

سیر تحول قشر دریانوردان در نظام اجتماعی ایران عصر هخامنشی

علی بحرانی پور

دانشجوی دکتری تاریخ در دانشگاه شهید بهشتی

مقدمه

هدف مقاله حاضر شناسایی منشأ دریانوردی ایران و سیر تحولات در قشر دریانوردان ایرانی است. نگارنده برای رسیدن به چنین هدفی، روش تحلیل و تبیین تاریخی با نگاهی جامعه‌شناختی و از منظر طبقاتی را به کار گرفته است. منابع تحقیق نیز عمدتاً منابع کتابخانه‌ای از جمله کتب تاریخی همچون تألیفات هرودت، گزنفون، توسیدید و ...، یافته‌های باستان‌شناسی از جمله مهرها و کتیبه‌ها و نیز منابع اسطوره‌ای ایران است. متن مقاله گرچه براساس ترتیب زمانی وقایع است و محدوده جغرافیایی آن در اصل پیرامون خلیج فارس، به عنوان هسته پیدایش دریانوردی ایران است، اما به کشورهای تحت تابعیت هخامنشیان، به عنوان بخشی از نیروی دریایی چند ملیتی هخامنشی نیز نظر دارد. از این رو به سابقه دریانوردی در آنها اشاره می‌شود. از آنجایی که در منابع تاریخی اشارات مستقیم و اندکی به قشر دریانورد شده است، این مقاله می‌کوشد از لابه‌لای وقایع عصر هخامنشی که

مرتبط با دریا بوده است، فراز و نشیب زندگی این قشر را استخراج و استنباط نماید. بنابراین جنگها و وقایع مربوط به دریا از مسائل مورد توجه در این مقاله است.

۱- مدخل

۱-۱- زمینه جغرافیایی و آب و هوایی خلیج فارس

موقعیت جغرافیایی جنوبی‌ترین نقطه خلیج فارس برحسب فاصله از خط استوا حدود ۲۶ درجه و ۳۰ دقیقه عرض شمالی است. بنابراین کل خلیج فارس در منطقه معتدل شمالی قرار دارد. فاصله بین جنوبی‌ترین نقطه آن تا مدار رأس‌السرطان، که حد فاصل منطقه استوایی و معتدل زمین است، بیش از ۳ درجه نیست و حتی شمال نقطه خلیج فارس کمتر از ۷ درجه با مدار رأس‌السرطان فاصله دارد پس به این ترتیب تمام خلیج فارس در طوقه بسیار گرم و جنوبی منطقه معتدل شمالی است، که از نظر عرض جغرافیایی شبیه به مصر، لیبی و نواحی شمال صحرای آفریقا است.^۱

وضع ناهمواری در نوار ساحلی به فاصله ۲۰۰ کیلومتر از ساحل چین است که بدنه پله مانند فلات ایران در برخی مناطق از ساحل آغاز می‌شود و در برخی نواحی داخلی تا ۳۰۰۰ متر ارتفاع می‌یابد. عمق خلیج نیز از سمت شمال به جنوب کاسته می‌شود. از این رو کار کشتیرانی در بنادر ایران آسانتر، مساعدتر و کم‌خطرتر (خطر برخورد کشتی با سنگهای ساحلی) از بنادر ساحل جنوبی خلیج فارس است.^۲

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.

درختان جنگلی تنومندی که به کار ساخت کشتی‌های بزرگ بیاید در این نواحی بسیار کم بود. موقعیت جغرافیایی خلیج فارس، وضع ناهمواریهای آن و واقع شدن در کنار بیابان شبهه جزیره عرب، 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 هم‌عرض خود از حیث گرما نظیر ندارد. متوسط دمای سالیانه آنجا از ۲۴ تا ۲۸ درجه سانتیگراد متغیر است و حداکثر گرمای آن به حدود ۵۳ درجه می‌رسد. گرم‌ترین ماههای سال تیر و مرداد و خنک‌ترین ماهها در آنجا دی و بهمن است. در خلیج فارس تحت تأثیر هسته‌های هوای کم‌فشار دریای مدیترانه که پس از عبور از صحرای سوریه و عراق به ایران می‌رسند، در ماههای آبان تا فروردین به‌طور متوسط هر ۵ روز یک بار باد می‌وزد (بادهای شمال‌غربی و جنوب‌غربی). در ماههای گرم سال نیز طوفانهای موسمی هندوستان از جهت جنوب‌شرقی رسیده و هوای خلیج فارس را تحت تأثیر قرار می‌دهند ولی اثر آنها به هیچ‌وجه به حد طوفانهای غربی مدیترانه‌ای نیست. به‌طور کلی بادهای دو گونه‌اند: 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 شمال‌شرقی)، که در ناحیه هرمز می‌وزد و معمولاً باران‌آور است و باد شرعی (باد جنوب‌شرقی) 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 شمال‌غربی به جنوب‌شرقی به موازات ساحل می‌وزند. اما همین که هسته‌های کم‌فشار مدیترانه‌ای به خلیج فارس برسند، نظم بادهای به هم می‌خورد و از سمت جنوب‌شرقی، شمال‌غربی یا جنوب‌غربی به سمت مدیترانه می‌وزند.^۳ بنابراین احتمال می‌رود که دریانوردان سواحل، مثلاً فنیقی‌ها در فصل زمستان به راحتی می‌توانستند 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.

۲-۱ زمینه تاریخی و اقتصادی دریانوردی در خلیج فارس

علت اشاره به آشوریان و بابلیان در مقدمه این است که بعدها نیروهای دریایی آنان در نیروی دریایی هخامنشی ادغام شد. با توجه به تعریف جهانی بودن در مورد امپراتوری هخامنشی طبق برخی نظریه‌ها، سه شاخه نژاد انسان باستانی در کرانه‌های خلیج فارس می‌زیسته‌اند که عبارتند از: دراویدیها (Dravidians) در کرانه‌های مکران و بلوچستان، سامی‌های شبه‌جزیره عربستان که طرفداران سیاه و بومی (Eur-Negrito) با آنها در هم آمیختند و ایلامیان در جنوب غربی ایران. برخی منابع از سکونت اقوام سومری، فنیقی و بابلی نیز در مجاورت خلیج فارس یاد کرده‌اند.^۴

سامی‌ها نیز اقوامی بودند که شاخه‌هایی از آنها بعدها در شبه‌جزیره عربی به نام آرامی، در مشرق به نام بابلی و آشوری، در جنوب غرب و در مغرب شبه‌جزیره (یعنی در سواحل مدیترانه) به نام فنیقی و یهودی مشهور شدند. همگی این اقوام در سرزمینهایی که امروزه شامل عراق، اردن، سوریه، لبنان، فلسطین، شبه‌جزیره عربی و یمن است و هلال اخضر نام دارد، می‌زیستند.^۵

چنان‌که در گزارش پنجاه سال باستان‌شناسی فرانسه در ایران آمده است برخی از این اقوام سامی، از جمله سومریان، قبل از استقرار دولت ایلام در اطراف شوش می‌زیستند و با استیلای ایلامیان بر آنجا سامیان به خدمت آنان درآمدند.

از سوی دیگر متون سومری و اکدی کمابیش منسوب به این دوره، به حیات تجارت دریایی در خلیج فارس در اوایل هزاره ۳ ق.م اشاره دارد. تا آنجا که مردم بین‌النهرین از این طریق مس، چوب، عاج و سنگهای قیمتی و حتی پیاز مورد نیاز خود را وارد می‌کردند. لیست نامهای شاهان افسانه‌ای، نیمه‌افسانه‌ای و تاریخی سومر، حمله آنان به ایلام را یادآوری می‌کند. اکدی‌ها هم در قرن ۲۳ ق.م مدتی را بر ایلام حکمرانی نمودند.^۶ اما فنیقی‌ها باید مشهورترین قوم معاصر در همسایگی ایلام دانست که به امر دریانوردی و تجارت اشتغال داشتند.



بنا به گفته هرودت آنان منشأ خود را از سواحل خلیج فارس می‌دانستند. اما شواهدی آنان را به بحرالمیت منتسب می‌سازد. در هر حال قبرستان منطقه ابوعلی در نزدیکی بندر منامه در بحرین که به فنیقیان منسوب است، نشان می‌دهد که آنان در خلیج فارس بازرگانان ماهر و فعالی بوده‌اند. علاوه بر این در ۱۱۰۰ ق.م پایروسی را از مصر به سواحل شام بردند. در تورات نیز به تجارت وسیع دریایی آنان اشاره شده است. روایات کتاب کهن گنزاربا (کتاب مقدس صائبین = مندائیان) نیز مهارت نجاران و کشتی‌سازان شهر حران در ساحل فرات در میانه راه موصل و شام را تایید نموده است.^۷ 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، کشتی‌های بزرگی ساختند. به طوری که در قرن ۹ ق.م در کنار کشتی‌های بادبانی هندی که به گروهی مردان پاروکش مجهز بودند و ادویه، حریر، شال، انواع چوب، آبنوس و پارچه‌های زری را با خود می‌آوردند. فنیقی‌ها نیز در کرانه‌های شرقی مدیترانه کالای مزبور را از راه فرات به دولت‌های حوضه مدیترانه و اروپا می‌رساندند. آنان از آفریقا عاج، از تونس مرجان، از اسپانیا نقره، از بریتانیا قلع، از بالتیک عنبر، از قبرس مس و چوب سرو و از کرانه‌های دریای سیاه، آهن و برده به خلیج فارس می‌آوردند. برخی محققین معتقدند که فنیقی‌ها تجربیات خود در دریانوردی، تجارت و روابط بین‌المللی دریایی را به کمک قوم مینوئن (مینوسی)، که پیش از ایونی‌ها در یونان و اطراف جزیره کرت می‌زیستند، تکمیل نموده بودند.^۸ فنیقی‌ها به چنان ثروت و نیروی دریایی وسیعی دست یافتند که بعدها به خدمت نیروی دریایی هخامنشی درآمدند 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 ۲۸۷۲ ق.م نگاشته است، حاکی از تصرف جزیره نی‌دوککی و نیز عملیات دریایی در سواحل خلیج فارس است. 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 می‌دهد. از این گذشته در آن زمان کشتی‌های عمان و بحرین انواع کالاها را بین هندوستان و نواحی اروند جابه‌جا می‌کردند. این مطلب را تشابه مهرهای به‌دست آمده در نزدیکی بغداد و نیز مهرهای هندی تأیید می‌نماید.^۹ نقوش برجسته آشوری نشان می‌دهد که نیروی دریایی آشوریان به یک گروه غواصی نیز مجهز بودند 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.^{۱۰} آنان بنا به گواهی بسیاری منابع از جمله روایات نیمه اساطیری ارمنی، نجاران و فلزکاران ماهری بودند^{۱۱} و کشتی‌های محکمی می‌ساخته‌اند.

بابلیان مردمی ثروتمند و تجمل‌گرا و دارای ناوگان دریایی و رودخانه‌ای وسیع و بنادری پررونق بودند. بابل به‌دلیل 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 به‌شمار 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.^{۱۲} بی‌دلیل نیست که بابلی‌ها، همچون مینوئن‌ها در یونان، از حدود ۳۰۰۰ ق.م خدایانی چون «رع» (خدای آبهای شیرین) و بسیاری از خدایان دریایی افسانه‌ها که شبیه آن بود را



می‌پرستیدند.^{۱۳} بابلیان در قرن ششم ق.م بندری در کنار مرداب و نیز شهر تردون (Teredon) را در ساحل غربی فرات بنا نمودند. از این گذشته بخت‌النصر دوم بابلی بندر فنیقی صور در سواحل شرق مدیترانه را ویران نمود تا شهر تردون جایگاه تجاری آن بندر را اشغال نماید. چنانکه تردون 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 بخت‌النصر اول (۱۱۴۶-۱۱۲۳ ق.م) بر عیلام سلطه داشتند و از سواحل شمال خلیج فارس نیز بهره می‌بردند و حتی نمادهایی از فرهنگ و تمدن و دریا نوردی آنان در عصر هخامنشی 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 کوروش در پاسارگاد تصویر شده است، شاهدی بر این مدعاست.^{۱۴}

۲- دریانوردی در ایران

۲-۱ آغاز دریانوردی ایرانیان

تمدن ایلام که در دشت‌های جنوب غربی ایران در میان خلیج فارس از سمت جنوب، تا ایزه در شمال و بین‌النهرین از مغرب و تا نزدیکی شهر اد کرمان و شهر سوخته زابل امتداد داشت، از اواخر هزاره چهارم قبل از میلاد با تمدنهایی که در بالا ذکر شد، معاصر و معاصر بوده است. چنانکه حفاریات باستان‌شناسی نشان می‌دهد، مهم‌ترین مراکز دریانوردی ایلامیان بندرلیان (Liyan) «ریشهر یا بوشهر» به‌عنوان واسطه راه دریانوردی هند به شوش و جزیره خارک بوده است. حفاریهای پزارد (Pezard) فرانسوی در سال ۱۹۱۳م ساختمانهای آجری کتیبه‌داری از عهد شوتروک ناخونته ایلامی را در اطراف بوشهر کشف کرد^{۱۵} که احتمالاً معبدی وقفی برای الهه ایلامی کیویرشا موسوم به بانوی لیان بوده است.^{۱۶} جزیره خارک نیز بنا به حدسیات گیرشمن، از ۳۰۰۰ ق.م بخشی از دولت ایلام بود و فاصله لیان تا آنجا با یک کشتی بادی بیش از سه تا چهار ساعت نبوده است.^{۱۷} دامنه قلمرو ایلام تا

ایالت فارس (تپه ژالیان) در دشت فسا می‌رسید. سفالینه‌هایی بزرگ با نقوش ماهی از تمدن ایلام در آن نقاط توسط شخصی به نام توللی کشف شده است.^{۱۸} ایلامیان بندر لیان را به مرکز تجاری پروونقی برای بازرگانی با مصر و هندوستان تبدیل نمودند تا آنجا که لیان توانست با بنادر مشهور آن روزگار از جمله جراء، خاراکس، بحرین و تردون رقابت کند. کالاهای اقتصادی مهم این دوران بسیار متنوع و شامل مازاد محصولات کشاورزی، دامی، معدنی و مصنوعات دستی بود که از آن جمله‌اند: جو، گندم، ذرت، خرما و سبزی از بین‌النهرین و خوزستان، بز و گوسفند و فراورده‌های دامی از فلات ایران، مس، سنگ آتش‌زنه و نمک از عمان، عاج، چوب و برده از شرق آفریقا.^{۱۹}

در آن روزگار دو راه اصلی در تجارت دریایی بین‌المللی مطرح بود یکی راهی که هند را از طریق اقیانوس هند، دریای عمان، خلیج فارس، رودهای جنوب‌غربی ایران، بین‌النهرین، حاشیه غربی شبه‌جزیره عربی و دریای سرخ، به سواحل شرقی دریای مدیترانه متصل می‌کرد و دیگری راهی که بنادر شرق دریای مدیترانه را به شمال آفریقا و جنوب اروپا متصل می‌کرد. از این گذشته راهی وجود داشت که از طریق سواحل شرقی دریای مدیترانه به دریای سیاه و اروپا می‌رفت.^{۲۰}

مهر استوانه‌ای زیبایی از شوش مربوط به هزاره سوم پیش از میلاد به‌دست آمده است که نقوش آن با یک خط افقی به دو قسمت تقسیم شده است. در قسمت بالا خدای کشتی به‌صورت 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 کشتی‌رانان است، درون کشتی ایستاده است. کشتی به شکل تن ماهی است و سکان آن از نیم‌تنه انسان که تاج شاخ‌دار 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 یک پلنگ دیده می‌شود. نقش شاهین نماد برتری و فرمانروایی بر آسمانها، نشان‌دهنده ادامه زندگی و مقاومت در برابر حوادث دریایی و طوفان است و مجموع نقوش نمادی است از سلطه ایلامیان بر دریانوردی خلیج فارس.^{۲۱} از بررسی نقوش کشتی بر این مهر و مهرهای قبل از



ایلامی برمی‌آید که در آن عهد کشتی‌سازان ایلامی کشتی‌ها را به صورت هلال مانند‌ی که دو نوک آن به شکل حلزونی به سمت بالا پیچ خورده بود، می‌ساختند و نیز چوبهای نرده مانند در عرض کشتی کنار هم می‌گذاشتند که به الوارهای کشتی متصل می‌شد و بدنه آن را می‌ساخت و به نظر می‌رسد که درزهای میان چوب‌ها را با قیر پر می‌کردند. چنانکه امروزه قایق‌سازان خوزستانی انجام می‌دهند، زیرا هم منابع فراوان قیر، به ویژه در خوزستان، موجود بود و هم ظروف و مجسمه‌های زیبایی که ایلامیان از قیر ساخته‌اند.^{۲۲} نشانه‌آشنایی و مهارت آنان در به‌کارگیری این ماده می‌باشد. زیرا آنان حتی برای جلوگیری از نفوذ آب به درون تابوتها، آنها را قیراندود می‌کردند. این کشتی‌ها مجهز به سکانی در عقب و بارو بودند. بعدها، بادبان به آنها افزوده شد. این مطالب گویای مهارت کشتی‌سازان ایلامی است. ایلامیان، با توجه به وسعت دایره‌ی تجارت دریایی خود با ملل همسایه، بی‌گمان با ستاره‌شناسی و مکان‌یابی براساس ستاره‌ها و محاسبات مربوط به آن آشنایی داشته و کشتی‌های آنان از یک منجم یا دست‌کم از ناخدایی که به کمک ستارگان راهیابی می‌کرده و در هواشناسی هم مهارت داشته، خالی نبوده است. تصاویر مهرهای ماقبل ایلامی شوش که به آنها اشاره کردیم، نشانه‌هایی از علم نجوم و ریاضیات دقیق اکدی و سومری را دربردارند و بعید نیست که این میراث، مانند بسیاری از دیگر مظاهر تمدن، به ایلامیان منتقل شده باشد. موانع دریانوردی در آن زمان به نقایص تکنیکی و شرایط آب و هوایی برای حرکت کشتی و ... منحصر نمی‌شد. بلکه دزدی دریایی از مشکلات مهمی بود که در آن روزگار کشتی‌های تجاری و تجارت دریایی بین‌المللی را تهدید می‌نمود و گرچه بارها شاهان بابل و ایلام با آن به مبارزه برخاستند کمابیش تا امروز نیز دوام آورده است.^{۲۳}

پس از سقوط دولت ایلام در ۶۴۶ ق.م به دست آشوربانی پال قوم ایلامی، در مناطق کوهستانی شمال‌شرقی خوزستان استان الیمایی را تشکیل دادند و در ازای وجه نقد، سرباز و دوام در اختیار دولت هخامنشی قرار می‌دادند و به احتمال زیاد دریانوردان ایلامی در خدمت آنان قرار گرفتند. این سیاست تا سقوط هخامنشیان ادامه داشت و از آن پس

ایمائیها دوباره بر جلگه‌های ساحلی جنوب غربی ایران سلطه یافتند و به بازرگانی دریایی با عربستان و هند مشغول شدند.^{۲۴}

۲-۲ دریانوردی در عهد آریاها در ایران

۱-۲-۲-۲ دریانوردی مادها

درباره احوال دریانوردی و دریانوردان ایران در دوران مادها مطالب اندکی وجود دارد. شاید این به دلیل کمبود اصلی در منابع تاریخ ماد، اعم از نوشته‌ها و اسناد باستان‌شناختی باشد، تحقیقات جدید نیز، تا آنجا که مورد بررسی قرار گرفت چندان اطلاعی در این زمینه عرض نمی‌کنند. برخی از این تحقیقات اوضاع دریانوردی ایران را متناسب با امکانات و نیازهای دوران ابتدایی توصیف نموده و البته این توصیف را در مقایسه با عصر هخامنشی ارائه نموده‌اند.^{۲۵} از سوی دیگر مادها قسمت اعظم روابط بین‌المللی خود با خارج، اعم از جنگ یا تجارت، را از طریق راههای زمینی و عمدتاً با مللی که در غرب آنها قرار داشتند، مانند آشوریان، مانایی‌ها و اورارتوها، برقرار نمودند. خصوصاً که مادها، به ویژه در منطقه نسا و ارمنستان کوچک، بزرگ‌ترین پرورشگاههای اسب را در دوران باستان در اختیار داشتند و به سواره نظام نیرومندی مجهز بودند. البته تجارت اسب مادی و ارمنی در آسیای صغیر و جزایر دریای مدیترانه، به طور غیرمستقیم رواج دریانوردی را در این عهد نشان می‌دهد. اما این مطالب کمک چندان به فهم چند و چون دریانوردی ایران در عهد ماد، نمی‌نماید.^{۲۶} و همچنین است درباره تابعیت مردمان دریانورد سواحل کرمان و جزایر خلیج فارس، ناحیه سکاه (سیستان) و منطقه پاریکانیان و دراویدیان (مکران و بلوچستان) از دولت ایختو ویگو (آستیگ شاه ماد). همان‌طور که می‌دانیم مادها در معماری، چوب سدر و سرو، و قیر به کار می‌بردند. اما درباره کشتی‌سازی آنان در منابع، تا حدی که نگارنده آن را مورد بررسی قرار داد، مطلبی یافت نشد.^{۲۷} معاصر با این زمان فنیقی‌ها، بابلی‌ها، هندیان، مصریان و یونانیان تجارت دریایی جهان را در دست داشتند. فعالیت‌های کاخ‌سازی اورارتوها (ارمنی‌ها) در کنار دریاچه وان، با توجه به ارتباطات رودخانه‌ای آنجا با اطراف، نیز در روایات نیم اساطیری ارمنی یاد شده است.^{۲۸}



روایتی داستان‌وار از آگاثار خیدس مورخ یونانی وجود دارد که می‌نویسد اریشراس، که حاکم بخشی از سواحل خلیج فارس بوده است، نخستین بار به دنباله گله اسپان 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 اریشراس در جزیره اراکتا (oracta) یا اگوریس (ogyris) «جزیره قشم» قرار دارد و از آن‌رو خلیج فارس را دریای اریتره می‌نامیدند. اما روایت آگاثار خیدس می‌گوید که اریشراس زمستانها را در پاسارگاد می‌گذرانده است. از سوی دیگر می‌دانیم که پاسارگاد پیش از کوروش دوم (کوروش بزرگ) بنا نشده بود. بنابراین انتساب این روایت به عهد مادها تردیدآمیز است. با توجه به اینکه مورخین یونانی تا مدت‌ها هخامنشیان را به نام مادها (مدها) می‌نامیدند^{۲۹} اما در هر حال این روایت نشان می‌دهد که صاحب‌منصبان محلی به سواحل و جزایر فارس و مسکونی نمودن آنجا توجه داشته‌اند. اما هدف آنان از کوچاندن مردم تهیدست به جزایر چندان روشن نیست. آیا 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 دریاهاى مجاور تأیید نمایند؟ هدف هرچه باشد، نتیجه آن به جامعه‌ای ماهیگیر و صیاد مروارید، دریانورد و بازرگان و نیز احتمالاً عرضه‌کننده کالاها و خدمات مربوط کشتی‌های رهگذر همچون بادبان و طناب‌بافی یا تعمیر کشتی منجر شد.

۲-۲-۲- توجه کوروش به دریا و دریانوردی

۱-۲-۲-۲- دریانوردی ایران در عهد هخامنشی

در هر حال در سال ۵۵۰ ق، با پیروزی کوروش دوم پارسی (کوروش بزرگ هخامنشی) بر آژی دهاک، آستیاگ) آخرین شاه ماد که روایات اساطیری وی را با ضحاک ماردوش یکی دانسته‌اند^{۳۰}، سلسله هخامنشیان بنیان گذاشته شد. کوروش گرچه پایتخت را در پاسارگاد و سپس همدان قرار داد^{۳۱}، 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، تصرف کرد. سپس بحرین را به‌عنوان پایگاه دریایی ایران قرار داد تا

نیروی دریایی جدیدی را تشکیل دهد.^{۳۲} کوروش در لشکرکشی‌های خود صنعتگران ملل گوناگون را با سپاه خود همراه می‌کرد تا به تجهیز و ترمیم مداوم آن پردازند چنانکه آهنگران، چرم‌سازان، اسلحه‌سازان و نجاران که به تهیه تیر و کمان برای تیراندازان و تعمیر ارباب‌ها می‌پرداختند، را همراه سپاه نموده بود.^{۳۳} بنابراین بعید است افسار دریانورد و قایقران را در فتوحات خود، به‌ویژه 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 ۵۲۹ ق.م بنا نموده بود. ساخته شدن این کاخ در کنار دریا همانند کاخهای ایلامی لیان (بوشهر) نشانه توجه وی به دریا بوده است.^{۳۴} از اینجا شاید بتوان حدس زد که هخامنشیان از میراث و تجارب ایلامیان در زمینه دریانوردی نیز بهره برده باشند و چه بسا دریانوردان ساکن بندر لیان (بوشهر) را نیز به خدمت گرفته باشند و احتمالاً قایق‌های آنان از دریا و از طریق رود آردی، که امروزه خشکیده است، تا نزدیکی کاخ می‌آمده است.

قلمرو کوروش از شمال شرق ایران تا دولت شهرهای ایونیه در غرب می‌رسید. علاوه بر این، دولت شهرهای دریانورد و بازرگان، فنیقیان که به سابقه آنان در دریانوردی و تجارت اشاره شد، همانند ایونی‌های آسیای صغیر نیز از ملل تابعه دربار کوروش به‌شمار می‌رفتند.^{۳۵} فنیقی‌ها و بابلیان پس از الحاق بابل به امپراتوری هخامنشی، به خدمت ارتش و دولت ایران درآمدند، زیرا منافع وسیع تجاری آنها از این طریق حفظ می‌شد. چنانکه حزقیال در تورات به حضور سربازان ایران در کشتی‌های فنیقی اشاره نموده است.^{۳۶}

۲-۲-۲- فتح مصر در دوران کمبوجیه و وابستگی به ناوگان فنیقی

کوروش پس از فتح بابل و 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 می‌دانست. پیش از پرداختن به الحاق مصر به هخامنشیان باید گفت اگر امپراتوری هخامنشی را یک امپراتوری جهانی (چند ملیتی) بدانیم که با ترکیبی از ملل تابعه جامعه‌ای واحد پدید آورد، دریانوردان مصری را می‌توان در کنار فنیقیان، ایلامیان، ایونی‌ها و هندیان در ردیف دریانوردان هخامنشی به‌شمار آورد. مصریان از ملل ثروتمند و متمدن جهان باستان بودند که سابقه درخشانی در کشتیرانی داشتند. چنانکه کوزه‌ای که از حدود (۳۶۰۰-۳۲۰۰ ق.م) در مصر به‌دست آمده است تصویر قایقی مجهز به پاروهای متعدد، دوکابین، یک پرچم و یک بادبان را نشان می‌دهد. این اثر اکنون در موزه دانشگاه شیکاگو نگهداری می‌شود.^{۳۷} در سال ۱۹۹۱ باستان‌شناسان در زیر شن‌های بیابان نزدیک معبد خنتیامنتیو (khantiyamentiv) واقع در ناحیه آبدوس در مصر، بقایای چهارده کشتی مربوط به دوران اولین سلسله فراعنه (۲۹۰۰-۲۷۷۵ ق.م) را که از جنس چوب و هریک به طول ۲۵ متر بودند یافتند.^{۳۸} اما باید گفت که اولین وسایط 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 حوزه‌های مدیترانه (بنادر فنیقی مدیترانه و پونت) و دریای سرخ و سپس در دوران رامسس سوم و سزوتیس اقیانوس هند (قرن ۱۲ ق.م) و قبرس را دربرگرفت. آنان چوب سرو و نیز فن ساخت کشتی‌های چوبی اقیانوس‌پیمای بزرگ را از فنیقیان به ویژه از بندر بیلوس به مصر آوردند.^{۳۹} تا آنجا که این‌گونه کشتی‌ها در مصر به کبنت (kbnt) یعنی کشتی بیلوس مشهور شدند. بردگان آسیایی^{۴۰} و آفریقایی نیز از دیگر واردات مصر بود، براساس نقوش دیواری مصری موجود در موزه ملی برلین پاروزنان سیاه‌پوست با موهای مجعد، در کشتی‌ها به کار گماشته می‌شدند. سفرهای اکتشافی دریایی همچون سفر حتشپسوت (Hatshepsut) به پونت و قبرس در مدیترانه، یا سفر اکتشافی



ملوانان فنیقی به سواحل شرقی آفریقا به فرمان نخو (Necho) نیز در رشد دریانوردی مصریان تأثیرگذار بود.^{۴۱}

انعکاس این‌گونه سفرها در *داستان ملوان کشتی شکسته مصری* که در آب‌های سواحل شاخ آفریقا مدتی را در جزیره‌ای غیرمسکونی زیسته است، به چشم می‌خورد. این داستان در حدود ۲۲۰۰ ق.م نوشته شده است و کشتی‌ای را توصیف می‌کند که ۷۵ متر طول و ۲۵ متر عرض داشته و مجهز به یک بادبان بزرگ و یکصد و پنجاه تن از بهترین ملوانان مصر که آسمان و زمین تاکنون به چشم دیده و دل‌هایی قوی‌تر از دل شیر داشته‌اند، بوده است.^{۴۲}

نیاز مصریان به کالاهای دولت‌های ساحلی و نیز تهدیدات ناوگان ملل دریانوردی چون ایونی‌ها و یونانیان فراعنه‌ای چون تتموس سوم (Thutmose III) و رامسس سوم (Ramses III) را به صدور فرمان تشکیل نیروی دریایی، خرید کشتی از مراکز قبرس و فنیقیه و حتی اتحاد با دولت‌هایی دریانورد چون دولت شهر ساموس و قبرس، واداشت.^{۴۳} به این ترتیب، به تدریج، در مصر قشر دریانوردانی پدید آمد که شامل گروه‌های گوناگونی از جمله تاجران، ناخدایان، پاروزنان و نیز مناصبی چون فرماندهان کشتی‌های سلطنتی، فرمانده کشتی‌های خدای دو جهان (فرعون)، فرماندهان کشتی‌های آمون، که شامل کاهنان معبد آمون بود و حتی فرمانده کشتی‌های راه‌خانه (معبد آمون)، ملوانان، سربازان دریایی (حداقل ۵۰ نفر در یک کشتی که شامل دو گروه تیراندازان و نیزه‌داران بودند) و سکان‌داران می‌شد.^{۴۴}

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 به‌عنوان 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 مفرغ 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.^{۴۵}

فرماندهی نیروی دریایی مصر نیز غالباً در دست دیوانسالاران و به ویژه کاهنان عالی‌رتبه معابد مهمی چون آمون و سائیس 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 برعهده داشت وی توسط کمبوجیه و سپس داریوش ابقا گردید. وی در کتیبه خود در نوفرورس در مصر، از خود با عناوینی چون «دست راست کمبوجیه و داریوش» و نیز مشاور آنها در امور مصر یاد کرده است.^{۴۶}

ناخدایان مصری که آشنایی به فنون ستاره‌شناسی 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، بهره‌ای بیش از پیش بردند. و بعدها در زمان جانشینان اسکندر در برابر ناخدایان یونانی، کرتی و ایونی تبدیل به اقلیت شدند.^{۴۷}

در پشت کشتی‌های مصری دو سکان چوبی بلند به شکل پارو قرار داشت که تعدادی سکان‌دار، که از قرار معلوم بایستی از تجربه و توانایی بدنی بالایی برخوردار می‌بودند، کشتی را هدایت می‌کردند. علاوه بر سکان‌داران، تعداد زیادی ملوان که گاهی تعداد آنان به ۲۰۰ نفر در یک کشتی می‌رسید، طبق تصاویر پاپیروسهای مصری به فعالیت‌های متنوعی چون تنظیم بادبانها، دیده‌بانی، غواصی، تعمیرات جزئی کشتی و خدمات دیگر می‌پرداختند. آنان در زمان جنگ هم با تیر و کمان یا با فلاخن کشتی دشمن را مورد هدف قرار می‌دادند یا با پرتاب قلابهایی مخصوص، طنابها و بادبانهای کشتی دشمن را پاره می‌کردند و یا کشتی آنان را با حیل‌هایی واژگون می‌نمودند.^{۴۸}



اما مهم‌ترین بخش نیروی دریایی، سربازان دریایی بودند. در یک کشتی پنجاه نفره مصری (حتی در کشتی‌های تجاری)، حدوداً سی سرباز دریایی حضور داشت که مجهز به تیر و کمان و نیزه، برای جنگ‌های تن به تن، بودند.^{۴۹}

در طرفین کشتی‌های مصری حداقل دو ردیف نه تایی پارو قرار داشت، که به وسیله پاروزنانی که اکثراً از بردگان سیاه آفریقایی یا آسیایی بودند، به حرکت درمی‌آمد. شرایط کار و زندگی پاروزنان احتمالاً بسیار سخت بود، و نیاز به نیروی بدنی بسیاری داشت. گروه پاروزنان نه از بردگان خانه‌زاد که از اسیران جنگی تشکیل می‌شدند و در دربار فرعون‌ها زندگی مرفهی داشتند. آنان هنگام نبردهای دریایی بی‌دفاع بودند و احتمالاً جزو اموال کشتی بودند و به همراه آن به فروش می‌رفتند.^{۵۰} ناوگان نظامی و تجاری مصر با چنین اقشار متنوع و ماهری، 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 ۵۲۵ ق.م. تحقق یافت. این لشکرکشی 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 پیروزی‌های هخامنشیان در مصر شد. از دیگر عوامل مهم این پیروزی، به ویژه در جنگ دریایی پلوزیوم (پورت سعید کنونی) همکاری اوجار هورسنه (اودز اگورسنت) فرمانده نیروی دریایی مصر با هخامنشیان، موجب شد سائیس و تمام ناوگان مصر بدون مقاومت تسلیم شوند و فرعون امیر تالیوس، پس از شکست در ممفیس همراه با شش هزار اسیر مصری از جمله صنعتگران و سنگ‌تراشان به شوش تبعید شدند و به این ترتیب اوجار هورسنه همچون دست راست کمبوجیه و زیر نظر وی به اداره امور مصر مشغول شد.^{۵۱} 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. شاید بتوان گفت دریانوردان فنیقی، 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 هم‌نژادان 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.

۳-۲-۲- بنیانگذاری نیروی دریایی ایران تحت فرماندهی پارسها در عصر داریوش

هخامنشی

داریوش بزرگ (۵۲۱-۴۸۶ 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 سرکوب نمود و پس از انجام یک سری اصلاحات سیاسی و اقتصادی به سمت هند لشکرکشی و پنجاب را فتح کرد (۵۱۲ ق.م). تصرف هند ایرانیان را با تجربه‌های هندیان در زمینه دریانوردی آشنا کرد و دریانوردان امکانات دریانوردی را در خدمت ایرانیان گذاشت. در ادامه با قشر دریانورد هندی 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 امکان رفت و آمد قایق و کشتی را در دریا و رودخانه‌ها فراهم می‌کند. به ویژه که به سبب آب و هوای مرطوب، و رویش جنگل‌های پرباران در آنجا، انواع چوب‌های مرغوب برای کشتی‌سازی وجود دارد. بنابراین از حدود هزاره سوم پیش از میلاد تمدنهای هاراپا (Harappa) و موهنجودارو (Mohenjodaro) در دره سند به دریانوردی مشغول بودند و به تدریج بنادری چون تامرالیپتی (Tamralipti)، کویری پاتانام (Kaviri-Pattanam)، بهار و کاکها (Bharukaccha)، سورپاراکا (Surparaka) و به ویژه بندر لوتھال (Lothal)، در پنجاه مایلی جنوب‌غربی احمدآباد بنا شدند. باستان‌شناسان بقایای بندر لوتھال را در سال ۱۹۵۵م از زیر خاک بیرون آوردند که نشان می‌داد به کانالهایی برای کشتی‌رانی در درون شهر مجهز بوده است. تصاویر مهرهای به‌دست آمده در آنجا و در موهنجودارو قایق‌هایی با کف مسطح و بادبان و کابین را به نمایش می‌گذارد که شاید متعلق به گروهی از دریانوردان آن

شهرِ پروتوق بوده است.^{۵۲} 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، دادوستد دریایی داشت.^{۵۳} 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 ریگ ودا (تألیف حدود ۲۰۰۰ ق.م)، رامایانا، مهابهاراتا، آثروادا و ... داستانه‌ها 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 به‌کار می‌بردند، شرح داده‌اند. از این گذشته مهاجرنشین‌ها، و سکونتگاه‌هایی که دریانوردان هندی در سیلان (قرن ۳ ق.م) در کامبوج، جاوه، سوماترا، برنئو، سکوترا و حتی در ژاپن، جنوب چین و سیام، شبه‌جزیره عربی مصر، سواحل خلیج فارس (قرون ۵ یا ۶ ق.م) ایران و غیره تأسیس نمودند نشان می‌دهد که اعتقادات مذهبی آنان، به‌طور جدی مانع از پرداختن خیل کثیری از هندیان ساحل‌نشین 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 یا کتی کالپاتارو (Yakti kalpatara) نام دارد که شخصی به‌نام بهوجاناراپتی (Bhaja Narapti) درباره فنون کشتی‌سازی و انواع مختلف کشتی‌هایی که در هند در اندازه‌های گوناگون ساخته می‌شد، آن را تألیف کرده است. طبق این کتاب کشتی‌های بزرگ برای جابه‌جا نمودن گنجینه‌ها و اسبان باارزش سلطنتی، سفرهای تفریحی یا ماهیگیری و جنگ به‌کار می‌رفت.^{۵۴} و طبیعتاً اقشار و گروه‌هایی در این کشتی‌ها مشغول به فعالیت بوده‌اند. اما دانشمندان معتقدند اولین تلاش هندیان برای تشکیل نیروی دریایی، در زمان چاندارگوپتا (ق.م) در زمان سلسله 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 معدن برای همکاری با دریادار می‌شد. طبق گفته مگاستنوس منصبی به‌نام ناوادایاکسا (Navadhagaksa)، فرمانده



ناوگان، نیز وجود داشت که وظایف گوناگونی را بر عهده وی بود. او بایستی به محاسبات مربوط به دریانوردی در اقیانوس هند، دهانه رودها، دریاچه‌ها و رودهای مجاور شهر ستهانیا (sthaniya) و دیگر شهرهای مستحکم رسیدگی می‌نمودند وی می‌توانست کشتی‌هایی را که دچار خطر یا مشکلی بودند یا کالای آنها آب‌دیده می‌شد را به‌طور کامل یا تا اندازه‌ای، از عوارض و مالیات راهداری معاف نماید. وی می‌بایست پل‌هایی بر همه رودهای کشور بنا می‌نمود و بدین منظور مالیاتی را از مردم دریافت می‌کرد. از این مطالب برمی‌آید که ناوادایاکسامی در شهر کائوتالیا (Kautalya) عمدتاً وظایفی مدنی و تجاری داشت و عملاً دخالتی در امور نظامی نیروی دریایی نمی‌کرد. اما این نکته را نیز باید افزود که مناصب دیگری از جمله اسوادیاکسا (asvadhgaksa)، فرمانده سواران؛ هستیاد یاکسا (hastgadhyaksa)، فرمانده دسته فیل‌ها؛ راشادیاکسا (rathadhgaksa)، فرمانده ارباب‌رانان و غیره در کنار ناوادایاکسا (فرمانده ناوگان) قرار داشتند. آنها در زمان صلح وظایفی مدنی و تجاری داشتند. حتی دریادار نیز در زمان صلح وظایفی مدنی داشت که از جمله آنها صدور اجازه حمل مسافر یا کالا به کشتی‌های کرایه‌ای بود. از این گذشته فرمانده ناوگان، بایستی به تعقیب و مجازات دزدان دریایی می‌پرداخت و این وظیفه‌ای نظامی بود. وی هم‌چنین باید با کشتی‌های دشمن که از مرز می‌گذشتند یا کشتی‌هایی که قوانین بندری را می‌شکستند، برخورد می‌کرد.^{۵۵}

از این گذشته گروه‌های کوچکی از تیراندازان حرفه‌ای در کشتی‌های تجاری هند که به مدیترانه یا سواحل آفریقا می‌رفت، وجود داشت که دفاع در برابر دزدان دریایی را برعهده داشتند. این نیروها به تیر و کمان مجهز بودند و به ویژه در نیروی دریایی هند بسیار کارآمد بودند.^{۵۶}

یکی دیگر از اقشار دریانورد در هند، بازرگانان بودند که تقریباً در سراسر جهان باستان، از سواحل اقیانوس هند و سیلان گرفته تا مصر و سواحل و جزائر خلیج فارس در همه‌جا حضور داشتند. تعدادی ناخدا و ملوان هندی نیز همواره، همراه آنان بودند 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 یک دریانورد یونانی به نام /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.^{۵۷}

پایین‌ترین قشر در میان دریانوردان پاروکشان (پاروزنان) بودند. این قشر از عصر ودایی در هند حضور داشتند، چنانکه ریگ و داد تألیف حدود ۲۰۰۰ ق.م از کشتی‌هایی که صد پارو داشته‌اند یاد کرده است. این عدد در واقع تمثیلی است از پاروهای بسیار که نشان از حضور وسیع پاروکشان در میان دریانوردان هندی دارد.^{۵۸}

یکی از اقشار مهم جامعه هند در دوران باستان، که با دریانوردان ارتباط نزدیکی داشت، قشر کشتی‌ساز بود. این گروه در مناطق گوناگون هند، تابع سنت‌ها و شیوه‌های گوناگون و متنوع کشتی‌سازی در نواحی خود بودند و این امر نشانه رشد و رونق کشتی‌سازی در هند باستان بود. این قشر به زبان سانسکریت مستاس یا آپاریس (Mestas or Acharis) به معنی نجار نامیده می‌شدند. آنان، کشتی‌های حمل کالا، کشتی‌های ماهیگیری، کشتی‌های حمل مسافر^{۵۹} و انواع دیگر کشتی را می‌ساختند. در این کشتی‌ها اقشار گوناگونی از مردم مشغول به فعالیت بوده‌اند. داریوش پیش از فتح هند هیئتی برای اکتشاف دریایی شامل ۲۰۰ کشتی به فرماندهی یک دریانورد و یک جغرافیدان یونانی به نام سکولاکس (سکیلاس scylax) کارباندی که مورد اعتماد شاه بود، با گروهی دریانورد از خلیج فارس و دریای عمان به رودخانه سند فرستاد تا به اکتشاف مصب آن و راههای دریایی جنوب آسیا پردازند. این گروه پس از اکتشاف مصب سند از اقیانوس هند به سمت غرب رفتند و پس از سی ماه دریانوردی در سواحل عربستان و دریای سرخ به همان مقصدی رسیدند که فرعون مصر، نخائو (نخو) دریانوردان فنیقی را فرستاده بود (ناحیه سوئز). بعید نیست که اسکیلاکس در این راه از راهنمایان و دریانوردان هندی و ایرانی یاری گرفته باشد. پس از این سفر بود که داریوش پنجاب را تصرف کرد و در میان رأس شمالی دریای سرخ و سواحل مدیترانه و با ارتباط دادن این دو با شعبه‌های رود نیل کانال



سوئز را حفر نمود. (۵۱۷ ق.م) این اکتشافات دریایی را برخی برای تصرف هند یا نظارت بیشتر بر مصر دانسته‌اند و برخی دیگر آن را برای احیاء و گشایش راه تجاری هند به مصر و نیز تقویت مسیر تجاری- دریایی خلیج فارس قلمداد نموده‌اند.^{۶۰} می‌توان این هر دو نظر را صحیح دانست. در هر حال سه کتیبه از داریوش در کنار کانال سوئز به دست آمد که گویا اوجاره‌ورسنه (کاهن معبد سائیس و مشاور هخامنشیان در امور مصر) آن را نگاشته است. هریک به چهار زبان پارسی باستان، عیلامی، اکدی و هیروگلیف است. به نظر نگارنده زبانهای مورد توجه در این کتیبه‌ها علاوه بر اعتبار بین‌المللی ارتباط معناداری با تردد دریانوردان مزبور از مصر دارند. بنابر متن مصری یکی از این کتیبه‌ها ناوگانی شامل ۲۴ یا ۳۲ فروند کشتی از پارس به مصر آمده بودند. در این کتیبه‌ها علاوه بر نامهای ملل تابعه، از هند (هندوش)، لیبی (پوتایه) و اتیوپی (کوشیه=حبشه) نیز یاد شده است که گویا به تازگی فتح شده بودند. در هر حال بر مشهورترین کتیبه کانال سوئز درباره منظور داریوش از حفر آن چنین حک شده است: «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 می‌آید ... و کشتی‌ها از میان آن از مصر به سوی پارس روان شدند، چنانکه من اراده کرده بودم».^{۶۱} گویی از کلام داریوش برمی‌آید که در نظر داشته خلیج فارس را 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 بهره‌گیری از تجارب دریانوردان هندی بوده است. به نظر می‌رسد که یکی از انگیزه‌های لشکرکشی وی به سرزمین سکاها و سپس به اروپا، اعمال حاکمیت هخامنشیان بر دریای سیاه، دریای مرمره و اژه، مطیع نمودن ایونی‌های 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 می‌نماید. چنانکه پیش از این گفته شد، دریانوردی در سواحل و جزایر متعدد دریای اژه و یونان سابقه‌ای بس دیرینه دارد، و اقوام مینوئن از قدیمی‌ترین نمایندگان آن بوده‌اند. توسیدید که

خود از فرماندهان نیروی دریایی یونان در جنگ‌های پلوپونز بوده و کتاب تاریخ جنگ پلوپونزی را در سال ۴۱۱ ق.م تألیف نموده است، مردمان کورنت را از نخستین مردمان یونانی می‌داند که کشتی‌های بزرگی با ظرفیت ۱۴۴ پاروزن ساخته‌اند و حدود سیصد سال پیش از توسیدید، کشتی‌سازی کورنتی به نام 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 باریکه‌ای میان دریای اژه واقع شده بود، پلی پلوپونز و آتیک، که آتن در آنجا قرار داشت، را به هم متصل می‌کرد. بنابراین به سرعت از نظر تجاری رشد کرد و با کمک کشتی‌های خود، تجارتی وسیع و ناوگانی نیرومند برای نبرد با دزدان دریایی پدید آورد. ایونی‌ها که از مهاجران یونانی در سواحل غربی دریای اژه (ترکیه امروز) بودند، از آن زمان شروع به دریانوردی کردند، و در زمان کوروش و کمبوجیه نیروی دریایی قدرتمندی پدید آوردند که حتی در برابر هخامنشیان در دریا مقاومت می‌کردند. 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، مهاجرنشین فنیقی شمال آفریقا (تونس امروز)، پیروز می‌شدند. جنگ‌های 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 کشتی‌هایی با ۱۴۴ پاروزن وجود داشت و 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.^{۶۲} 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 گرد آورد 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 به نام ماندراکل 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 وی در این لشکرکشی حدود ۶۰۰ کشتی جنگی شرکت داشت و اداره کشتی‌های شاهی در دست یونانیانی از نواحی ائولی و هلسپوئت (دریای مرمره) بود. چنانکه فرمانده کشتی‌های منطقه می‌تیلن شخصی از اهالی جزیره لسبوس به نام کوئس، 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، 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 سکاها، یونانیان را به بازگشت و عدم حفاظت از پل و تنها گذاشتن هخامنشیان تحریک می‌کردند. اما برخی فرماندهان یونانی از جمله هسیتیة ئوس حاکم شهر میلط نپذیرفت.^{۶۳}

این وقایع نشان می‌دهد که نیروهای دریایی یونان در حالتی نیمه‌مستقل و فقط به‌عنوان متحد یا تابع به ارتش داریوش پیوستند و هنوز نمی‌توان آنان را در طبقه چند ملیتی دریانورد ایران عصر هخامنشی جای داد. به‌ویژه که فرماندهان این ناوگان، یونانی بودند. البته ساتراپ‌های ایرانی، از جمله آریارامنس ساتراپ کاپادوکیه در آسیای صغیر، نیز نظارتی کلی بر ناوگان قلمرو خود داشتند. آنها 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 می‌کردند، فراهم می‌نمودند.

در کنار ساتراپ‌ها، فرماندهان ارتش هخامنشی از جمله مگابات، پسرعمو و دریاسالار داریوش در مدیترانه، مارد وینوس سپهسالار نیروی زمینی و دریایی داریوش و آرتافرن

(آرتافرینیس) حاکم ایرانی سارد و جانشین مارد وینوس، حاکمیت بیشتری را بر ناوگان چند ملیتی هخامنشی اعمال می‌کردند. چنانکه مگابات فرمانده ۲۰۰ ناو جنگی بود و ناخدای یکی از کشتی‌های مینویائی (در کرت) را به دلیل کوتاهی در گماشتن یک مامور دیده‌بانی بر ناو خود بر عرشه پایین کشتی خود به طناب کشید به طوری که سرش بیرون و بدنش در کشتی بود. مارد وینوس نیز بر ۳۰۰ کشتی و ۲۰ هزار سپاهی نظارت داشت اما نیروهای وی در طوفانی در دماغه آتوس از بین رفت (۴۹۳ ق.م) آرتافرینیس هم برای فتح کلیکیه در آسیای صغیر، ارابه‌ها و اسب‌های ایرانی را با کشتی به صحنه جنگ انتقال داد.^{۶۴}

این فرماندهان به تحریک حکمرانان یونانی، از جمله آریستاگوراس جبار میلط، یا با اتحاد با آنان به فتوحات دریایی نایل می‌آمدند. در روایت تحریک آرتافرینیس توسط آریستاگوراس برای فتح جزیره ثروتمند ناکسوس، در نزدیکی یونان، از زبان هرودت آمده است که آرتافرینیس ۱۰۰ ناوی که تحت فرمان داشت را برای فتح آنجا ناکافی دانسته و برای این کار ۲۰۰ ناو و سپاهیانی شامل افراد بومی و سربازانی از کلیه متحدین هخامنشیان گردآورده بود درخواست کرد. فرمانده این ناوگان را مگابات پسرعموی داریوش و آریستاگوراس، مشاور یونانی وی در امور دریایی برعهده داشت. طبق نوشته هرودت، آریستاگوراس نقشه‌ای جهان‌نما داشت که بر صفحه‌ای برنزی حک شده بود و رودها و دریاها را نشان می‌داد.^{۶۵}

در نتیجه چنین کوشش‌هایی مراکز دریایی یونان از جمله جزایر لسبوس، لمبوس، ایمبروس، ساموس به‌دست اتانس (هوتانه)، تراکیه به‌دست مگابیز و نیز جزیره ثروتمند قبرس و ناوگان وسیع آن به تصرف هخامنشیان درآمد و ضمیمه نیروی دریایی هخامنشی شد. از این گذشته برخی از یونانیان، به‌ویژه شورشیان میلط به شوش و نیز به مصب دجله در مجاورت خلیج فارس تبعید شدند که به احتمال بسیار تجربه‌های آنان در دریانوردی در تکمیل یافته‌های ایرانیان مؤثر واقع شد. هرودت از حضور تبعیدیان یونانی در جزایر خلیج فارس در کنار اقوامی چون سگارتیان زونگیان، تمانیان، اوتیانها و میسی‌ها (میشانی‌ها «؟») یاد کرده است. احتمالاً این تبعیدیان همان سربازان، ملوانان، پاروزنان و ناویانهای



بودند که طی شورش میلط در اتحادیه یونانیان علیه نیروهای داریوش حضور داشتند. هرودت می نویسد که در سرکوب شورشی در ملیط 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 بسفور و داردانل به امر شاهان هخامنشی فعال بود و کشتی هایی می ساخت که از کشتی های یونانی بزرگتر و سریعتر بود.^{۶۶} گویا کارکنان هر کشتی از همان ملتی بودند که کشتی به دست آنها ساخته شده بود. لشکریان هخامنشی نیز از ملل گوناگونی چون نوییان، مصریان، بابلیان و ایلامی ها و ... بودند. اما نیروی اصلی سازماندهنده ارتش و هسته مرکزی آن را پارسیان تشکیل می دادند. گرچه بنا به گواهی پاپیروس های 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 پارسیها به اقوام نزدیک و همسایه خود می دانست، به ویژه که این سه قوم از یک نژاد بودند.^{۶۷} 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، لودیه، ایونیه، یونانیان که در جزایرند و کشورهایی که در آن سوی دریا [ی اژه] اند، هند شمال غربی و مکران یاد می کند^{۶۸} که احتمالاً در مناصبی غیر از فرماندهی دریایی خدمت می نموده اند.

۴-۲-۲- خشایارشا اول و عصر زورآزمایی دریایی ایران و یونان

خشایارشا اول (۴۸۵-۴۶۶ ق.م)، جانشین داریوش اول، بیشترین نبردهای دریایی را با یونان داشته است که مشهورترین آنها نبرد سالامیس در ۴۸۰ ق.م و جنگ میکال بودند. این امر نشان می دهد که ایرانیان به حدی از تجربه در دریانوردی رسیده بودند که بنا به گواهی هرودت پارسی ها در نبرد دریایی سالامیس بهتر از فنیقی ها و مصریان می جنگیدند، از این گذشته پس از غرق شدن ناوگان ماردونیوس پس از نبرد پلاته، دو مهندس ایرانی به نام های



بوبریس فرزند مگابیزوس و آرتاکایوس پسر آرتایوس دماغه آتوس در سواحل یونان را عریض کردند چنانکه دو قایق پارویی از آن می‌توانستند بگذرند.^{۶۹} با این وجود اندازه بزرگ و کم‌تحرک کشتی‌های هخامنشیان و فراوانی آنها در سواحل صخره‌ای و تنگه‌های دریای یونان از عوامل ناکامی‌های نیروی دریایی خشایارشا به‌ویژه در سالامیس شده و هنرنمایی تیراندازان پارسی 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 به‌دست 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 ستزیمبروت می‌گفتند که تمیستوکل نیزه و سپر را از آتنی‌ها گرفت و پارو به‌دستان داد وی نیروی دریای منظمی به‌وجود آورد چنانکه بر هر ناو آتنی هجده مرد جنگی، شامل چهار تیرانداز و بقیه مسلح به خنجر و نیزه و سپر، قرار می‌گرفت.^{۷۰}

قشربندی نیروی دریایی ایران هم در عهد خشایار به این صورت بود که پس از خشایارشا که خود را سالار دریا می‌نامید، در کنار معدود فرماندهان یونانی، از قبیل تمیستوکل، از افراد خاندان هخامنشی برای عهده‌داری مناصب عالی آن استفاده می‌شد که از جمله آنها است: اربا پیگن پسر داریوش، پرکراسپه پسر اسپاتین، مگاباز پسر مگابت آریامنس که در جنگ تن به تن در یک کشتی یونانی به آب افتاد و کشته شد، تی‌تروس‌تس که پس از شکست میکال و سالامیس از برابر سیمون یونانی گریخت و هخامنش پسر داریوش از دختر گبریاس که فرمانده ناوگان ایونیه و کاریه در زمان خشایارشا بود.

از این گذشته فرماندهانی چون آرتمیسیا همسر حاکم سابق کاریه و دختر لوگدامیس فرماندار هالیکارناس با ناوگان خود علیه یونانیان با خشایارشا متحد شده بود و بنا به گفته هرودت «هیچ کدام از فرماندهان تابع ایران به اندازه او به خشایارشا رأی صائب نداده است و راهنمایی گرانبها نکرده است» و پنج ناوی که وی فراهم نموده بود، پس از ناوهای فنیقی، معروف‌ترین ناوها بودند.^{۷۱}



شاهزادگان هخامنشی در نیروی دریایی، علاوه بر فرماندهی گاه به سفرهای اکتشافی نیز اعزام می‌شدند و حتی این سفرهای پررنج و طولانی به‌عنوان مجازاتی برای برخی از آنان تلقی می‌شده چنانکه ستاسپه پسر پیش‌پش به سبب تجاوز به دختر زوپیر فرزند مگابیز در آغاز به حکم خشایارشا به اعدام محکوم شد. اما با وساطت مادرش، که عمه خشایارشا 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 خشایارشا اعدام شد.

در اқشار پایین‌تر از فرماندهان، تنوع ملیتی در میان افراد نیروی دریایی خشایارشا بیشتر بود که عبارت بودند از:

- ۱- 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 شده از ترکه‌های بیر، نیزه کوتاه و کمانهای بومی و تیرهایی از جنس نی مجهز بودند. فرماندهی این دسته با گس پسر مردونتس، فرمانده آینده پادگان موکال در سواحل آسیای صغیر، بود.
- ۲- فنیقیان، سریانیان و فلسطینی‌ها که ملوانهای آنان کلاه‌خودی شبیه یونانیان و سینه‌بند کتانی و سپر و زوبین داشتند (۳۰۰ ناو).
- ۳- ملوانان مصری با کلاه‌خودهای مشبک، سپر گوله لبه پهن، نیزه‌های چوبی، تبرزین سنگین، زره و کارد بر کمر (۲۰۰ ناو).
- ۴- قبرسی‌ها که خود را به سالامیس و یونان منتسب می‌ساختند، برخی را فنیقی یا حبشی می‌نامیدند، از سریند (عمامه) و مانند بیشتر ملوانها از کلاه‌خود نوک‌تیز استفاده می‌کردند.
- ۵- ملوانان کلیکی که کلاه‌خودهای بومی، سینه‌بندهای پشمی، سپر سبک از پوست خام، دو زوبین، شمشیری شبیه به شمشیرهای مصری داشتند و خود را به فنیقیان منتسب می‌نمودند. (۱۰۰ ناو).



- ۶- ملوانان پامفیلی دارای اسلحه‌های یونانی و منتسب به یونانیان پس از جنگ تروا (۳۰ ناو).
- ۷- لیکی‌ها زره بر ساق پا و سینه‌بند، کمان چوبی، تیرهایی از جنس نی و بدون سپر، خنجر و چنگک (قلاب) و کارد داشتند (۵۰ ناو).
- ۸- دوریهای آسیایی، اصلاً از پلوپونز و مجهز به تجهیزات یونانی بودند (۳۰ کشتی).
- ۹- کاری‌ها، مجهز به تجهیزات یونانی و چنگک و کارد بودند (۷۰ کشتی).
- ۱۰- ایونی‌ها مجهز به اسلحه‌های یونانی.
- ۱۱- جزایرنشینها (جزایر یونان) مجهز به اسلحه‌های یونانی.
- ۱۲- ملوانهای شهرهای کرانه هلسپون (داردائل) و بسفور مجهز به اسلحه‌های یونانی بودند و برخی از آنان به حفاظت پل‌های تنگه‌های بسفور و داردائل گماشته می‌شدند.
- غواصان که پیش از این تمدنهای گذشته ذکر آنها رفت، در عصر هخامنشی نیز نقش مهمی را در میان دریانوردان برعهده داشته‌اند، چنانکه هرودت در شرح نبردهای دریایی خشایارشا می‌نویسد: «در کشتی‌های پارسی مردی بود سکولیا س ام، اهل سیون که از ممتازترین غواصان زمان بود و بعد از درهم شکستن جهازات ایرانی مقدار کلانی اجناس گرانبها در بلیون برای سرکرده‌های خود و مقدار زیادی نیز برای خویشتن جمع‌آوری کرده بود ... [برطبق حکایتی مشکوک] وی در افته، به زیر آب رفته و از آرتمیزیون مسافتی معادل ده مایل سر از آب برآورده است. داستان‌های اغراق‌آمیز دیگری نیز درباره سکولیا س نامبرده گفته‌اند و چند روایت که راست نمی‌نماید. من فوراً به یکی از آنها اشاره کردم».^{۷۲}
- هرودت درباره تعداد ناوگان تحت فرمان خشایارشا رقم مبالغه‌آمیز ۴۲۰۷ کشتی را ذکر می‌کند که انواع گوناگونی داشته‌اند که از کشتی‌های حمل اسبان و قایق‌ها تا ناوهای تری‌رم (سه رده‌ای) که دارای سی تا پنجاه پارو بودند، را شامل می‌شد. این کشتی‌ها سربازان پارسی، مادی و سکایی را جابه‌جا می‌کردند، که افسران ملل گوناگون به‌عنوان مزدور، زیردست آنان فعالیت می‌کردند. از این گذشته ناخدایان و ناوبانانی ماهر به علوم گوناگون دریانوردی، از جغرافیا، ستاره‌شناسی و هواشناسی و ... در این کشتی‌ها حضور



داشتند و نیازهای علمی و استراتژی‌های نظامی شاه را برآورده می‌کردند و گاه اطلاعات آنان به‌طور مکتوب به نظر خشایارشا می‌رسید.^{۷۳}

در رده پایین‌تر از سربازان و نوابانان و سکان‌داران، پاروکشان قرار داشتند که در هر کشتی سه رده‌ای حدود سی تا پنجاه نفر از آنان به پاروزنی مشغول بودند. البته هنگام وزش باد موافق، بادبان‌ها کار این قشر را آسان‌تر می‌نمودند. به‌نظر می‌رسد که تنگه‌ها و سواحل صخره‌ای، 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 (۸۰ نفر در هر شناور) که وظیفه تأمین علوفه و نگهداری آنان را برعهده داشتند.^{۷۴}

اما باید به این نکته توجه داشت که پس از شکست‌های مکرر خشایارشا در دریاهای یونان در سال ۴۸۰، تلفات بسیاری وارد شد. شورش مصر و جدا شدن ناوگان مصری از نیروی دریایی ایران این ضایعه را مضاعف نمود. در یونان نیز پس از پیروزی بر خشایارشا، اتحادیه دولت شهرهای یونانی فرو پاشید. اما آتن با اتکا بر ناوگان نیرومند و کشتی‌های متحدین سابق خود، به جز جزیره خیوس (chios) لسبوس را نیز تصاحب کرد، که زمینه جنگهای طولانی پلوپنزی میان آتن و اسپارت شد.^{۷۵} 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 می‌کوشیدند تا آنجا که اسپارتهای وسایلی ساختند که به وسیله آن کشتی‌های خود را از خشکی از تنگه کورنت به دریا می‌رساندند.

۵-۲-۲-۲- روزگار پس از خشایارشا و جایگزینی سیاست و تفرقه بینداز و حکومت کن و کاهش جنگهای دریایی

جانشینان خشایارشا، از زمان اردشیر اول (۴۶۶-۴۲۵ 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 از اطاعت هخامنشیان سرپیچی کرده بودند، را سرکوب می‌نمودند، 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 سرپیچی

در پیش گرفته بودند، ابتدا اسپارته‌ها را تطمیع کرد. اما چون این رویه اثربخش نشد، با ناوگان خود ناوگان آتنی را در جزیره پروسوی در رودخانه نیل چنان محاصره کرد که آتینان به ناچار کشتی‌های خود را آتش زدند تا به دست دشمن نیفتند. این پیروزی با تدبیر سرداری چون مگابیز که جریان آب نیل را عوض کرده بود، حاصل شد. البته ناوگان فنیقی نیز کمابیش در سرکوب شورش ایناروس، فرعون شورشی مصر همکاری داشتند (۴۵۵ ق.م). قبرسی‌ها نیز از دیگر ملل دریانورد دولت اردشیر اول هخامنشی محسوب می‌شدند 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 (دریاسالار ایرانی) و ناوهای بسیار بیشتری به فرماندهی مگابیزوس در کلیکیا مواجه شد. اما نهایتاً یونانیان پیروز شدند و صد کشتی از فنیقی و کلیکی را به غنیمت گرفتند. مجموع این وقایع نشان می‌دهد که سرداران مزبور، که خود معمولاً ساتراپ‌های 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 خود مشغول نمودن و تضعیف نمودن آنها متوسل می‌شدند. البته در عین حال پایگاه‌های دریایی خود در مجاورت یونان، به‌ویژه فنیقیان قبرس، را حفظ و تقویت می‌نمودند. 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 به‌طور کامل نابود کند، خود همه امکانات و قدرت را در دست گیرد و رقیبی جدی برای ایران گردد، جلوگیری می‌نمودند. در این بین معامله‌ای میان ساتراپ‌های ایرانی و ناخدایان یونانی برقرار شده بود که با ناخدایان یونانی متعهد می‌شدند که از ساتراپ به‌عنوان فرمانده سپاهیان ایران حمایت کنند و حتی سربازان یونانی نیز به‌عنوان مزدور جایگزین سپاه جاویدان شوند. ساتراپ نیز با ثروت بی‌پایان خود آنان را حمایت می‌نمود.^{۷۶}



روایات اساطیری ایران مربوط به سفرهای داراب در دریای یونان و عمان و حکومت وی در آنجا که برخی او را با اردشیر درازدست (اردشیر اول هخامنشی) قابل مقایسه می‌دانند، نیز کمابیش به رونق دریانوردی در آن اعصار اشاره دارد. در این داستانها مردم عمان و یونان مردمی دریانورد و حاکم بر جزایر دریاها معرفی شده‌اند که به کمک نیروی بدنی و فر ایزدی داراب به زیر فرمان ایران زمین درمی‌آیند. داراب در این حین از مساعدت غلامان ایرانی‌الاصل همچون بهزاد نامی، بهره می‌برد. در این داستانها به بازرگانان ایرانی از جمله شاپور و مه‌اسب پارسی، که همچون بهزاد غلام در دریاهای یونان و عمان در آمد و رفت بوده‌اند، اشارت رفته است و شاید بتوان این اشارات را بقایایی از خاطرات گذشته این اقشار دریانورد به‌شمار آورد.^{۷۷}

پس از سلطنت کوتاه خشایارشا دوم (۴۲۵-۴۲۴ ق.م)، با آغاز سلطنت داریوش دوم (۴۲۴-۴۰۴ ق.م) روابط ایران و یونان در دریا از سر گرفته شد. در این زمان تیسافرن (Tissaphernes) از سوی داریوش دوم به‌عنوان ساتراپ لیدی، ایونیه و غرب آسیای صغیر یونان منصوب شده و طبعاً 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 می‌شد. از این‌رو تیسافرن، به همراه نمایندگان شهرهای خیوس و اروتیره 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 (داردانل) می‌کوشید که دولت شهرهای یونانی را، ضمن اتحاد با اسپارت، علیه آتن به شورش وادارد. فرمانده ناوگان اسپارت، جاسوسی به‌نام فرونیس را فرستاد تا درباره تعداد ناوگان خیوس تحقیق کند و هنگامی مطمئن شد که خیوس حدود ۶۰ کشتی دارد، با تیسافرن و خیوس متحد شد و ۴۰ کشتی را به فرماندهی ملانخریداس (Melanechridas) فرستاد. اما به سبب زمین‌لرزه فقط پنج کشتی از آنها به فرماندهی خالکیدئوس نامی به کمک تیسافرن اعزام شدند. تیسافرن نیز گاهی به آتن و گاه به اسپارت یاری می‌رساند. چنانکه به بهانه آوردن ۱۴۷ فروند ناوگان فنیقی به اسپندوس (در دریای

اژه) رفت و شخصی به نام تاموس را به عنوان 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. 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 یک از دو دولت آتن و اسپارت به سبب استفاده از کشتی های او بر دیگری برتری نداشته باشند.^{۷۸} مطالب فوق نشان می دهد که هخامنشیان از نقش مستقیم نیروی دریایی 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 به ویژه توطئه های درباریان علیه تیسافرن، کوروش صغیر پسر داریوش دوم جایگزین تیسافرن شد. (۴۰۷ ق.م) اسپارت ها با کمک کوروش بر آتن شورش کردند و آن را شکست دادند. از این رو نیروهای یونانی به کوروش دلبستگی یافتند و به ویژه که آنان پس از ۴۰۴ ق.م با پایان گرفتن جنگهای ۲۵ ساله پلوپونزی، بیکار شده بودند، این امر به علاوه کینه توزی های فرنا باز، سردار هخامنشی، موجب شد که کوروش صغیر در فکر ممانعت از جانشینی برادر بزرگتر خود اردشیر دوم (۴۰۴ - ۳۵۸ ق.م) به جای 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. اسپارتی ها دریادار نئارخوس که حاکم ناحیه افسوس را برای



طلب کمک مالی نزد کوروش صغیر فرستادند و از دست تیسافرن شکایت نمودند. نئارخوس 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 مرافعات دریایی بود. وی در کنار فرمانده خود لوساندر اسپارتی، از معاونان کوروش صغیر و احتمالاً فرمانده ناوگان وی^{۷۹}، مسائل نفوذ یونانیان در نیروی دریایی ایران را نشان می‌دهد. چنانکه دریادار جزیره سامس نیز با ۳۵ کشتی خود به نیروی دریایی کوروش صغیر 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 صغیر) و تضعیف قوای ایران شد. یکی دیگر از عوامل تضعیف ناوگان هخامنشی استقلال مصر از امپراتوری (۴۰۰ 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 تثبیت کرد. (۳۸۷ ق.م). تلاشهای موفقیت‌آمیز اردشیر سوم (۳۵۸-۳۳۶ 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 تابعیت ملل دریانوردی چون هند، مصر، بابل، اعراب دره اردن (و فنیقی‌ها) و یونانی‌های آن سوی دریا دارد. تا زمان حکومت داریوش سوم (۳۳۶-۳۳۰ ق.م) ناوگان هخامنشی از عملیات دریایی، به تجارت دریایی روی آورد. گرچه ضعف آخرین شاهان هخامنشی نمی‌توانست امنیت و امکانات مورد نیاز تجارت دریایی را تامین نماید، اما بنا به گواهی نئارخوس، دریاسالار اسکندر مقدونی، در سواحل شمالی و جنوبی خلیج فارس بنادر پررونق 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 هیراتیس (لیان = بوشهر) که ترعه‌ای برای عبور کشتی‌ها به کنار آن حفر شده بود) و جزیره کیش، جزیره صیادان مروارید، جزیره مازانس، که

نئارخوس حاکم آنجا را به‌عنوان راهنما برای ورود به مصب کارون (پاسیتیگرس Pasitigris) به همراه خود بردند، بندرگاه سیکاندروس، سیدودونت، تارسیاس، کاتیا، شهر بادلس، آبادی ایلاس، بندرگاه اوکوس، اسکله‌ای نزدیک سیتاکوس، بندر امنی در دهانهٔ راگونیس و شهر تائو در کنار آن. این مراکز با پایگاه‌های مهم دریانوردی و تجارت جهان باستان از هند و مصر و فنیقیه (به‌ویژه صیدا) و یونان (جزیرهٔ دلوس و سلامیس) ارتباط تجاری و فرهنگی داشت چنانکه سرستونهای به‌دست آمده در این مناطق که مربوط به اواخر و پس از دوران هخامنشی است تأثیر هنر حجاری هخامنشی را نشان می‌دهد.^۸

۶-۲-۲- عصر اسکندر و اصلاحات در دریانوردی ایران

پیامد حملات اسکندر به امپراتوری هخامنشی در سالهای ۳۳۴-۳۳۰ ق.م سیل مهاجران یونانی به شرق بود و البته تعدادی ایرانی نیز، از جمله بوخشا که در ۱۴۰ ق.م در آتن با آگاثار خیدس مورخ یونانی دیدار نمود، به یونان رفتند. آمدن یونانیان به ایران گرچه فرهنگ هلنی و بالتبع سنن دریانوردی آن را با خود به همراه آورد، اما یونانیان نیز تحت تأثیر فرهنگ و سنت‌های دریانوردی ایرانیان و ملل تابعهٔ آنان قرار گرفتند، چنانکه نئارخوس که اسکندر او را با سمت امیرالبحر (دریاسالار) برای سفر اکتشافی و شناسایی سواحل دریای عمان و خلیج فارس تا مصب کارون اعزام کرده بود، از کمک و همراهی راهنمایان محلی گدروسیا (ناخدایان سواحل بلوچستان) بهره می‌برد. از این گذشته، مقاومت ساحل‌نشینان خلیج فارس در برابر ناوگان نئارخوس، از دیگر نشانه‌های قدرت دریانوردی در خلیج فارس است. در ناوگان نئارخوس، که شامل ۳۲ کشتی بزرگ، سی عدد پارویی و چند کشتی کوچک، بود به‌جز ملوانان (ملاحان)، پاروزنان و کارگران کشتی‌ها، ۲۰۰۰ نفر قشون حضور داشتند. موفقیت نئارخوس در اکتشافات وی موجب شد که اسکندر طرحهایی را برای پیشرفت هرچه بیشتر دریانوردی در بین‌النهرین، ساحل خلیج فارس و به‌ویژه در مجاورت بابل (پایتخت اسکندر) در پیش گیرد. تا علاوه بر رونق تجارت، نظارت بر قلمرو وسیع خود را تضمین کند. از این‌رو نئارخوس پیش از رفتن به شوش، به ایمن ساختن ولایات ساحلی و بازدید از آنها و مجازات حاکمان شورش‌گرا آنها



پرداخت. غیر از نئارخوس هیئت‌های دیگری نیز به اکتشافات ساحل جنوبی خلیج فارس اعزام شدند؛ ارکیاس تا نزدیکی تیلوس (بحرین) رفت. دریانورد دیگری که از منطقه اندرستن پیشتر رفت. هیرون اهل سولی که از این دو تن بیشتر رفت و نهایتاً نئارخوس در حالی که برای سیاحت شبه جزیره عربستان آماده می‌شد، اسکندر درگذشت (۳۲۳ ق.م). اسکندر پس از آمدن نئارخوس از سند به بین‌النهرین، به لایروبی ترعه‌های متروک بابل تا خلیج فارس، بنای شهرهایی به نام اسکندریه که عمدتاً در ساحل هندوستان، خلیج فارس و عربستان بودند (اسکندریه‌ای در مصب دجله، لنگرگاهی در بابل، پایگاه دریایی ایکاروس در جزیره فیلکه کنونی، اسکندریه‌ای در خارک)، استخدام فنیقیان در نیروی دریایی تازه تاسیس اسکندر و کوچ 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 یونانی‌نشین بود^{۸۱} که بی‌شک دریانوردان در آنها جایگاه خاصی داشته‌اند.

نتیجه

از دیرباز در سواحل شمالی دریای عمان در مکران 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 به‌عنوان بلدچی (راهنما) در کشتی‌هایی که به هند یا خلیج فارس می‌رفت حضور می‌یافتند و مسلماً هر زمان که تجارت دریایی اندکی رونق می‌یافت، نقش این افراد اهمیت پیدا می‌کرد 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 به چشم می‌خورد و چنانکه در متن مقاله گفته شد ایلامیان بسیاری از مظاهر دیوانسالاری و تجارت و دریانوردی و علوم دریایی را از اقوام سامی که پیش از آنها در جنوب ایران حضور داشتند،

اقتباس کردند. بر این اساس می‌توان حدس زد که یک کشتی بزرگ ایلامی از اقشار گوناگون مشغول بوده‌اند: تاجر یا تاجرانی که با هند و عربستان مشغول به تجارت بوده و ثروت سرشاری داشته‌اند؛ ناخدایی آشنا به نجوم و هواشناسی و معتقد به خدایان باد و آب که در این باره بی‌نیاز از راهنمایی‌های کاهنان ایلامی نبود، تعدادی سکان‌دار، ملوان و نوبانانی برای مقابله با دزدان دریایی و ... و تعداد کثیری پاروکش که عمدتاً از میان بردگانی که توسط فنیقیان در خلیج فارس به فروش می‌رسیدند، انتخاب می‌شدند. تجارت مروارید در ایلام ضرورتاً مستلزم وجود افرادی به‌عنوان غواص در کشتی‌های تجاری و صیادی بود، البته این امکان وجود داشت که ملوانان، که غالباً غواصان ماهری هم بودند، این وظایف را به‌عهده می‌گیرند. البته نوبانان و سربازان دریایی در غواصی مهارت داشتند و طرز 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 ویژه را تشکیل می‌دادند. آنان حتی تا درجهٔ نیروی جاویدان ارتش ۱۰ هزار نفری داریوش ارتقا می‌یافتند. چنانکه نقش برخی از سربازان پیادهٔ ایلامی بر روی یک کاشی لعابی بزرگ از کاخ داریوش در شوش به‌دست آمده و مؤید این مطلب است. از این گذشته در ایلام بی‌شک قشر اجتماعی قابل ملاحظه‌ای از کشتی‌سازان نیز حضور داشتند.

در دورهٔ مادها ایلامیان که با مردمان سواحل مکران، فنیقیان و بابلیان به تجارت خود با هند و عربستان ادامه می‌دادند گرچه در بخشی از تجارت اسب‌های مادی از ناوگان جزایر دریای مدیترانه بهره می‌بردند، به‌طور کلی وقفه‌ای در روند شکل‌گیری طبقهٔ دریانورد ایرانی پدید آوردند.

اقدامات کوروش در تصرف پایگاه دریایی فنیقی بحرین بندر ایلامی لیان، بندر بین‌المللی رودخانه‌ای بابل، تصرف لیدی در سواحل دریای اژه و نیز فعالیت‌هایی چون کاخ‌سازی در سواحل خلیج فارس (برازجان)، علاقهٔ وی را به رونق تجارت دریایی و نظارت بر آن نشان می‌دهد. از این رو می‌توان حدس زد که در این ایام با توجه به وسعت



قلمرو کوروش و رفت و آمد آزادانه تاجران از لیدی تا حدود هند، طبقه تاجران که عمدتاً اهل بابل، مکران، هند و ایلام بوده‌اند، به تدریج ثروتمندتر شده‌اند. قوم دریانورد و پرسابقه فنیقی نیز از زمان فتح بابل به سبب انگیزه‌های اقتصادی به هخامنشیان پیوست و ناوگان خود را در خدمت آنان قرار داد.

لشکرکشی کمبوجیه به مصر گرچه از طریق زمین صورت گرفت، اما نشان داد که ایران برای حمله به کارتاژ (هم‌نژادان فنیقیان) به یک نیروی دریایی مستقل از ناوگان فنیقی نیازمند است. در زمان کمبوجیه دریانوردان فنیقی بر تجارت و همچنین 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 گسترده‌تر کردن تجارت در قلمرو وسیع خود (از هند تا مصر و یونان) با اکتشاف مصب رود سند و حفر کانال سوئز انحصار تجارت مصر تا هند را به دست آورد و تاجران هندی مصری، ایلامی، مکرانی، بابلی و فنیقی را به خود وابسته‌تر کرد و موجب شد آنها روابط و اشتراک مساعی و تبادل تجارت نزدیک‌تری با هم داشته باشند. از سوی دیگر نیرویی دریایی تشکیل داد که گرچه هسته آن را فنیقیان تشکیل می‌دادند، اقوام دریانورد دیگری چون ایونی‌های 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 اعتمادی چون برادرش ارتافرن و سردار خود مگابیزوس سپرد. زبردست این افراد، فرماندهان دون‌پایه از ملل گوناگون که هریک کشتی‌های متعلق به خود را فرماندهی می‌نمودند، تاجران دریایی هندی، فنیقی، مصری و بابلی و ایلامی نیز تقریباً در همین ردیف قرار داشتند و هریک در کشتی خود بر گروهی از زبردستانشان فرمان می‌راندند. آنان گاه اطلاعات مورد نیاز ارتش داریوش درباره جغرافیا و تعداد نیروهای دشمن را فراهم می‌کردند. سربازان دریایی که گاه ناوبان نامیده می‌شدند، نیز از ملل گوناگونی تشکیل شده بودند که در میان آنان تیراندازان پارسی و نفت‌اندازان ایلامی مشهور بودند. چنان‌که



هرودت می‌نویسد ریاست این نیروها را افسران پارسی، مادی و سکایی برعهده داشته‌اند. پس از سکان‌داران، ملوانان و دیده‌بانان از دیگر اقشار دریانوردی بودند که از ملل گوناگون بوده و خدمات داخلی و فنی کشتی را برعهده داشتند. گرچه در جنگ‌های دریایی، به‌ویژه ملوانان هندی با چنگک‌هایی که داشتند بر کشتی‌های دشمن خساراتی وارد می‌کردند. پاروزنان پایین‌ترین قشر دریانوردان بودند که معمولاً از میان اسرای جنگی و بردگان در طبقات پایین کشتی به پاروزنی و کارهای سخت مشغول می‌شدند. آنان جزئی از یک کشتی به‌شمار می‌رفتند و همراه آنان به فروش می‌رسیدند. با توجه به فتوحات داریوش در حبشه و شمال آفریقا احتمال حضور بردگان سیاه در این طبقه بسیار است. در زمان داریوش ایونیان و یونانیان تبعیدیان ملیط به جزایر خلیج فارس به‌عنوان ملوان، ناویان و حتی فرمانده کشتی در طبقات دریانوردی ایران جای گرفتند و حتی برخی از آنان همچون آریستاگوراس مشاور دریایی داریوش بودند و برخی از آنان چون اسکیلاکس کاریانندی به سفرهای اکتشافی اعزام می‌شدند. با این وجود داریوش، برخلاف کمبوجیه چنان تسلطی بر آنها داشت که آریستاگوراس به دلیل ناتوانی از انجام دستورات داریوش، خودکشی کرد. همچنین یک بار داریوش یکی از فرماندهان ناوگان مینوئن (کرت) را به سبب سرپیچی تنبیه کرد. این امور نشان می‌دهد که به تدریج اقشار چند ملیتی دریانوردان، مرکب از ملل تابعه هخامنشیان، در قالب نیروی دریایی هخامنشی به فرماندهی پارس‌ها و مادها شکل گرفت. چنانکه در زمان خشایارشا، جنگ‌های متعدد دریایی با ملل دریانوردی چون یونانیان صورت گرفت. وسعت ناوگان خشایارشا و تجهیزات بی‌شمار آنها نشانه رشد دریانوردی و استقرار طبقات دریانورد جهت خدمت ارتش هخامنشی بود. فرماندهی عالی این نیروها از پیش به انحصار پارس‌ها درآمد و حتی سفرهای اکتشافی که در عصر داریوش به یونانیان سپرده می‌شد، به شاهزادگان هخامنشی از قبیل ستاسپه سپرده شد. فرماندهان عالی دریایی ایران نیز در زمان خشایارشا عمدتاً برادران شاه و سرداران لایق و در مرتبه‌ای پایین‌تر متحدان یونانی خشایارشا از جمله ارتیمیسیا ملکه هالیکارناس قرار داشتند. به نظر می‌رسد که در عصر خشایارشا حتی ناوگان تجاری برای نبرد با یونانیان



بسیج شده بودند و حتی تاجران، حداقل برای جابه‌جا کردن نیروها، چهارپایان و تجهیزات، به ارتش هخامنشی پیوسته بودند و بنابراین در زندگی و کار آنان تغییراتی رخ داده بود که از جمله آن می‌توان وابستگی به مواجب دولت و فرمانبرداری مطلق از دربار هخامنشی را نام برد. آنان به جای تجارت و وظیفه حمل و نقل و تهیه تدارکات مورد نیاز ناوگان و نیروها را برعهده داشتند. پس از این طبقه سربازان دریایی، نوابان 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. سکان‌داران، دیده‌بانان و پاروکشان که تعداد قابل توجهی را در هر کشتی تشکیل می‌دادند، در طبقه بعدی قرار داشتند. این مطلب نشانه تنزل اجتماعی قشر سکان‌دار و دیده‌بان در حد پاروکشان و اعتلای پایگاه اجتماعی سربازان دریایی، به سبب حکمفرما بودن شرایط جنگی در عصر خشایارشا است. علاوه بر این در عصر خشایارشا یک قشر جدید (مستخدمین و مسئولین نگهداری چارپایان در کشتی‌ها) به دریانوردان افزوده شد و حداقل تعداد آنان افزایش چشمگیری یافت (۸۰ نفر در هر کشتی). این امر با توجه به تجهیزات وسیع و ارتش پرجمعیت خشایارشا قابل توجیه است.

از زمان اردشیر اول ناوگان دریایی به سبب شکست‌های دریایی خشایارشا، اتحاد و قدرت‌گیری ناوگان یونانی و نیز جدا شدن موقت مصر از ایران، تضعیف شد و جنگ‌های دریایی به حداقل رسید و به سرکوب شورش ملل دریانوردی چون مصر و مقابله با تحریکات یونان محدود شد. جنگ‌های پلوپونز میان آتن و اسپارت این امکان را پدید آورد که اردشیر به جای دخالت مستقیم ناوگان خود تضعیف طرفین را با کمک سیاست تفرقه بینداز و حکومت کن در پیش گیرد. این سیاست نیاز به ثروت داشت. این ثروت به صورت مالیات از مردم و به‌ویژه تاجران گرفته می‌شد. بنابراین لزوماً تاجران دریانوردی که در فرمان خشایارشا به ارتش پیوسته بودند، به کار تجارت خود (عمدتاً با هند و مصر) بازگشتند. این افراد به‌ویژه از زمان پایان جنگ‌های پلوپونزی در عصر اردشیر دوم شدت یافت به‌خصوص که از آن پس طبقه جنگجویان دریانورد یونانی که بسیار رشد کرده بود،



به یکباره بیکار شد. این بیکاری موجب شد 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 می‌ساخت. تا آنجا که بسیاری از فرماندهان دریایی سابق هخامنشی به تجارت روی آوردند و تبدیل به تاجران دولتی شدند و حتی از طبقه تاجران آزاد دیرپا پیشی گرفتند. این تاجران برای رسیدن به منافع تجاری خود و حفظ سلطه ایران بر یونان، ثروت خود را در میان دریانوردان یونانی بذل و بخشش می‌کردند.

در این زمان ناخدایان در کنار تاجران آزاد و ناخدایان پرسابقه ملی چون بابل، فنیقیه، هند و ایلام قرار گرفتند. سربازان دریایی نیز با عنوان ناویان برای مقابله با دزدان دریایی به خدمت کشتی‌های تجاری درآمدند و یا حذف شدند. در هر حال تعداد کشتی‌های نظامی به طرز چشمگیری کاهش یافت. سکان‌داران، ملوانان، دیده‌بانان و راهنمایان دریایی به تدریج جایگاه سابق خود را باز یافتند و پاروکشان همانند گذشته به شغل طاقت‌فرسای خود ادامه دادند. با حمله اسکندر و 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 ایلام 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 به‌دست آورده بودند. اقشار دریانورد این تجربیات را به نسل‌های بعد و مهاجران یونانی نیز انتقال دادند.

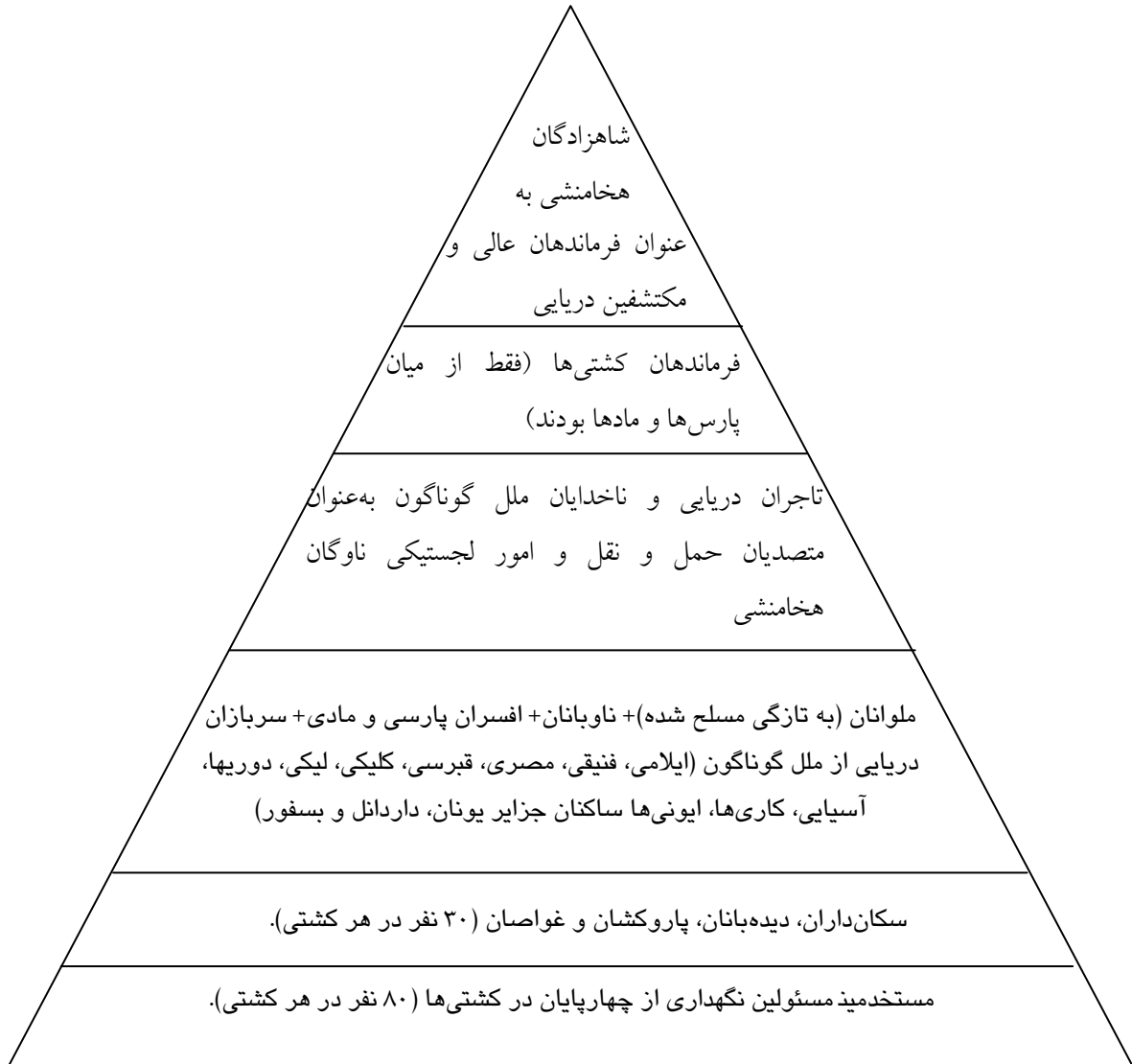


زمان داریوش اول بزرگ





روزگار خشایارشا (اوج توسعه طبقات دریانورد)





زمان اردشیر تا پایان عصر هخامنشی



پی‌نوشت‌ها

۱. گنجی، محمدحسن، آب و هوای خلیج فارس، ۳۲ مقاله جغرافیایی، تهران، مؤسسه جغرافیایی و کارتوگرافی سحاب، ۱۳۵۳، ص ۱۹۳. و اقبال یغمایی، خلیج فارس، تهران، اداره کل نگارش وزارت فرهنگ و هنر، بی‌تا، ص ۵. خلیج فارس در حدود ۳۰ میلیون سال پیش بسیار پهناورتر از امروز بوده و بیشتر جلگه‌های برازجان، بهبهان و خوزستان را تا کوه‌های زاگرس می‌پوشانده است. این مناطق تا اواخر دوره سوم زمین‌شناسی در زیر آب بوده‌اند و رودهای دجله و فرات جدا جدا به آن دریا ریخته‌اند. یغمایی، خلیج فارس، ص ۲. چنانکه در طبقه 17-bz در کاوشهای شوش استخوان و نوک یک اره ماهی، که معمولاً در اعماق آب زندگی می‌کند، یافت شده است. (بنگرید به تصویر استخوان اره ماهی)
- Mission archeologique francaise a Suse Fouille, Stratigraphique de L'acropole, Bastanshenasi va honar-e Iran, No. 11-12, October 1974, p. B.
- محمدحسن گنجی، آب و هوای خلیج فارس، ۳۲ مقاله جغرافیایی، ص ۱۹۷-۲۰۳.
۲. مجتهدزاده، پیروز، نگاهی به جغرافیای تاریخی خلیج فارس، ایرانیان در خلیج فارس، اطلاعات سیاسی-اقتصادی، سال هشتم، شماره ۸۰-۷۹، فروردین ۱۳۷۳، ص ۴. و ایرج افشار سیستانی، جغرافیای تاریخی دریای پارس، تهران، حوزه هنری سازمان تبلیغات اسلامی، ۱۳۷۶، ص ۲۹۰.
- گرچه برخی تحقیقات جدید سابقه دریانوردی ماهیگیری در دریای سرخ، دریای مدیترانه و خلیج فارس را به ۷۰۰۰ ق.م یعنی زمانی پیش از بنا شدن اهرام مصر، منتسب می‌کنند. اما به منبع خاصی اشاره نمی‌نمایند. www.netiran.com/htdocs/clippi./010630 xxx so03. htm (Persian Golf and Iranian Ships in the course of history).
۳. سعیدی، محمد، خلیج فارس در روزگار باستان، مجموعه مقالات خلیج فارس، تهران، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی، ۱۳۶۹، ص ۲۹۰.
۴. جعفر محمدی، زهرا و نیکل شوالیه، پژوهشهای باستان‌شناسی فرانسه در ایران، تهران، میراث فرهنگی کشور با شرکت موزه ملی ایران، انجمن ایران‌شناسی فرانسه در ایران و موزه لوور، ۱۳۸۰، ص ۵۳ و ۶۵. و ملکزاده بیانی، تاریخ مهر در ایران از هزاره چهارم تا هزاره اول، ج ۱، چاپ دوم، تهران، یزدان، ۱۳۷۵، ص ۴۷-۴۵ و ۵۰.
۵. ویلیامسون، آندریو، تجارت در خلیج فارس در دوره ساسانیان و دو قرن اول هجری، مترجم ناشناس باستان‌شناسی و هنر ایران، شماره نهم و دهم، زمستان ۱۳۵۱، ص ۱۴۲. و عباس علیزاده، تحولات جنوب باختری ایران از پیش از تاریخ تا اسلام، اثر، شماره ۲۱، تابستان ۱۳۷۱، ص ۲۱. و ام. دیاکونوف، تاریخ ماد، ترجمه کریم کشاورز، چاپ چهارم، تهران، انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۷۷، ص ۱۰۰.
۶. هرودت یونانی، تواریخ، کتاب هفتم (پولومینا)، ترجمه و حواشی ع. وحید مازندرانی، تهران، فرهنگستان ادب و هنر، ۱۳۵۶، ص ۳۸۱. برخی محققان معتقدند که فنیقی‌ها در اصل از حبشیان آفریقا می‌باشند که به سواحل خلیج فارس آمده و مدتی بعد به سواحل مدیترانه کوچ کرده‌اند. س.ب. مایلز، الخلیج بلدانه و قبائله، ترجمه محمد امین عبدالله، الطبعة الرابعة، عمان، وزارة التراث القومي و الثقافة، ص ۳۰۹-۳۰۸.
۷. سعیدی، همان، ص ۵. برخی محققین حتی معتقدند که فنیقی‌ها در ۶۰۰ ق.م به اقیانوس اطلس راه یافته و از آنجا به جزایر بریتانیا رسیده و حتی دور آفریقا را نیز طی کرده‌اند. بی‌نا، عبور از آخرین مرز بزرگ، نشریه بندر و دریا، سال اول، شماره سوم، شهریور ۱۳۶۴، ص ۴۹. و سلیم برنجی، قوم از یاد رفته، تهران، انتشارات دنیای کتاب، ۱۳۶۷، ص ۶۲.



۸. سعیدی، همان، ص ۵-۴، برنجی، قوم از یاد رفته ص ۶۲ و مهدی عظیمی «تاریخ اقتصادی خلیج فارس» مجله بندر و دریا، شماره ۳۶ (تیرماه ۱۳۷۱)، ص ۳۳.
۹. همان، ص ۵-۴. و ویلیامسون، تجارت در خلیج فارس در دوره ساسانیان و دو قرن اول هجری، باستان‌شناسی و هنر ایران، ص ۱۴۲.
۱۰. بی‌نا، عبور از آخرین مرز بزرگ، تصویر ص ۴۹.
۱۱. خورناسی، موسیس (موسی خورنی)، تاریخ ارمنستان، کتاب اول ترجمه و تحشیه گنورگی نعلبندیان، ایروان، اداره نشریات دانشگاه ایروان، ۱۹۸۴، ص ۵۳.
۱۲. سعیدی همان، ص ۷-۵.
۱۳. بی‌نا، عبور از آخرین مرز بزرگ، ص ۴۸.
۱۴. سعیدی، همان، ص ۶. س.ب. مایلز، همان، ص ۳۱۱. و علی سامی، پاسارگاد پایتخت و آرامگاه کوروش هخامنشی (ذوالقرنین)، به کوشش غلامرضا وطن‌دوست، شیراز، بنیاد فارس‌شناسی، ۱۳۷۵، ص ۷۳.
۱۵. واندنبرگ، لوئی، باستان‌شناسی ایران باستان، ترجمه عیسی بهنام، تهران، دانشگاه تهران، ۱۳۴۸، ص ۵۴. و سرفراز، کشف کاخی از عهد کوروش کبیر در ساحل خلیج فارس، باستان‌شناسی و هنر ایران، ص ۲۲. برخی معتقدند که نام جزیره کیش برگرفته از زبان ایلامی یا حتی نام دولت شهر سومری کیش در بین‌النهرین باشد. زیرا سومریان احتمالاً قبل از ایلامیان در سواحل شمالی خلیج فارس حضور داشته‌اند. محمود موسوی، کاوشی باستان‌شناسی در شهر حریره، جزیره کیش، گزارش‌های باستان‌شناسی (۱)، ویراسته مهرداد ملک‌زاده، تهران، سازمان میراث فرهنگی کشور، ۱۳۷۶، ص ۲۰۸.
۱۶. محمدی و شوالیه، پژوهش‌های باستان‌شناسی فرانسه در ایران، ص ۶۱.
۱۷. گیرشمن، رومن، جزیره خارک، چاپ چهارم، تهران، بی‌نا، ۱۳۵۰، ص ۶.
۱۸. دومیروشچی، پیر، ظرف‌های سفالین ایلامی (خوزی)، در ناحیه مشرق فارس، باستان‌شناسی و هنر ایران، شماره ۸-۷، تابستان و پاییز ۱۳۵۰، ص ۷۶.
۱۹. عظیمی، «تاریخ اقتصادی خلیج فارس»، مجله بندر و دریا، ص ۳۳.
۲۰. رید، استرون، راه‌های ابریشم و ادویه، ترجمه سیامک کاظمی، چاپ دوم، تهران، دفتر نشر فرهنگ اسلامی با همکاری یونسکو، ۱۳۷۶، ص ۹-۸. و مایلز، همان، ص ۳۰۹-۳۰۸.
۲۱. بیانی، تاریخ مهر در ایران، ص ۴۷ و ۴۵.
۲۲. رجوع کنید به تزئینات ظروف نذری قیری که در کاوش‌های دومکنم در شوش به‌دست آمده و مربوط به ۲۰۰۰ ق.م به بعد است و این ظروف در موزه ایران باستان نگهداری می‌شوند. جعفر محمدی و شوالیه، همان، تصویر شماره ۲، ص ۵۴. و نیز جزیره کیش و جزیره خارک. گیرشمن، خارک. و موسوی کاوش باستان‌شناختی در شهر تاریخی حریره، و جزیره کیش، گزارش‌های باستان‌شناسی (۱)، ص ۲۱۵.
۲۳. عظیمی، همان، ص ۳۳.
۲۴. علیزاده، تحولات جنوب باختری ایران از پیش از تاریخ اسلام، اثر، ص ۲۱.
۲۵. مدنی، احمد دریانوردی در خلیج فارس و پیشینه تاریخی آن، مجموعه مقالات خلیج فارس، تهران، دفتر مطالعات سیاسی و بین‌المللی وزارت خارجه، ۱۳۶۹، ص ۱۲۲.
۲۶. دیاکونف، تاریخ ماد، ص ۳۲۷، ۱۶۶، ۱۴۶.



۲۷. مادها، همانند اقوام پیش از خود نفت را می‌شناختند و از آن برای مشعلها بهره می‌بردند. نفت که بعدها در اروپا به‌عنوان روغن مادی شناخته شد، برای شعله‌ور ساختن قلعه (و کشتی‌های دشمن در عهد هخامنشی به کار می‌رفت. دیاکونوف، همان، ص ۳۸۰-۳۷۹ و ۳۲۰ و ۸۳.
۲۸. خورنی، همان، ص ۵۳.
۲۹. عبدی، کامیار، یک ایرانی در آتن و آگاهی‌هایی درباره خلیج فارس، گزارشهای باستان‌شناسی، ویرایش مهرداد ملک‌زاده، تهران، سازمان میراث فرهنگی کشور و پژوهشکده باستان‌شناسی، ۱۳۷۶، ص ۲۰۳.
۳۰. خورنی، همان، ص ۸۳-۸۱.
۳۱. شاپور شهبازی، علیرضا، شرح مصور تخت جمشید، چاپ دوم، تهران، سازمان میراث فرهنگی کشور، ۱۳۷۵، ص ۱۴.
۳۲. سرفراز، کشف کاخی از عهد کوروش کبیر در ساحل خلیج فارس، باستان‌شناسی و هنر ایران، ص ۲۱.
۳۳. گزنفون، کوروش‌نامه، کتاب ششم، ترجمه مهندس رضا مشایخی، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۱۳۴۲، ص ۲۲۰.
۳۴. سرفراز، همان، ص ۲۵۷ و ۳۱.
۳۵. سامی، علی، همان، ص ۲۶۸ و علیرضا شاپور شهبازی، راهنمای جامع پاسارگاد، شیراز، بنیاد فارس‌شناسی، ۱۳۷۹، ص ۶۴.
۳۶. رائین، اسماعیل، دریانوردی ایرانیان، ج ۱، تهران، بی‌نا، ۱۳۵۰، ص ۱۳۵-۱۳۴.
37. www-oi-vchicago.edu/oi/mus/high/oim-10758-72dpi.html (Revised: December 12/2001)
38. Stratos, Anita, *Barques, Barges, and Byblos Boats*, pt. Net/feature Stories/a boat. Html.
39. Unanimous, *Ancient Egyptian overseas trade*, <http://nefertiti.iwebland/trade/index.html> (updated: May2003). and Unanimous *ships and Boats The archaeological evidence*, <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، همان، کتاب دوم (اثوتریه)، ص ۱۵۱.
40. Fox, Troy, *The Ancient Egyptian Navy*, [www. Touregy pt. net/ feature stories/ navy. html](http://www.Touregypt.net/feature_stories/navy.html).
41. Unanimous, *ships and Boats The archaeological evidence*, http://nefertiti.iwebland.com/time_lines/topics/navigation.html
42. Unanimous, *ancient Egyptian texts: The ship wereched Sailor C. 2200 B.C*, <http://nefertiti.iwebland.com/texts/the-ship-werecked-Sailor.html>.
۴۳. داندامايف، محمد آ.، تاریخ سیاسی هخامنشیان، ترجمه خشایار بهاری، تهران، کارنگ، ۱۳۸۱، ص ۱۰۹.
44. fox, ibid, and Unanimous, ibid.
45. Unanimous, *Ancient Egy ...*
۴۶. داندامايف، همان، ص ۱۱۲.
47. Unanimous, Anci ...
48. Unanimous, *Ships and Bo ...*
49. Stratos, *Barques, Ba ...* and Fox, *The Ancient E ...*
50. Unanimous, *Slavery*, www.woostersch.org/info/museum/133LAVERY.htm.
۵۱. پیسگولوسکایا، ن. و. و آ. یو. یاکوبوسکی، ای. پ. پطروشفسکی، آ. م. بلنیتسکی، ل. و. استرویوا، تاریخ ایران از دوران باستان تا پایان سده هجدهم میلادی، ترجمه کریم کشاورز، چاپ چهارم، تهران، پیام، ۱۳۵۴، ص ۲۲. و داندامايف، تاریخ سیاسی هخامنشیان، ص ۱۱۱-۱۰۹. هرودت می‌نویسد که علاوه بر



- چند کشتی میلطی فنیقیان به‌طور داوطلبانه در حمله کمبوجیه به مصر شرکت کرده بودند. هرودت، همان، ص ۱۹۹ و ۱۹۵.
52. Chandra Chakravarti, Prithwis, *Naval warfare in ancient India*, The Indian Historical Quarterly, vol.4, 1930, p. 645, <http://sino-SV3.Sino.uni-heidelberg.de/FULLTEXT/JR-ENG/Cha.htm>
53. Agrawal, D.P., and Lalit Tiwari, *Ancient Ship-Building and Maritime trade*, www.infinityfoundation.com/m.../t-es-agraw-Ships.htm
54. Unanimous, *A Tribute to Hinduism*, [www.atributetohinduism... | war-in-Ancient-India.Ht](http://www.atributetohinduism...|war-in-Ancient-India.Ht), and Chak, ravati, *Naval warfare in ancient India*, The Indian Historical Quarterly, [http:// Sino- SV3. Sino. Uni-heidelberg.de/ FULL TEXT/ JR-ENG/ cha. htm](http://Sino-SV3.Sino.Uni-heidelberg.de/FULLTEXT/JR-ENG/cha.htm)
55. Chakravarti, *ibid.*
56. Unanimous, *A Tribute to ...*
57. Unanimous, *Evdoxos*, [www. In 2 greece. Com/ English/ history myth.../ eudoxos. ht](http://www.In2greece.Com/English/historymyth.../eudoxos.ht)
58. Unanimous, *Indian Navy, History*, [http:// indiannavy. hic. in/ history. htm](http://indiannavy.hic.in/history.htm)
59. Agrawal and Tiwari, *Ancient Ship-Building and maritime Trade*, [www. Infinity foundation. com/ m.../ t-es-agraw- Ships. ht](http://www.Infinityfoundation.com/m.../t-es-agraw-Ships.htm)
۶۰. هرودت، همان، کتاب چهارم (ملپومنه)، ص ۲۶۸. و صادق نشأت، تاریخ سیاسی خلیج فارس، بی‌جا، شرکت نسبی کانون کتاب، بی‌تا، ص ۳۵.
۶۱. مرادی غیاث‌آبادی، رضا کتیبه‌های هخامنشی، شیراز، نوید، ۱۳۸۰، ص ۲۱۵. و داندامایف، همان، ص ۱۸۷-۱۸۶.
۶۲. توسیدید (توکودیدس)، تاریخ جنگ پلپونزی، ترجمه محمدحسن لطفی تبریزی، تهران، خوارزمی، ۱۳۷۷، ص مقدمه و ۳۳.
۶۳. هرودت، همان، کتاب پنجم (تریسخوره)، ص ۲۸۷.
۶۴. حسن، هادی، تاریخ دریانوردی ایرانیان، بی‌جا، کشتیرانی ملی ایران، ۲۵۳۵، ص ۴۰-۳۹، و هرودت، همان، کتاب پنجم (تریسخوره)، ص ۳۰۷-۳۰۴.
۶۵. همان، ص ۳۱۵-۳۱۴، ۳۰۷.
۶۶. هرودت، همان، کتاب دوم، ص ۲۲۴ و کتاب پنجم (تریسخوره)، ص ۳۲۰-۳۱۹، و ۳۳۰ و اسماعیل رائین، دریانوردی ایرانیان، ج ۱، تهران، بی‌نا، ۱۳۵۰، ص ۱۳۴.
۶۷. پیگوسکایا و دیگران، تاریخ ایران از دوران باستان تا پایان سده هجدهم میلادی، ص ۲۸، و رائین، دریانوردی ایرانیان، ج ۱، ص ۱۳۴.
۶۸. شاپور شهبازی، شرح مصور تخت جمشید، ص ۲۳-۲۲.
۶۹. سامی، همان، ص ۲۶۸ و رائین، همان، ص ۱۲۵ و هادی حسن، همان، ص ۴۷.
۷۰. پلوتارک، حیات مردان نامی، ج ۱، ترجمه رضا مشایخی، چاپ سوم، تهران، شرکت انتشارات علمی و فرهنگی، ۱۳۶۹، ص ۳۰۹-۳۰۸، ۳۲۳ و ۳۳۲.
۷۱. هرودت، همان، کتاب هفتم (پولومینا) ص ۳۸۲-۳۸۱، و کتاب چهارم (ملپومنه)، ص ۲۶۸. و هادی حسن، همان، ص ۴۹-۴۷ و ۴۳۰-۴۲۸.
۷۲. همان، کتاب هفتم (پولومینا)، ص ۳۷۵، ۳۷۸ و ۳۸۱.
۷۳. همان، ص ۳۸۲-۳۸۱.
۷۴. هادی حسن، همان، ص ۴۷.
۷۵. توسیدید، همان، ص ۳۴ و پیگولوسکایا و دیگران، همان، ص ۳۵ و هادی حسن، همان، ص ۵۱.



۷۶. توسیدید، همان، ص ۵۹ و ۱۶۲-۱۶۱ و ۴۸۸-۴۸۷. و هادی حسن، همان، ص ۵۲-۵۰.
۷۷. محمدبن حسن بن موسی الطرسوسی، ابوطاهر، *داراب‌نامه*، ج ۱، تصحیح ذبیح‌الله صفا، تهران، بنگاه ترجمه و نشر کتاب، ۲۵۳۶، ص مقدمه، ۹۲-۹۱، ۱۳۴ و ۱۱۸-۱۰۶ و ۲۰۵. استاد زرین‌کوب می‌فرماید: وجود عناصر اساطیری در یک روایت ممکن هست قبول آن روایت را به‌عنوان تاریخ مشکوک کند، اما همیشه نمی‌توان این امر را دستاویز نفی و رد یک روایت کرد. عبدالحسین زرین‌کوب، *تاریخ در ترازو*، چاپ دوم، تهران، امیرکبیر، ۱۳۶۲، ص ۳۳.
۷۸. توسیدید، همان، ص ۴۵۰ و ۴۹۳-۴۹۲.
۷۹. گزنفون، *لشکرکشی کوروش کوچک (بازگشت ده هزار نفری)*، ترجمه وحید مازندرانی، تهران، ابن‌سینا، ۱۲۵۲، ص ۱۱-۱۰، ۲۱ و ۲۴.
۸۰. اقتداری، احمد، *از دریای پارس تا دریای چین*، تهران، شرکت تحقیق و انتشار مسائل حمل و نقل ایران، ۱۳۶۴، ص ۱۱۱ و شاپور شهبازی، همان، ص ۱۰۱. و مهندسین مشاور گنو، *پیشینه تاریخی و سیر تحولات اجتماعی جزیره کیش*، بی‌جا، بی‌نا، ۱۳۶۸، ص ۱۳-۱۲. و هادی حسن، *تاریخ دریانوردی ایرانیان*، ص ۳۶-۳۵ و *باستان‌شناسی و تاریخ*، شماره ۲، بهار ۱۳۴۸، ص ۸۹-۸۸.
۸۱. نجف‌زاده، براتعلی، «تأثیر حمله اسکندر بر دریانوردی و تجارت در خلیج فارس»، *ایران شناخت*، شماره ۱۶-۱۷، بهار و تابستان ۱۳۷۹، ص ۲۵۹-۲۴۹ و عبدی، همان، ص ۲۰۵-۲۰۳.