تاموس در پرداخت مزد سربازان تعلل می نمود. و این موجب تضعیف ناوگان آنها می شد. و حتی عده ای معتقد بودند که مراد تیسافرن از آوردن ناوگان فنیقی، این بود که خدمه کشتی ها برای معافیت از خدمت به وی پول بدهند. چون وی به هر حال قصد نداشت از خدمت آنان استفاده کند و با آتن بجنگد. توسیدید خود معتقد بود که علت اینکه تیسافرن در بازگشت، ناوگان فنیقی را به همراه نیاورد، این بود که نیروی جنگی یونان را تضعیف کند و اینکه هیچ يك از دو دولت آتن و اسپارت به سبب استفاده از کشتی های او بر دیگری برتری نداشته باشند.<sup>78</sup> مطالب فوق نشان می دهد که هخامنشیان از نقش مستقیم نیروی دریای خود در سواحل

یونانی دریای اژه کاسته بودند و سیاست تشویق جنگهای فرسایشی میان آتن و اسپارت را برای تخریب نیروی دریایی آنان در پیش گرفته بودند. این امر نشان در تغییر اخلاق دریانوردان یونانی نیز است. آنان که در گذشته برای حفظ تمامیت یونان جانفشانی می نمودند، در این دوره به مزدورانی تبدیل شده بودند که دستمزد بیشتر ملاک عمل آنان شده بود. دریانوردان ایرانی نیز بیشتر به تجارت میان هند- عربستان و مصر مشغول شده بودند.

با افزایش شکایات آتنی ها و بویژه توطئه های درباریان علیه تیسافرن، کوروش کوچک پسر داریوش دوم جایگزین تیسافرن شد. (407 ق.م) اسپارتهای با کمک کوروش بر آتن شورش کردند و آن را شکست دادند. از این رو نیروهای یونانی به کوروش دلبستگی یافتند و بویژه که آنان پس از 404 ق.م با پایان گرفتن جنگهای 25 ساله پلوپونزی، بیکار شده بودند، این امر به علاوه کینه توزیهای فرناپاز، سردار هخامنشی، موجب شد که کوروش صغیر در فکر ممانعت از جانشینی برادر بزرگتر خود اردشیر دوم (358 - 404 ق.م) بجای پدر (داریوش دوم)، افتد از این رو پس از توطئه ای نافرجام در قتل برادر به کمک نیروهای یونانی خود به ایران حمله کرد و در نبرد کوناکسا شکست خورد. تیسافرن هنوز در ایونیه حکومت می کرد. اسپارتهای در ریادار نه آرخوس که حاکم ناحیه افسوس را برای طلب کمک مال نزد کوروش صغیر فرستادند و از دست تیسافرن شکایت نمودند. نه آرخوس مدتی را فرمانده نیروی دریایی و داور کل حوزه دریایی خود و دارای اختیار اعلام جنگ و مسئول برقراری امنیت در ناحیه افسوس، جلوگیری از راهزنی دریایی و حل و فصل مراعات دریایی بود. وی در کنار فرمانده خود لوساندر اسپارتهای از معاونان کوروش کوچک بود و احتمالاً فرماندهی ناوگان وی را برعهده داشته است.<sup>79</sup> این مسائل نفوذ یونانیان در نیروی دریایی ایران را نشان می دهد. چنانکه دریادار جزیره سامس نیز با 35 کشتی خود به نیروی دریایی کوروش کوچک پیوست. جاذبه ثروت هخامنشیان عامل اصلی در جذب این گروهها بود. و البته خود عاملی برای تشویق شورشیان ایرانی علیه دربار هخامنشی (از جمله کوروش کوچک) و تضعیف قوای ایران شد. یکی دیگر از عوامل تضعیف ناوگان هخامنشی استقلال مصر از

امپراطوری (400 ق.م) و نیز تلاشهای یونانیان برای تصرف آسیای صغیر و قبرس و پایگاههای دریایی آنجا بود، که البته صلح آنتالسیداس Antalcidas اقتدار ایران بر قبرس و آسیای صغیر را ابقا کرد. (387 ق.م) تلاشهای موفقیت آمیز اردشیر سوم (336-358 ق.م) در تسخیر مجدد مصر نیز نتوانست ناوگان دوره درخشان خشایارشا و داریوش بزرگ را احیا نماید. بهرحال نقوش اورنگ بر آن مقابر اردشیر دوم و سوم نشان از تابعین ملل دریانوردی چون هند، مصر، بابل، اعراب دره اردن (و فنیقی ها)، یونانی های آن سوی دریا دارد. تا زمان داریوش سوم (330-336 ق.م) ناوگان هخامنشی از عملیات دریایی، به تجارت دریایی روی آورد. گرچه ضعف آخرین شاهان هخامنشی نمی توانست امنیت و امکانات مورد نیاز تجارت دریایی را تامین نماید، اما بنا به گواهی نثارخوس، دریا سالار اسکندر مقدونی، در سواحل شمالی و جنوبی خلیج فارس بنادر پر رونق و ثروتمند و دریانوردانی ماهر وجود داشت که برخی از آنها عبارتند از: کارمانیا (در سواحل مکران) شهر هرمز (میناب امروز)، جزیره اورکتا (احتمالاً قشم کنونی)، خلیج بزرگ (آبهای بیدخونی بندر طاهری و نابند)، آپوستانا (بندر لنگه امروز و بوستان

سابق)، گوگانا (بندر کنگ)، شهر پرباغ و ثروتمند هیراتیسی (لیان = بوشهر) که ترعه ای برای عبور کشتی ها به کنار آن حفر شده بود) و جزیره کیش، جزیره صیادان مروارید، جزیره مازانس که (نثارخوس حاکم آنجا را بعنوان راهنما برای ورود به مصب کارون (= پاسیتیگرس Pasitigris) به همراه خود بردن)، بندرگاه سیکاندروس، سیدودونت، تارسیاس، کاتیای، شهر بادلس، آبادی ایلاس، بندرگاه اوکوس، اسکله‌ای نزدیک سینتاکوس، بندرآمنی در دهانه راگونیسی و شهر تائو در کنار آن. این مراکز با پایگاههای مهم دریانوردی و تجارت جهان باستان از هند و مصر و فنیقیه (بویره صیدا) و یونان (جزیره دلوس و سالامیس) ارتباط تجاری و فرهنگی داشت چنانکه سرستونهای یافته شده در این مناطق که مربوط به اواخر و پس از دوران هخامنشی است تأثیر هنر حجاری هخامنشی را نشان می دهد.<sup>80</sup>

### 6-2-2-3- عصر اسکندر و اصلاحات در دریانوردی ایران .

پیامد حملات اسکندر به امپراتوری هخامنشی در سالهای 330-334 ق.م سیل مهاجران یونانی به شرق بود. و البته تعدادی ایرانی نیز، از جمله بوخشا که در 140 ق.م در آتن با آگاثار خیدس مورخ یونانی دیدار نمود، به یونان رفتند. آمدن یونانیان به ایران گرچه فرهنگ هلنی بالتبع و سنن دریانوردی آن را با خود به همراه آورد، اما یونانیان نیز تحت تأثیر فرهنگ و سنت های دریانوردی ایرانیان و ملل تابعه آنان قرار گرفتند، چنانکه نثارخوس که توسط اسکندر با سمت امیرالبحر (دریارسالار) برای سفر اکتشافی و شناسایی سواحل دریای عمان و خلیج فارس تا مصب کارون اعزام شده بود، از کمک و همراهی راهنمایان محلی گدروسیا (ناخدایان سواحل بلوچستان) بهره می برد از این گذشته، مقاومت ساحل نشینان خلیج فارس در برابر ناوگان نثارخوس، از دیگر نشانه های قوت دریانوردی در خلیج فارس است. در ناوگان نثارخوس، که شامل 32 کشتی بزرگ سی پارویی و چند کشتی کوچک بود، به جز ملوانان (ملاحان). پاروزنان و کارگران کشتی ها، 2000 نفر قشون حضور داشتند. موفقیت نثارخوس در اکتشافات وی موجب شد که اسکندر طرحهایی را برای پیشرفت هر چه بیشتر دریانوردی در بین النهرین، ساحل خلیج فارس و بویره در مجاورت بابل (پایتخت اسکندر) در پیش گیرد. تا علاوه بر رونق تجارت، نظارت بر قلمرو وسیع خود را تضمین کند. از این رو نثارخوس پیش از رفتن به شوش، به ایمن ساختن ولایات ساحلی و بازدید از آنها و تنبیه حاکمان شورشی آنها پرداخت. غیر از نثارخوس هیئت های دیگری نیز به اکتشافات ساحل جنوبی خلیج فارس اعزام شدند؛ اریکاس که تا حوالی تیلوس (بحرین) رفت. دریانورد دیگری که از منطقه اندرستن هم جلوتر رفت. هیرون اهل سولی که از این دو تن بیشتر رفت. و نهایتا نثارخوس در حالی که برای سیاحت شبه جزیره عربستان آماده می شد، اسکندر در گذشت (323 ق.م). اسکندر پس از آمدن نثارخوس از سند به بین النهرین، به لایروبی ترعه های متروک بابل تا خلیج فارس، بنای شهرهایی بنام اسکندریه که عمدتا در ساحل هندوستان، خلیج فارس و عربستان بودند (اسکندریه ای در مصب دجله، لنگرگاهی در بابل، پایگاه دریایی ایکاروس در جزیره فیلیکه کنونی، اسکندریه‌ای در خارك)، استخدام فنیقیان در نیروی دریایی تازه تأسیس اسکندر و



مهاجرت دادن برخی از آنان به همراه ناوهایشان به بین‌النهرین، صدور فرمان آغاز فعالیت‌های کشتی‌سازی پرداخته بود که موجب ورود بازرگانان یونانی و مقدونی به ایران و تأسیس کلنی‌های یونانی نشین بود.<sup>81</sup> که بی‌شک دریانوردان در آنها جایگاه خاصی داشته‌اند.

### 3- نتیجه

از دیر باز در سواحل شمالی دریای مکران (عمان) و تمدن شهر سوخته سیستان دریانوردانی به ظهور رسیدند که تا زمان اسکندر مقدونی با هند روابط تجاری داشتند. در این جوامع به سبب رونق تجارت و دریانوردی گروهی پیدا شدند که راه‌های آبی را شناختند و بعنوان بلدچی (راه‌نما) در کشتی‌هایی که به هند یا خلیج فارس می‌رفت حضوری می‌یافتند. و مسلماً در هر زمان که تجارت دریایی اندک رونقی می‌یافت، نقش این افراد اهمیت می‌یافت و ثروت و در نتیجه پایگاه اجتماعی آنان ارتقا می‌یافت.

در جامعه اسلامی نیز در لیان (بوشهر) و جزیره خارک اجتماعات دریانوردانی پدید آمده بود که در میان آنان تاجران مهاجر هندی، سومری، فنیقی و بابلی نیز یافت می‌شد. و چنانکه در متن مقاله گفته شد ایلامیان در بسیاری از مظاهر دیوانسالاری و تجارت دریانوردی و علوم دریایی را از اقوام سامی‌ای که پیش از آنها در جنوب ایران حضور داشتند، اقتباس نموده بودند. بر این اساس می‌توان حدس زد که یک کشتی بزرگ ایلامی اقشار گوناگون مشغول بوده‌اند: تاجر یا تاجرانی که با هندو عربستان مشغول به تجارت بوده و ثروت سرشاری داشته‌اند، ناخدایی آشنا به نجوم، هواشناسی و معتقد به اعتقاداتی درباره خدایان باد و آب که در این باره بی‌نیاز از راهنمایی‌های کاهنان ایلامی نبود، تعدادی سکان‌دار، ملوان و ناوبانانی برای مقابله با دزدان دریایی و ... و تعداد کثیری پاروکشی که عمدتاً از میان بردگانی که فنیقیان آنان را در خلیج فارس به فروش می‌رساندند، انتخاب می‌شدند تجارت مروارید در ایلام ضرورتاً مستلزم وجود قشری بعنوان غواصی در کشتی‌های تجاری و صیادی بود البته این امکان وجود دارد که ملوانان، که غالباً غواصان ماهری هم بودند، این وظایف را بعهده می‌گرفتند. البته ناوبانان و سربازان دریایی و غواصی مهارت داشتند و طرف استفاده از مشک باد برای تنفس در زیر آب را می‌دانستند. این سربازان بعدها در عصر هخامنشی در ناوهای ایرانی به خدمت گرفته شدند و با مهارتی که در پرتاب توده‌های مشتعل قیر نفت به کشتی‌های دشمنان داشتند، نیروهای ویژه‌ای را تشکیل می‌دادند. آنان حتی تا درجه نیروی جاویدان ارتش 10 هزار نفر داریوش ارتقا می‌یافتند. چنانکه نقش برخی از سربازان پیاده ایلامی بر روی یک کاشی لعابی بزرگ از کاخ داریوش در شوش بدست آمده و مؤید این مطلب است و از این گذشته در ایلام بی‌شک قشر اجتماعی قابل ملاحظه‌ای کشتی‌سازان حضور نیز داشتند.

در دوره مادها ایلامیان که مردمان سواحل مکران، فنیقیان و بابلیان به تجارت خود با هند و عربستان ادامه می‌دادند. و گرچه مادها در بخشی از تجارت اسب‌های مادی از ناوگان جزایر دریای میدترانه بهره می‌بردند، بطور کلی دولت ماد وقفه‌ای را در روند شکل‌گیری طبقه دریانورد ایرانی پدید آورد.

اقدامات کورش در تصرف پایگاه دریایی فنیقی بحرین بندر ایلامی لیان، بندر بین المللی رودخانه ای بابل، تصرف لیدی در سواحل دریای اژه و نیز فعالیت‌هایی چون کاخ سازی در سواحل خلیج فارس (برازجان)، علاقه وی را به رونق تجارت دریایی و نظارت بر آن نشان می دهد. از این رو می توان حدس زد که در این ایام با توجه به وسعت قلمرو کوروش و رفت و آمد آزادانه تاجران از لیدی تا حدود هند، طبقة تاجران که عمدتاً اهل بابل، مکران، هند و ایلام بوده اند، بتدریج ثروتمند تر شده اند. قوم دریانورد و پر سابقه فنیقی نیز از زمان فتح بابل به سبب انگیزه های اقتصادی به هخامنشیان پیوست و ناوگان خود را در خدمت آنان قرار داد.

لشکر کشتی کمبوجیه به مصر گر چه از طریق زمین صورت گرفت، اما نشان داد که ایران برای حمله به کارتاژ (هم نژادان فنیقیان) به يك نیروی دریایی مستقل از ناوگان فنیقی نیازمند است. در زمان کمبوجیه دریانوردان فنیقی بر تجارت و هم چنین فرماندهی ناوگان دریایی ایران نفوذ بسیار یافتند. کمبوجیه تعدادی از مصریان صنعتگر را به شوش و جزایر خلیج فرستاد که احتمالاً گروهی از آنان در بخش دریانوردی جذب شدند. داریوش برای رفع این نواقص و نیز گسترده تر کردن تجارت در قلمرو وسیع خود (هند تا مصر و یونان) با اکتشاف مصب رود سند و حفر کانال سونز انحصار تجارت مصر تا هند را به دست آورد و تاجران هندی مصری، ایلامی، مکرانی، بابل و فنیقی را به خود وابسته تر کرد. و موجب شد که روابط و اشتراك مساعی و تبادل تجارت نزدیکتری با هم داشته باشند. از سوی دیگر آغاز به تشکیل نیرویی دریایی کرد که گر چه هسته‌ی آن را فنیقیان تشکیل می دادند، اقوام دریانورد دیگری چون ایونی های سواحل شرقی اژه، یونانیان، هندیان، مصریان، عیلامیان و بابلیان نیز در آن حضور داشتند.

وی فرماندهی عالی این نیروی دریایی را به شاهزادگان هخامنشی و سرداران مورد اعتماد چون برادرش ارتافرن و سردار خود مگابیزوس سپرد. در زیر دست این افراد، فرماندهان کوچکتر از ملل گوناگون که هر يك کشتی های متعلق به خود را فرماندهی می نمودند. تاجران دریایی هندی، فنیقی، مصری و بابلی و ایلامی نیز تقریباً در همین ردیف قرار داشتند. و هر يك در کشتی خود بر گروهی از زیردستان خود فرمان می راندند. آنان گاه اطلاعات مورد نیاز ارتش داریوش را درباره‌ی جغرافیا و تعداد نیروهای دشمن فراهم می کردند. سربازان دریایی که گاه نوابانان نیز نامیده می شدند، نیز از ملل گوناگونی تشکیل شده بودند، و در میان آنان تیراندازان پارسی و نفت اندازان ایلامی مشهور بودند و چنان که هرودت می نویسد ریاست این نیروها را افسران پارسی، مادی و سکایی بر عهده داشته اند. پس از سکان داران، ملوانان و دیده‌بانان از دیگر اقسام دریانورد بودند که از ملل گوناگون بوده و خدمات داخلی و فنی کشتی رابر عهده داشتند. گرچه در جنگ های دریایی، به ویژه ملوانان هندی با چنگک هایی که داشتند بر کشتی های دشمن خساراتی وارد می کردند. پاروزنان پایین ترین قشر دریانوردان بودند که معمولاً از میان اسرای جنگی و بردگان بودند در طبقات پایین کشتی به پاروزنی و کارهای سخت مشغول می شدند. آنان جزیی از يك کشتی به شمار می رفتند و همراه آنان به فروش می رفتند. با توجه به فتوحات داریوش در حبشه و شمال افریقا احتمال حضور بردگان سیاه در این

طبقه بسیار است. در زمان داریوش ایونیان و یونانیان تبعیدیان میلث به جزایر خلیج فارس به عنوان ملوان، ناوبان و حتی فرماندهی کشتی در طبقات دریانورد ایران جای گرفتند. و حتی برخی از آنان هم چون آریستاگوراس مشاور دریایی داریوش بودند. و برخی از آنان چون اسکیلاکس کارباندی به سفرهای اکتشافی اعزام می شدند. با این وجود داریوش، برخلاف کمبوجیه چنان تسلطی بر آنها داشت که آریستاگوراس به دلیل ناتوانی از انجام دستورات داریوش، خودکشی کرد و هم چنین یکبار داریوش یکی از فرماندهان ناوگان مینون (کرت) را به سبب سرپیچی تنبیه کرد. این امور نشان می دهد که به تدریج اقتدار چند ملیتی دریانوردان، مرکب از ملل تابعه ای هخامنشیان، در قالب نیروی دریای هخامنشی به فرماندهی پارس ها و مادها شکل گرفت چنان که در زمان خشایار شاه، جنگ های متعدد دریایی با ملل دریانوردی چون یونانیان صورت گرفت. وسعت ناوگان خشایار شاه و تجهیزات بی شمار آن ها نشانه‌ی رشد دریانوردی و استقرار طبقات دریانورد بحت خدمت ارتش هخامنشی بود. فرمانده ای عالی این نیروها از پیش به انحصار پارس ها در آمد و حتی سفرهای اکتشافی که در عصر داریوش به یونانیان سپرده می شد، به شاهزادگان هخامنشی از قبیل ستاسپه سپرده شد. فرماندهان عالی دریایی ایران نیز در زمان خشایار شاه عمدتاً برادران شاه و سرداران لایق و در مرتبه‌ای پایین تر متحدان یونانی خشایار شاه از جمله ارتیمیسیا ملکه‌ی هالیکارناس قرار داشتند. به نظر می رسد که در عصر خشایار شاه حتی ناوگان تجاری برای نبرد با یونانیان بسیج شده بودند و حتی تاجران، حداقل برای جابجا کردن نیروها، چهارپایان و تجهیزات، به ارتش هخامنشی پیوسته بودند و بنابراین در زندگی و کار آنان تغییری رخ داده بود. که از جمله‌ی آن می توان وابستگی به مواج دولت و فرمانبرداری مطلق از دربار هخامنشی بود. آنان به جای تجارت وظیفه‌ی حمل و نقل و تهیه‌ی تدارکات مورد نیاز ناوگان و نیروها را بر عهده داشتند. پس از این طبقه سربازان دریایی، ناوبانان و ملوانانی بودند که مسلح شده بودند. در این طبقه بیشترین تنوع ملیتی وجود داشت هر گروه از اینان تحت فرماندهی افسری پارسی یا مادی قرار داشت. سکان داران، دیده بانان و پاروکشان که تعداد قابل توجهی را در هر کشتی تشکیل می دادند، در طبقه‌ی بعدی قرار داشتند. این مطلب نشانه‌ی تنزل اجتماعی قشر سکان دار و دیده بان در حد پاروکشان و اعتلای پایگاه اجتماعی سربازان دریایی، به سبب حکمفرما بودن شرایط جنگی در عصر خشایار شاه، می باشد. علاوه بر این در عصر خشایار شاه یک قشر جدید (مستخدمین و مسئولین نگهداری چارپایان در کشتی ها) به دریانوردان افزوده شد با حداقل تعداد آنان افزایش چشمگیری یافت (80 نفر در هر کشتی) این امر با توجه به تجهیزات وسیع و ارتشی پرجمعیت خشایار شاه قابل توجیه است.

از زمان اردشیر اول ناوگان دریایی به سبب شکست های دریایی خشایار شاه، اتحاد و قدرت گیری ناوگان یونانی و نیز جدا شدن موقت مصر از ایران، تضعیف شد و جنگ های دریایی کاسته شد. و به سرکوب شورش ملل دریانوردی چون مصر و مقابله با تحریکات یونان محدود ماند. جنگ های پلوپونز میان آتن و اسپارت این امکان را پدید آورد که اردشیر به جای دخالت مستقیم ناوگان خود سیاست تضعیف طرفین را با کمک سیاست تفرقه بینداز و حکومت کن را در پیش گرفت. این سیاست نیاز به ثروت

داشت این ثروت به صورت مالیات از مردم و به ویژه تاجران گرفته می شد. بنابراین لزوماً تاجران دریانوردی که در فرمان خشایار شاه به ارتش پیوسته بودند، به کار تجارت خود (عمدتاً با هند و مصر) بازگشتند. این افراد بویژه از زمان پایان یافتن جنگ‌های پلوپنزی در عصر اردشیر دوم شدت یافت به خصوص که از آن پس طبقه‌ی جنگجویان دریانوردی یونانی که بسیار رشد کرده بود، به یکباره بیکار شد. این بیکاری موجب شد که ثروت هخامنشیان برای مشغول داشتن آنان به جنگ با یکدیگر مؤثر افتد. بنابراین به جای دخالت مستقیم ایران در جنگ با یونان، ثروت دربارهای هخامنشی این جنگجویان بیکار را به جنگ‌های فرسایشی با یکدیگر مشغول می ساخت. تا آن جا که بسیاری از فرماندهان دریایی سابق هخامنشی به تجارت روی آوردند و تبدیل به تاجران دولتی شدند. و حتی از طبقه‌ی تاجران آزاد دیر پا پیش گرفتند این تاجران برای رسیدن به منافع تجاری خود و حفظ سلطه‌ی ایران بر یونان، ثروت خود را در میان دریانوردان یونانی بدل می کردند.

در این زمان ناخدایان در کنار تاجران آزاد و ناخدایان پر سابقه‌ی ملی چون بابلیان، فنیقیان، هندیان و ایلامیان قرار گرفتند. سربازان دریایی نیز با عنوان ناویان برای مقابله با دزدان دریایی به خدمت کشتی‌های تجاری درآمدند و یا حذف شدند. و در هر حال تعداد کشتی‌های نظامی کاهش چشمگیری یافت. سکان داران ملوانان، دیده بانان و راهنمایان دریایی به تدریج جایگاه سابق خود را باز یافتند و پاروکشان همانند گذشته به شغل طاقت فرسای خود ادامه دادند. با حمله‌ی اسکندر سقوط هخامنشیان، تاجران و دریانوردان یونانی و مقدونی به ایران آمدند: و کلنی‌ها و شهرهایی (اسکندریه‌هایی) ساختند و به جای طبقات تاجران دولتی قرار گرفتند. در این حین اوضاع تجارت به سبب اصلاحات اسکندر رونق یافت و تاجران ملی چون بابل و فنیقیه و ایلامیان دوباره به ثروت و شهرت دست یافتند و در کنار یونانیان قرار گرفتند.

اما آنچه باقی ماند تجربیاتی بود که ایرانیان در دریانوردی، کشتی‌سازی و تشکیل نیروی دریایی بدست آمده بودند این تجربیات توسط اقشار دریانورد به نسل‌های بعد و مهاجران یونانی نیز مستقل شد.

پی نوشت ها

1- محمد حسن گنجی (( آب و هوای خلیج فارس، 32 مقاله جغرافیایی، تهران ، مؤسسه جغرافیایی و کارتوگرافی سحاب ، 1353 ، ص 193 و همان، ص 193. و اقبال یغمایی، خلیج فارس، تهران: اداره کل نگارش وزارت فرهنگ و هنر، بی تا، ص 5. خلیج فارس در حدود 30 میلیون سال پیش بسیار پهناورتر از امروز بوده و بیشتر جلگه های برازجان، بهبهان و خوزستان را تا کوههای زاگرس می پوشانده است. این مناطق تا اواخر دوره سوم زمین‌شناسی در زیر آب بوده اند و رودهای دجله و فرات جداجا به آن دریا ریخته‌اند یغمایی، خلیج فارس، ص 2 چنانکه در طبقه 17-bz در کاوشهای شوش استخوان و نوک يك اره ماهی، که معمولا در اعماق آب زندگی می کند، یافت شده است. (بنگرید به تصویر استخوان اره ماهی)

Mission archeologique francaise a Suse (( Fouille Stratigraphique de L'acropole, ))Bastan  
chenassi Va Honar- e Iran, No. 11-12 (October 1974) P.B.

محمد حسن گنجی «آب و هوای خلیج فارس» 32 مقاله جغرافیایی، صص 197-203.

2. دکتر پیروز مجتهد زاده، «نگاهی به جغرافیای تاریخی خلیج فارس (ایرانیان در خلیج فارس)»، اطلاعات سیاسی اقتصادی، سال هشتم، شماره 79-80 (فروردین 1373)، ص 4. و ایرج افشار سیستانی، جغرافیای تاریخی دریای پارس، تهران : حوزه هنری سازمان تبلیغات اسلامی، 1376، ص 290.

گرچه برخی تحقیقات جدید سابقه دریانوردی ماهیگیری در دریای سرخ، دریای مدیترانه و خلیج فارس را به 7000 ق.م یعنی زمانی پیش از بنا شدن اهرام مصر، منتسب می کنند. اما به منبع خاصی اشاره نمی نمایند.

Golf and Iranian Com / Htdocs/ Clippi../ 010630 XXX SO03. htm (Persian. [WWW.netiran](http://WWW.netiran)

(History Ships in the Course of

3. محمد سعیدی «خلیج فارس در روزگار باستان» مجموعه مقالات خلیج فارس، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی، 1369، ص290.

4. زهرا جعفر محمدی و نیکل شوالیه، بژوهش‌های باستان‌شناسی فرانسه در ایران، تهران: میراث فرهنگی کشور با شرکت موزه ملی ایران، انجمن ایران‌شناسی فرانسه در ایران و موزه لولور، 1380، ص 53 و 65. و ملکزاده بیانی، تاریخ مهر در ایران از هزاره چهارم تا هزاره اول، ج 1، چاپ دوم، تهران: یزدان، 1375، صص 7-45 و 50.
5. آندریو ویلیامسون «تجارت در خلیج فارس در دوره ساسانیان و دو قرن اول هجری»، مترجم ناشناس باستان‌شناسی و هنر ایران، شماره نهم و دهم (زمستان 1351)، ص 142. و عباس علیزاده «تحوالات جنوب باختری ایران از پیش از تاریخ تا اسلام»، اثر، شماره 21 (تابستان 1371)، ص 21 و 1 م. دیاکونوف، تاریخ ماد، ترجمه کریم کشاورز، چاپ چهارم، تهران: علمی و فرهنگی، 1377، ص 100.
6. هرودت یونانی، تواریخ، کتاب هفتم (پولومینا)، ترجمه و حواشی ع. وحید مازندرانی، تهران: فرهنگستان ادب و هنر، 1356، ص 381. برخی محققان معتقدند که فنیقی‌ها در اصل از حبشیان آفریقا می‌باشند که به سواحل خلیج فارس آمده و مدتی بعد به سواحل مدیترانه کوچ کرده اند. س.ب. مایلز، الخلیج بلدانه و قبائله، ترجمه محمد امین عبدالله، الطبعة الرابعة، عمان: وزارة التراث القومي و الثقافة، صص 9-308.
7. سعیدی «خلیج فارس در روزگار باستان»، «مجموعه مقالات خلیج فارس»، ص 5. برخی محققین حتی معتقدند که فنیقی‌ها در 600 ق.م به اقیانوس اطلس راه یافته و از آنجا به جزایر بریتانیا رسیده و حتی دور آفریقا را نیز طی کرده اند بی‌نا، ((عبور از آخرین مرز بزرگ)) «نشریه بندر و دریا»، سال اول، شماره سوم (شهریور 1364) ص 49. و سلیم برنجی، قوم از یاد رفته، تهران: انتشارات دنیای کتاب، 1367، ص 62.
8. سعیدی «خلیج فارس در روزگار باستان»، «مجموعه مقالات خلیج فارس»، صص 5-4 برنجی، قوم از یاد رفته ص 62 و مهدی عظیمی «تاریخ اقتصادی خلیج فارس» مجله بندر و دریا، شماره 36 (تیرماه 1371)، ص 33.
9. همان، صص 5-4. و ویلیامسون «تجارت در خلیج فارس در دوره ساسانیان و دو قرن اول هجری»، «باستان‌شناسی و هنر ایران»، ص 142.
10. بی‌نا، «عبور از آخرین مرز بزرگ»، «نشریه بندر و دریا»، تصویر صفحه 49.
11. موسیس خورناسی (موسی خورنی)، تاریخ ارمنستان، کتاب اول ترجمه و تحشیه گنورگی نعلبندیان، ایروان: اداره نشریات دانشگاه ایروان، 1984، ص 53» 12. سعیدی «خلیج فارس در روزگار باستان» مجموعه مقالات خلیج فارس، صص 7-5.

13. بی نا «عبور از آخرین مرز بزرگ»، نشریه بندر و دریا، ص 48.
14. سعیدی «خلیج فارس در روزگار باستان»، مجموعه مقالات خلیج فارس، ص 6 س.ب. مایلز، الخلیج بلدانه و قبائله، ترجمه محمد امین عبدالله، الطبعة الرابعة، عمان: وزارة التراث القومي والثقافة، بی تا، ص 311. و علی سامی. پاسارگاد پایتخت و آرامگاه کوروش هخامنشی (ذوالقرنین)، به کوشش دکتر غلامرضا وطن دوست، شیراز: بنیاد فارس شناسی 1375، ص 73.
15. لویی واندنبرگ، باستان شناسی ایران باستان، ترجمه عیسی بهنام، تهران: دانشگاه تهران، 1348، ص 54. و سرفراز «کشف کاخی از عهد کوروش کبیر در ساحل خلیج فارس»، باستان شناسی و هنر ایران، ص 22. برخی معتقدند که نام جزیره کیش برگرفته از زبان ایلامی یا حتی نام دولت شهر سومری کیش در بین النهرین باشد. زیرا سومریان احتمالاً قبل از ایلامیان در سواحل شمالی خلیج فارس حضور داشته اند. محمود موسوی «کاوشی باستان شناسی در شهر حریره، جزیره کیش»، گزارشهای باستان شناسی (1)، ویراسته مهرداد ملک زاده، تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور، 1376، ص 208.
16. محمدی و شوالیه، پژوهشهای باستان شناسی فرانسه در ایران، ص 61.
17. رومن گیرشمن، جزیره خارک، چاپ چهارم، تهران: بی نا، 1350، ص 6
18. بیردومیروشچی «ظرفهای سفالین ایلامی (خوزی)، در ناحیه مشرق فارس»، باستان شناسی و هنر ایران، شماره 8-7 (تابستان و پاییز 1350)، ص 76.
19. عظیمی «تاریخ اقتصادی خلیج فارس»، مجله بندر و دریا، ص 33.
20. استرون رید، راههای ابریشم و ادویه، ترجمه سیامک کاظمی، چاپ دوم، تهران: دفتر نشر فرهنگ اسلامی با همکاری UNESCO، 1376، صص 8-9. و مایلز، الخلیج بلدانه و قبائله، ترجمه محمد امین عبدالله، ص 9-308.
21. بیانی، تاریخ مهر در ایران، ص 47 و 45.
22. رجوع کنید به تزئینات ظروف نذری قیری که در کاوشهای دومکنم در شوش یافته شده و مربوط به 2000 ق.م به بعد است و این ظروف در موزه ایران باستان نگهداری می شوند. جعفر محمدی و شوالیه، پژوهشهای باستان شناسی و فرانسه در ایران، تصویر شماره 2، ص 54. و نیز جزیره کیش و جزیره خارک. گیرشمن، خارک، ص . و موسوی «کاوش باستان شناختی در شهر تاریخی حریره، و جزیره کیش»، گزارشهای باستان شناسی (1)، ص 215.

23. عظیمی «تاریخ اقتصادی خلیج فارس»، مجله بندر و دریا، ص 33.
24. علیزاده «تحولات جنوب باختری ایران از پیش از تاریخ اسلام»، اثر، ص 21.
25. احمد مدنی «دریانوردی در خلیج فارس و پیشینه تاریخی آن»، مجموعه مقالات خلیج فارس، تهران: دفتر مطالعات سیاسی و بین المللی وزارت خارجه، 1369، ص 122.
26. دیاکونوف، تاریخ ماد، صص 327، 166، 146.
27. مادها، همانند اقوام پیش از خود نفت را می شناختند و از آن برای مشعلها بهره می بردند. نفت که بعدها در اروپا بعنوان «روغن مادی» شناخته شد، برای شعله ور ساختن قلعه (و کشتی های دشمن در عهد هخامنشی به کار می رفت. دیاکونوف، تاریخ ماد، صص 80-379 و 320 و 83.
28. موسی حوزنی، تاریخ ارمنستان، کتاب اول، ص 53.
29. کامیار عبدی «یک ایرانی در آتن و آگاهیهای درباره خلیج فارس»، گزارشهای باستان شناسی، ویراسته مهرداد ملک زاده، تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور و پژوهشکده باستان شناسی، 1376، ص 203.
30. موسی خورنی، تاریخ ارمنستان، کتاب اول، ص 3-81.
31. علیرضا شاپور شهبازی، شرح مصور تخت جمشید، چاپ دوم، تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور، 1375، ص 14.
32. سرفراز «کشف کاخی از عهد کورش کبیر در ساحل خلیج فارس»، باستان شناسی و هنر ایران، ص 21.
33. گزنفون، کوروش نامه، کتاب ششم، ترجمه مهندس رضا مشایخی، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب، 1342، ص 220.
34. سرفراز «کشف کاخی از عهد کورش کبیر در ساحل خلیج فارس»، باستان شناسی و هنر ایران، صص 257 و 31.
35. علی سامی، پاسارگاد پایتخت و آرامگاه کورش هخامنشی، به کوشش غلامرضا وطن دوست، شیراز: بنیاد فارس شناسی، 1375، ص 268 و علیرضا شاپور شهبازی، راهنمای جامع پاسارگاد، شیراز: بنیاد فارس شناسی، 1379، ص 64.
36. اسماعیل رائین، دریانوردی ایرانیان، ج 1، تهران: بی نا، 1350، صص 5-134.



37. WWW-Oi – vchicago.edu/ Ol/ Mus/ HiGH/ OIM-10758- 72dpi.html (Revised:  
December12/2001)

» Barqves, Barges, and Byblos Boats,«38. Anita Stratos

pt. Net/feature Stories / a boat. Html

http: nefertiti. iweb land / trade/ index. »Ancient Egy ptian overseas trade,«39. unanimous  
»ships and Boats The archaeological evidence,«html (updated: May 2003). and Unanimous  
http: // nefertiti. iwebland. Com/ timelines/ topics/ navigation. html (updated: March 2003).

و نیز نگاه کنید به نامه شاه قبرس به فرعون (El Amarna letter 35) در سایت پیشین . و هرودت یونانی، تواریخ، کتاب دوم  
(انوتریه)، ترجمه ع. وحید مازندرانی، تهران: فرهنگستان ادب و هنر، 1356، ص 151.

www. Touregy pt. net/ feature stories/ navy. html.»The Ancient Egyptian Navy,«40. Troy fox

http: // nefertiti. iwebland. »ships and Boats The archaeological evidence,«41. Unanimous  
Com / time lines / topics/ navigation. html

http: // »ancient Egyption texts: The ship wereched Sailor C. 2200 B.C«42.Unanimous  
nefertiti. iwebland. Com / texts/ the- ship wrecked- Sailor. html .

43. محمد. آ. داندامایف، تاریخ سیاسی هخامنشیان، ترجمه خشایار بهاری، تهران: کارنگ، 1381، ص 109.

stories/ navy. html. and net/feature .[www.Touregypt](http://www.Touregypt) »Navy The Ancient Egyptian« fox .44  
http: // nefertiti. iwebland.com/ » ,achaeological evidence Ships and Boats: The« Unanimous  
.navigation. html /timelines/ topics

http: // nefertiti. iwebland / trade/ index. »Ancient Egyptian Overseas Trade,«45.Unanimous  
Html.

46. داندامایف، تاریخ سیاسی هخامنشیان، ص 112.

<http://nefertiti.iwebland/trade/index>. »Ancient Egyptian Overseas Trade,«47. Unanimous  
html.

<http://nefertiti.iwebland>. »Ships and Boats: The archaeological evidence,«48.Unanimous  
Com/ timelines/ topics/ navigation. html.

feature stories/ a / net .[www.Touregypt](http://www.Touregypt) »Boats Byblos Barges, and ,Barques« Stratos .49  
/net / feature stories .[www.touregypt](http://www.touregypt) »Navy The Ancient Egyptian« boax. html and fox  
navy.htm

.museum/ 133 LAVERY .htm /org/ info .[www.woostersch](http://www.woostersch) »Slavery« Unanimous .50

51. ن. و. پیسگولوسکایا، آیو. یا کوبوسکی، ای.پ. پطروشفسکی، آم. بلنیتسکی، ل. و. استرویوا، تاریخ ایران از دوران باستان تا پایان سده هجدهم میلادی، ترجمه کریم کشاورز، چاپ چهارم، تهران: پیام، 1354، ص 22. و داندامایف، تاریخ سیاسی هخامنشیان، صص 109-111. هرودت می نویسد که علاوه بر چند کشتی میلطی فنیقیان بطور داوطلبانه در حمله کمبوجیه به مصر شرکت کرده بودند. هرودت، تواریخ، صص 199 و 195.

The Indian Historical »Naval warfare in ancient India,«52. Prithwis Chandra Chakravarti  
Quarterly, vol.4, 1930, p. 645 <http://sino-SV3.Sino.uni-heidelberg.de/FULLTEXT/JR-ENG/Cha.htm>

[www.infinity](http://www.infinity) »Ship-Building and Maritime trade Ancient« D.P. Agrawal and Lalit Tiwari .53  
Ships.ht -foundation. Com/ m.../t-es- agraw

A Tribute to Hinduism, [www.tributetohinduism...](http://www.tributetohinduism...) | war- in- Ancient-India. «54. Vnanimous  
The Indian Historical Quarterly, <http://> »Naval warfare in ancient India,«Ht, and Chak, ravati  
Sino- SV3. Sino. Uni-heide lbery. de/ FULL TEXT/ JR-ENG/ cha. htm Unanimous, Ship  
building and Navigation in Ancient India, <http://India.Coola tlanta.Com/Great pages/Sudheer/ship.Html>.

- The Indian Historical Quarterly, <http://www.sino-sv3.sino.uni-heidelberg.de/FULLTEXT/JR-ENG/Cha.htm> »Naval warfare in ancient India,«55. Chakravarti
- www.Atribute tohinduism.../ »A Tribute to Hinduism- warin Ancient India,«56. Unanimous  
war-in- Ancient- India. ht
- www. In 2 greece. Com/ English/ history myth.../ eudoxos. ht»Evdoxos,«57. Unanimous
- <http://indiannavy.hic.in/history.htm> »Indian Navy, History,«58. Unanimous
- www. Infinity »Ancient Ship-Building and maritime Trade,«59.Agrawal and Tiwari  
foundation. Com/ m.../ t-es- agraw- Ships. ht.
60. هرودت، تواریخ، کتاب چهارم (ملبومنه)، ص 268. وصادق نشأت، تاریخ سیاسی خلیج فارس، بی جا: شرکت نسبی کانون کتاب، بی تا، ص 35.
61. رضا مرادی غیاث آبادی، کتابخانه های هخامنشی، شیراز: نوید، 1380، ص 215. وداندامایف، تاریخ سیاسی هخامنشیان، صص 7-186.
62. توسیدید (توکودیدس)، تاریخ جنگ پلوپونزی، ترجمه محمد حسن لطفی تبریزی، تهران:خوارزمی، 1377، صص مقدمه و 33.
63. هرودت، تواریخ، کتاب پنجم (ترپیسخوره)، ص 287.
64. هادی حسن، تاریخ دریانوردی ایرانیان، بی جا: کشتیرانی ملی ایران، 2535، صص 39-40، وهرودت، تواریخ، کتاب پنجم (ترپیسخوره)، صص 7-304.
65. همان، صص 15-314، 307.
66. هرودت، تواریخ، کتاب دوم، ص 224 و کتاب پنجم (ترپیسخوره)، صص 20-319، و 330. و اسماعیل رائین، دریانوردی ایرانیان، ج 1، تهران: بی نا، 1350، ص 134.

67. پیگوسکایو دیگران، تاریخ ایران از دوران باستان تا پایان سده هجدهم میلادی، ص 28، ورائین، دریانوردی ایرانیان، ج 1، ص 134.
68. شاپور شهبازی، شرح مصور تخت جمشید، صص 3-22.
69. سامی، پاسارگاد پایتخت و آرامگاه کورش هخامنشی، ص 268 و رائین، دریانوردی ایرانیان، ج 1، ص 125 و هادی حسن، تاریخ دریانوردی ایرانیان، ص 47.
70. پلوتارک، حیات مردان نامی، ج 1، ترجمه رضا مشایخی، چاپ سوم، تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، 1369، صص 308-9، 323 و 332.
71. هرودت، تواریخ، کتاب هفتم (پولونیا) صص 2-381، و کتاب چهارم (ملیومنه)، ص 268. و هادی حسن، دریانوردی ایرانیان، صص 9-47. 428-430.
72. همان، کتاب هفتم (پولومینا)، صص 375 و 378 و 381.
73. همان، صص 2-381.
74. هادی حسن، تاریخ دریانوردی ایرانیان، ص 47.
75. توسیدید، تاریخ جنگ پلویونزی، ص 34. و پیگولوسکایا و دیگران، تاریخ ایران از دوران باستان تا پایان سده هجدهم میلادی، ص 35. و هادی حسن، تاریخ دریانوردی ایرانیان، ص 51.
76. توسیدید، تاریخ جنگ پلویونزی، صص 59 و 2-161 و 8-487. و هادی حسن، تاریخ دریانوردی ایرانیان، صص 52-50.
77. ابوطاهر محمدبن حسن بن موسی الطرسوسی، داراب نامه، ج 1، تصحیح ذبیح الله صفا، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب، 2536، صص مقدمه، 2-91، 134 و 118 - 106 و 205. استاد زرین کوب می فرماید: وجود عناصر اساطیری در يك روايت ممكن هست قبول آن روايت را بعنوان تاريخ مشكوك كند، اما همیشه نمی توان این امر را دستاویز نفی و رد يك روايت كرد. عبدالحسین زرین کوب، تاریخ در ترازو چاپ دوم، تهران: امیرکبیر، 1362، ص 33.

78. توسیدید، تاریخ جنگ یلیونزی، صص 450 و 3-492.

79. گزنفون، لشکرکشی کورش کوچک (بازگشت ده هزار نفری)، ترجمه. وحید مازندرانی، تهران: ابن سینا، 1252، صص 10-11 و 21 و 24.

80. احمد اقتداری، از دریای پارس تا دریای چین، تهران: شرکت تحقیق و انتشار مسائل حمل و نقل ایران، 1364، ص 111 و شاپور شهبازی، شرح مصور تخت جمشید، ص 101. و مهندسین مشاور گنو، پیشینه تاریخی و سیر تحولات اجتماعی جزیره کیش، بی جا، بی نا، 1368، صص 12-13. و هادی حسن، تاریخ دریانوردی ایرانیان، صص 6-35. ویاستان شناسی و تاریخ، شماره 2، (بهار 1348)، صص 9-88.

81. براتعلی نجف زاده، «تأثیر حمله اسکندر بر دریانوردی و تجارت در خلیج فارس»، ایران شناخت، شماره 16-17 (بهار و تابستان 1379)، صص 249-259. عبدی «بک ایرانی در آتن و آگاهیهای درباره خلیج فارس»، گزارشهای باستان شناسی، ص 5-203.