

کشتیرانی و دریانوردی در ایران باستان

زهره باصری

از روزی که نوح طبق روایات و احادیث مذهبی نخستین کشتی را ساخت و بوسیله آن نژاد بشر و نسل سایر جانداران را از نابودی و انهدام نجات داد. تا قرن‌ها بعد، که کشتی بصورت تنها ابزار جهانگردی و اکتشاف سرزمین‌های ناشناخته درآمد، پس از آن تا قرون اخیر که از این وسیله برای تصرف سرزمین‌های دوردست و تثبیت قدرت استعماری مغرب زمین استفاده می‌شد، و سرانجام تا قرن بیستم و جریان دو جنگ جهانی که نیروی دریایی ضامن پیروزی نیروهای متخاصم بود، این وسیله دریایی همچنان ارزش و اعتبار خود را حفظ کرده است. امروزه نیز با وجود توسعه شگفت‌انگیز وسایل ارتباطی و ابداع و اختراع وسایل مدرن زمینی و هوایی چه در کار تجارت و چه در جریان جنگ‌ها و پاسداری از مرزهای آبی، کشتی‌ها و نیروی دریایی، ارزش و اعتباری کمتر از گذشته ندارد. اما در اینجا ما را با دریانوردی بطور اعم کاری نیست، سخن تنها از دریانوردی ایرانیان است. قومی که از دورانهای افسانه‌ای و اعصار بسیار دور بر دریاها فرمانروایی می‌کرد و به کمک دریانوردان جسور و سفاین اقیانوس‌پیما، تمدن و فرهنگ خود را به اقطار جهان کشانیده، و در هر گوشه عالم آثار و شواهدی از زبان فارسی، فرهنگ، سنتها و آداب قوم ایرانی بجای نهاد. در مورد دریا و دریانوردی ایرانیان این احتمال نزدیک به یقین وجود دارد که ایرانیان خود



دریانوردی را از اقوام فنیقی آموخته باشند حتی چنانکه شواهد تاریخی نشان می‌دهد در آغاز کشتی‌ها و دریانوردان فنیقی را بکار گرفته باشند. ولی این نکته نیز مسلم است که همین ایرانیان خیلی زود به یک قوم دریانورد، جسور، جستجوگر و موفق مبدل شدند، تا آنجا که در جریان تصرف مصر، ساختمان راه بزرگ آبی سوئز و بالاخره جنگهای معروف ترموپیل و سالامین، صاحب ناوگان نیرومندی بودند که همه کشتی‌های آن توسط خود ایرانی‌ها هدایت می‌شد.

فنیقی‌ها، ابتدا در ناحیه خلیج فارس می‌زیستند و سپس از آنجا به سواحل مدیترانه کوچ کردند و کشتیرانی و خط و تمدن را به مردم آن نواحی آموختند. آنان از دریای مدیترانه، تا اقیانوس اطلس و حتی دریای بالتیک رفت و آمد می‌کردند.

خانم ملکزاده بیانی، مهاجرت این اقوام را از خلیج فارس به مدیترانه مربوط به دو هزار و پانصد سال قبل از میلاد مسیح می‌داند.^۱ اما «بر تاموریس پارکر» عقیده دارد که پنج هزار سال پیش فنیقی‌های چادرنشین و بیابان‌گرد در سرزمین‌های شرقی دریای مدیترانه ساکن شدند.^۲ هم او می‌گوید یکی از محصولات فنیقیان می‌فروختند، ماده قرمز رنگی بود، خوش رنگ که از نوعی صدف ماهی فراهم می‌آوردند. با آنکه این ماده، قرمز رنگ بود به نام ارغوان صوری مشهور شد. این ماده گران‌قیمت بود و فقط پادشاهان و ثروتمندان می‌توانستند از آن بخرند. این فکر که رنگ ارغوانی، رنگ شاهانه و درباری است از استعمال همان ماده رنگ‌کننده پیدا شد. فنیقیان به تدریج دریانوردانی زبردست شدند. کشتی‌بادبانی می‌ساختند و هم کشتی‌پارویی. در سواحل سرزمین آنان، سه بندر پدید آمد و توسعه یافت: صور، صیدا و بیبلوس. بندر بیبلوس امروز جبیل نام یافته است. ماده رنگ‌کننده ارغوان صوری سبب شهرت شهر صور شد، این شهر بر جزایری ساخته شد که از ساحل چندان فاصله‌ای نداشتند. شیشه شهر صیدا شهرت پیدا کرد. در شهر بیبلوس، پایروس داد و ستد می‌کردند. کلمه «بیبل» که در زبانهای انگلیسی و فرانسه به معنی کتاب مقدس است، از نام همین شهر گرفته شده است. فنیقیان درباره علم، حکومت و هنر افکار تازه‌ای نداشتند. کتابهای مهمی ننوشتند. آنان فقط دریانورد و کاسب‌کار بودند. با این حال، خدمتی بزرگ به پیشرفت تمدن کردند. در طی مسافرتها بازرگانی، القابای خود را به یونانیان منتقل کردند. به همین علت گاهی فنیقیان را مرسلین تمدن می‌نامند.



شکل کشتی‌های فنیقی، بعدها با تکامل تدریجی به صورت کشتی‌های عهد هخامنشی درآمد و با مشاهده آثار و نقوش بر روی سکه ها و الواح دوره هخامنشی می توان به این نتیجه دست پیدا کرد.

دریانوردی در دوران افسانه‌ای

حقیقت این است که هرچند ادبیات ایران از دریا دوری جسته و کمتر به آن پرداخته است، اما ایران خود چنین نبوده است. به طور نمونه در آثار شاهنامه فردوسی، گرشاسب‌نامه اسدی، خمسه نظامی، حافظ، جامی و اثر ارزنده «دارآب نامه» مشاهده می کنیم.

در شاهنامه نخستین ایرانی که به کار کشتی سازی پرداخت، جمشید پادشاه سلسله پیشدادی بود که با کشتی خود بر آبها گذر کرد و از کشوری به کشور دیگر رفت.

شاهنامه فردوسی در این باره می گوید:

گذر کرد از آن پس کشتی در آب

ز کشور به کشور برآمد شتاب^۳

حمدالله مستوفی در کتاب نزهة القلوب می گوید «... و در این بحر گردآبهاست که آنرا فم الاسد خوانند و «در دور» نیز گویند که اگر کشتی در اوفتد، جز به ماشاء الله خلاصش نباشد و دریاورزان آن مقامها را بشناسند و از آنان احتراز نمایند تا در امان باشند»^۴. حافظ می گوید:

شب تاریک و بیم موج و گردابی چنین هایل

کجا دانند حال ما سبکباران ساحل ها

و یا داریم:

کشتی شکستگانیم ای باد شرطه برخیز

شاید که باز بینم دیدار آشنا را

تصویری از کتاب خمسه نظامی، متعلق به سال ۸۹۰ هجری که کشتی اسکندر را در دریای مغرب، همراه با دو دانشمند و یک ملاح و پاروزن در دریای مغرب نشان می دهد.



طرح جالب و ارزنده دیگر مربوط به داستان وامق و عذرا، نگارش میرزا ابراهیم کرمانی، نشان از دریا و کشتی دارد و مربوط به سال ۱۲۱۴ هجری است و باز تصویر دیگر متعلق به داستان معروف یوسف و زلیخا است، از کتاب جامی تصویر یوسف در کنار رود نیل به همراه کشتی بادیانی و ملاحی که از آن بالا می رود، مربوط به سال ۱۰۰۷ هجری است و اثر دیگر داراب‌نامه^۵ است از محمد بیغمی قرن هشتم و نهم، که قهرمانان داستان با کشتی از اسکندریه به قبروس «جزیره قبرس» می روند، قهرمان داستان داراب پسر بهمن، پسر اسفندیار، پسر گشتاسپ از جمله پادشاهان سلسله کیانیان و پدر دارای دارایان آخرین پادشاه کیانی است که در این کتاب فرزندش، فیروزشاه نامیده می شود، که نقش او در داستان بیشتر از خود داراب است و اصل کتاب به نام اوست. اقوام ایرانی، حتی قبل از ظهور هخامنشیان و امپراتوری عظیم آنان، با دریا و دریانوردی آشنا بودند، اما پس از دگرگونیهای اقلیمی و دور ماندن بخش قابل توجهی از مردم، از دریا، نه تنها خود فن فراموش شده، بلکه نوعی بیگانگی بین مردم و دریا به وجود آمده است. پس از یک دوران طولانی از تاریخ ایران، جز افسانه، هیچ چیز باقی نماند.

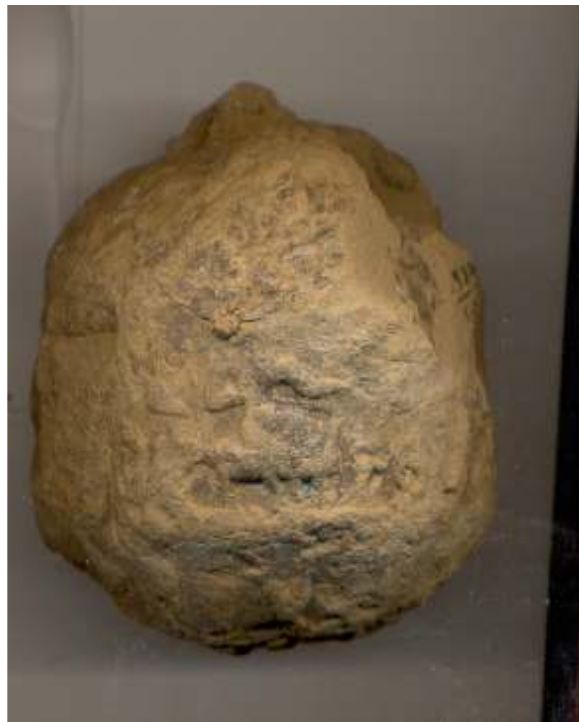
دریانوردی در دوره ایران باستان

قدیمترین سندی که از دریانوردی ایرانیان در دست است، مهری است که در حفاریهای چغامیش خوزستان بدست آمده، این مهر که قبل از پیدایش خط، حک شده است، یک کشتی را با سرنشینان آن نشان می دهد که به عقیده مکتشفین، این سرنشینان از یک لشکرکشی پیروزمندانه دریایی باز می گردند. حفاریهای چغامیش به باستانشناسان ثابت کرد که در این محل شهری از دورانهای ماقبل تاریخ و پیش از اختراع خط وجود داشته است و قدمت آن به حدود هزاره چهارم پیش از میلاد مسیح می رسد. تصویر روی گوی گلی (اثر مهر) نشان می دهد که شخصی در یک کشتی نشسته و پیداست که از یک لشکرکشی پیروزمندانه باز می گردد. در یک دست او گرز و در دست دیگرش ریسمانی است که با آن دو اسیر بهم بسته را نگاه داشته است که یکی از آنها روی دماغه کشتی نشسته و چیزی به دست دارد، شبیه علامت یا پرچم هلالی. چارپایه یا



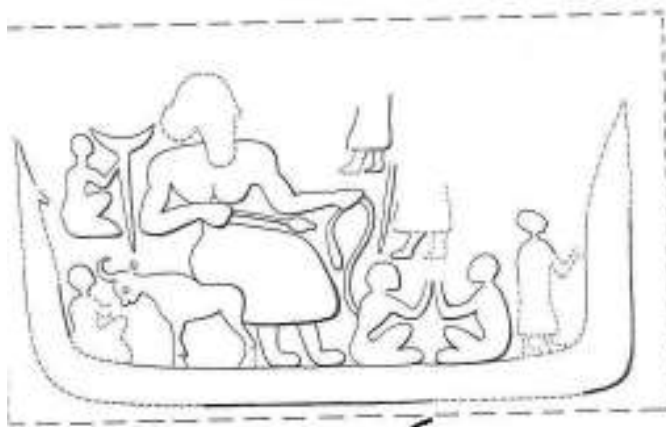
تخت عادی نیست، بلکه گاو نری است که چون با بیرق و علامت مذهبی ترکیب شده، به این بازگشت پیروزمندانه رنگ مذهبی داده است. (تصاویر شماره ۲ و ۱)

پس از فرمانروایی اکدیها، سومریها، عیلامیها، بابلیها، و جلال و عظمت دوران شاهنشاهی هخامنشی ایران دوران تاریخی اسلام را به خود دیده است و حکومت‌های ملی ایران تا دوران صفوی، که پس از آن این دریای پارسی دوران تازه‌ای به خود می‌بیند. اروپاییان با این خیال که خلیج فارس کلید استعمار شرق خواهد بود بدان روی می‌آورند، تا از این طریق تسلط خود را بر هندوستان و جزایر اندونزی حفظ کنند. آنچه مسلم است، نام خلیج فارس از تاریخ دریانوردی ایران، جدایی‌ناپذیر است. (تصویر شماره ۵)



تصویر (۱)

اثر مهر شماره موزه ملی ایران ۲۷۲۹



تصویر شماره (۲)

طراحی از اثر مهر شماره ۲۷۲۹

دریانوردی در دوران هخامنشیان

در دوره هخامنشیان نیروی دریایی قبل از هرچیز نیاز به کشتی داشت. در آن زمان مردم کشورهای ساحلی آسیا مخصوصاً فنیقی ها اصولاً دریانورد بودند و بنابراین می‌توانستند به پارسها کمک کنند تا در حداقل مدت مورد نیاز به قدرت دریایی دست یابند. وقتی فنیقی ها دولت ایران را بزرگترین تکیه‌گاه خود دیدند با میل و رغبت در کارگاههایشان به امر شاهان ایران کشتیهای بسیاری ساختند. راههای دریایی نیز چون بنادر داشتند چه از نظر تجارت و بازرگانی و چه از لحاظ لشکرکشی و ناوبری.

داریوش کبیر در آغاز پادشاهی خود هیئتی مرکب از پانزده تن از بازرگانان پارس را با «دمودکدس» طبیب یونانی که از آن کشور به دربار ایران فرستاده شده بود مأمور کرد که به دریای مدیترانه روند و در سواحل یونان و روم تحقیقاتی به عمل آورند. پس از آن به سال ۵۱۷ در سفر به مصر فرمان حفر ترعه و اتصال دریای احمر و شاخه شرقی رود نیل و در نتیجه ارتباط خلیج فارس و دریای عمان را از دریای سرخ با مدیترانه صادر کرد. داریوش کبیر قسمتی از ممالک غربی هندوستان و حوزه رود سند را گرفت، درصدد برآمد که برای تجدید حیات



اقتصادی آن سرزمین و ایجاد روابط بازرگانی میان هندوستان و متصرفات آسیایی و آفریقایی خود از راه دریا یک خط کشتیرانی از رود سند تا دریای احمر و مدیترانه ایجاد کند. و بدین قصد یکی از دریانوردان یونانی به نام «اسکولاکیس» را که در خدمت وی بود مأمور کرد که کشتیهایی بسازد و از حدود پنجاب در رود سند کشتیرانی کند و معلوم نماید که رود مزبور به کدام دریا می‌ریزد، زیرا در این زمان وضع اقتصادی و تجاری پنجاب در ضعف و انحطاط به جایی رسیده بود که کشتیرانی در رود سند به کلی موقوف شده بود. اسکولاکیس تا مصب رود سند پیشرفت و در آنجا به فرمان داریوش بندری ساخت سپس باز به امر آن پادشاه با کشتیهایی چند از دریای عمان و سواحل عربستان عازم مصر گردید و پس از سی ماه مسافرت دریایی به آن کشور رسید و از ترعه نیل به دریای مدیترانه رفت و چنانکه هرودت نوشته است به فرمان شاهنشاه ایران با سفاین خود دور آفریقا را گردش کرد.^۶

ترعه سوئز

مهمترین راه دریای در دوران هخامنشیان، حفر راه آبی قابل کشتیرانی بین دریای احمر و مدیترانه است که افتخار آن برای همیشه از آن ایران خواهد بود که به دستور داریوش کبیر بود. حفر کانال سوئز که دریای سرخ را از راه رود نیل به دریای مغرب متصل می‌ساخته و باز کردن این راه مهم دریایی یکی از شاهکارهای داریوش بزرگ است، که علاقه و بصیرت فراوان او با ایجاد راههای سهل و کوتاه دریایی و توسعه امور بازرگانی و اتصال قسمتهای مختلف شاهنشاهی، عظمت و قدرت امپراتوری بزرگ هخامنشی را تضمین می‌کرد. البته کانالی را که داریوش حفر کرد با کانال کنونی که در سال ۱۸۹۶ توسط «مون فردیناند دولسپس» حفر شد و به اتمام رسید کمی اختلاف دارد، زیرا کانال کنونی از پرت سعید شروع و به خلیج سوئز منتهی می‌شود، در حالیکه کانال داریوش کبیر کمی از محل کنونی بالاتر است و به نام «بویاستیس»^۷ شروع شده و به رود نیل می‌پیوندد و پس از عبور از وادی «توملیت» در نزدیکی سوئز به بحر احمر می‌پیوندد.^۸ بویاستیس یکی از شاخه های رود نیل است. داریوش با توجه به اهمیت راههای دریایی، مخصوصاً این راه در اواخر سده ششم پیش از میلاد، دستور حفر کانال را صادر کرد و به یادبود این کار بزرگ و



پرازش لوحه‌ای سنگی با خطوط میخی، پارسی، عیلامی، بابلی و مصری در آنجا نصب کرد که در سال ۱۸۶۶ میلادی در شرف التوبه ۳۳ کیلومتری کانال، کمی به طرف غرب کانال امروزی بدست آمد. روی این لوحه سنگی نقش دو نفر حجاری شده و در وسط آن اسم داریوش به چشم می‌خورد. طرف دست راست کتیبه‌ای بدین شرح کشف شده است به خط میخی فارسی ۶ سطر- عیلامی ۴ سطر- بابلی ۳ سطر- و کتیبه دیگری حاوی اطلاعاتی راجب به حفر کانال با متن فارسی در ۱۲ سطر وجود دارد که زیر آن عیلامی است و هفت سطر آن بیشتر سالم نمانده است و بقیه با متن بابلی که شاید زیر آن عیلامی بوده احتمالاً از بین رفته است، طرف دیگر لوح کتیبه مفصل‌تری به خط و زبان مصری نقش شده است. داریوش شاه می‌گوید: من پارسی هستم، از پارس مصر را گرفتم، من فرمان حفر این کانال را دادم از رودخانه ای به نام نیل که در مصر جاری است تا دریایی که به پارس می‌رود پس از آن این کانال حفر شد، چنانکه فرمان دادم و کشتیها از مصر از وسط این کانال به سوی پارس روانه شدند، چنانکه میل من بود.^۹

سکه های طلا و نقره با اشکال دریایی

ایرانیان پس از فتوحات پی در پی در آسیای صغیر به وجود سکه و لزوم آن در انجام مبادلات شهری پی بردند. اما اگرچه کوروش و کمبوجیه به ضرب سکه دست نزدند ولی به مردم شهرها و ممالکی که جزء متصرفات ایران می شد، و سکه در آنجا رواج داشت، اجازه می‌دادند که به ضرب سکه محلی خود ادامه دهند. البته در بعضی ممالک مانند لیدی، وقتی کشور تحت سلطه هخامنشیان درآمد، ضرب سکه متوقف شد. داریوش اول برای نخستین بار در ایران به ضرب سکه‌های طلا و نقره اقدام کرد و در دوره هخامنشی جریان معاملات بوسیله سکه در ایلات غربی شاهنشاهی رو به گسترش نهاد و شهرهایی که قبل از تسلط ایرانی‌ها سکه را نمی‌شناختند مانند آرادوس و صور و صیدا به ضرب سکه اقدام نمودند.^{۱۰} (تصاویر شماره ۳)

در میان سکه‌های مختلف می‌توان به سکه‌های یی برخورد که از نظر هنری بسیار ممتاز است و می‌رساند که حکاکان این مسکوکات هنرمندان واقعی بودند. سکه‌هایی با نقش پادشاه در حال جنگ و تیراندازی و شکار و نقش کشتی جنگی و ارابه.



در شرایطی که نظامیان مجبور نباشند برای نقل و انتقال نیروها و ادوات جنگی تنها به حیوانات که خستگی و یا جراحت، آنها را از پا می انداخت، تکیه کنند. کشتی های بزرگ که نیروی محرکه آنان باد بود و با سرعت زیادی در مسیر باد و یا جریان های آبی حرکت می کردند و معروف به کشتی های بادبانی شدند. بر روی سکه های صیدا و سیدون و صور بیشتر کشتی جنگی، که مظهر نیروی دریایی است ضرب شده است. صیدا یکی از شهرهای مهم فنیقی بود که در دریانوردی شهرت فراوانی داشت و تقریباً واسطه تجارت شرق و غرب بود. در سال ۳۵۱ پ.م پادشاه صیدا طی یک جنگ تسلیم اردشیر سوم هخامنشی شد.

سکه اردشیر سوم

یکی از این سکه، سکه اردشیر سوم است که یک طرف آن نقش کشتی جنگی و در طرف دیگر اردشیر سوم شاه هخامنشی است سوار برگردونه، که یکی از بزرگان یا شاهزادگان افسار اسب را بدست گرفته و در پشت گردونه، شخصی حرکت می کند که عصای سلطنتی بدست دارد و در بالای سکه دو حرف که علامت استراتون دوم است قرار دارد.

استراتون دوم: او از سال ۳۷۳ تا ۳۶۲ پ.م سلطنت کرده است و سکه های او نظیر سکه های شاهان قبلی است.^{۱۱}



تصویر (۳)

شماره موزه ملی ایران: ۴۹۷

روی سکه نقش پادشاه هخامنشی «اردشیر سوم» سوار بر ارابه و همراهان و خط، پشت سکه نقش کشتی و پاروها.

سکه باگواس

سکه دیگری که بر روی آن نقش کشتی جنگی حک شده است تصویر باگواس را بر روی خود دارد. باگواس یکی از محارم طرف اعتماد اردشیر سوم بوده است. در سال ۳۳۴ پ.م که اردشیر مصر را تسخیر کرد، او را به فرماندهی سپاه برگزید. ولی چون اردشیر نسبت به مصریان شدت عمل و سختگیری نشان می داد، باگواس که خود مصری بود، او را با زهر مسموم کرد. بر سکه باگواس نیز مانند سکه‌های صیدا، در یک طرف نقش کشتی جنگی و در طرف دیگر نقش اردشیر سوم هنگام حمله با خنجر و یا در حال تیراندازی به یک شیر که بر روی پاهای خود ایستاده است، می باشد.^{۱۲} (تصویر شماره ۴)



شماره (۴)

شماره موزه ملی ایران: ۵۰

روی سکه نقش پادشاه هخامنشی در حال تیراندازی با کمان، پشت سکه نقش کشتی و پاروها



تصویر شماره ۵

شماره موزه ملی ایران: ۱۹۲۱

اثر مهر گلی هخامنشی، با نقش کشتی و پاروها و درخت نخل و سوراخ جهت عبور نخ، مکشوفه از شوش

ناوگان هخامنشی

به عقیده پیرنیا نویسنده تاریخ ایران باستان، چگونگی پیدایش اولین ناوگان ایران در دوران هخامنشیان به این صورت بوده است که ایران در اول در دوران مادها فاقد نیروی دریایی بود، زیرا هنوز خود را به بحرالجزایر دریای مغرب نرسانده بود، دولت هخامنشی کار کشورگشایی را که مادها شروع کرده بودند، دنبال کرد و پس از دست یافتن به مستعمرات یونانی در آسیای صغیر صاحب نیروی دریایی شد، زیرا کشتیهای یونان در اختیار دولت ایران قرار گرفت. اما از دو نظر باید گفت که ایران تنها هنگامی صاحب نیروی دریایی مقتدر شد که فنیقی ها پس از الحاق بابل به



این کشور پیوستند. نخست اینکه با شهادت تاریخ، یونانیهای آسیای صغیر نسبت به ایران صمیمی نبودند و چون ایران در دریا بیشتر با یونانیهای اروپایی برخورد می‌کرد، چگونه می‌توانست به ناوگانی که متعلق به خود یونانیها بود اعتماد داشته باشد، دیگر اینکه وقتی فنیقیها، دولت ایران را بزرگ‌ترین تکیه‌گاه خود دیدند، با میل و رغبت در کارگاههایشان، به امر شاهان ایران کشتیهای بسیاری ساختند. البته سفاین مصری نیز جزء ناوگان ایران به شمار می‌آمدند، ولی در این مورد، آنان نیز چون یونانیها مورد اعتماد نبودند. بنابراین هسته مرکزی و اصلی نیروی دریایی ایران را کشتیها و ملاحان فنیقی تشکیل می‌دادند و سفاین دیگر ضمیمه این ناوگان می‌شد. کشتیهایی که به امر شاهان در فنیقیه و آسیای صغیر، کاریه و سواحل داردانل و بسفور ساخته می‌شد، چنانکه از نوشته‌های هرودت و گفته اسکندر برمی‌آید از کشتیهای یونانی بزرگتر و سریع‌السيرتر بودند. تا آنجا که از نوشته‌های مورخان و محققان استنباط می‌شود، کشتیهای ناوگان هخامنشی سه نوع مختلف و به شرح زیر بوده است:

۱- کشتیهایی که سه ردیف پاروزن داشتند و در سه طبقه جای می‌گرفتند. این کشتیها، جزو کشتیهای جنگی به شمار می‌رفتند و به مناسبت سه طبقه بودن، از طرف یونانیها «تری رم» نام گرفته بودند.

۲- کشتیهای طویل، که معمولاً برای حمل و نقل اسبها و نیروی سواره نظام مورد استفاده قرار می‌گرفتند.

۳- کشتیهای کوچک که مخصوص توشه بوده و مانند بارکش‌های امروزی آذوقه نیروها را حمل می‌کردند.^{۱۳}

بنابر نوشته هرودت، کارکنان هر کشتی از همان ملتی بودند که کشتی بدست آنها ساخته شده بود، ولی سرداران یا امیر البحرها از سه قوم پارسی، مادی و سکایی انتخاب می‌شدند. اگرچه هرودت از این امر نتیجه گرفته است که پارسی‌ها از همسایگان خود، آنها را که نزدیک‌ترند، بیشتر احترام می‌گذارند و به مردمان دوردست اعتنایی ندارند، ولی حقیقت اینست که پارسی‌ها به اقوام آریایی بیشتر اعتماد می‌کردند، و چون آنها را از خودشان می‌دانستند ریاست و سرداری را به آنان می‌سپردند.



بنادر و راههای دریایی

درباره بنادر تجاری دولت هخامنشی باید گفت چنانکه از مطالعات مورخان و محققان برمی آید، این دولت از طرف دریای خزر، مبادلات بازرگانی نداشته است. جغرافی دانان قدیم فقط اسم «زادراکرت» را برده اند که تقریباً با استرآباد کنونی مطابقت دارد و آنهم چنانکه پیداست، در کنار دریای خزر واقع نشده است. البته دلیل نبودن بندر، در سواحل این سوی ایران روشن است، زیرا مردمانی که در منطقه گیلان و مازندران امروز سکونت داشتند عبارت بودند از «کادوسیای» در گیلان و «مارد»ها یا «امارد»ها در شرق آنان و در مازندران امروزی «پتوریاها» (مازندران را به اسم همین مردم پتورستان و طبرستان نامیده اند و سفیدرود کنونی هم در زمان قدیم «آمرد» نام داشته است.) از پتوریاها به طرف مشرق ورکانیان که جغرافی دانان آنان را «هیرکانی» نامیده اند. اغلب این اقوام اخلاق و رفتار بسیار خشنی داشتند و مطیع ساختن آنان فوق العاده دشوار بود. اما خلیج فارس برخلاف دریای خزر، چنین نبود. بنادر متعددی داشت و این خود دال بر آنست که بنادر خلیج فارس واسطه تجارت بین ایران و ممالک تابعه آنروز از طریق راههای دریایی بوده اند. در میان بنادر آن روز خلیج فارس، این اسامی شهرت بیشتر داشته:

از مغرب به مشرق: دیلمون که باید همان بندر دیلم کنونی باشد.^۴ جغرافی دانان و مورخان باستان آن را «تااوگه» نامیده اند.

اپستانه، یستانه امروزی، بستانه امروزی در کرانه خلیج فارس دو منطقه است، یکی در شرق بندرعباس و دیگری در شرق بندر لنگه، احتمال قوی همان بستانه در شرق بندرعباس است. هرمزی نیز طبعاً همان هرمز است. راههای دریایی نیز طبعاً اهمیتی چون بنادر داشتند چه از نظر تجارت و بازرگانی و چه از نظر لشکرکشی و ناوبری.

داریوش کبیر در آغاز پادشاهی خود هیئتی مرکب از پانزده تن از بازرگانان پارس را با «دمودکدس» طبیب یونانی که از آن کشور به دربار ایران فرستاده شده بود مأمور کرد که به دریای مدیترانه روند و در سواحل یونان و روم تحقیقاتی به عمل آورند. پس از آن در سال ۵۱۷ در سفر به مصر فرمان حفر ترعه و اتصال دریای احمر و شاخه شرقی رود نیل و در نتیجه ارتباط خلیج فارس و دریای عمان را از دریای سرخ با مدیترانه صادر کرد.



تصویر شماره (۶)

مهر مربوط به دوره هخامنشی با نقش کشتی و دریانوردان بر روی کشتی به همراه پاروها از مجموعه موزه ملی ایران

از اینقرار شاهنشاه بزرگ ایران در سال ۲۴۰ پیش از آنکه دولتهای متمدن اروپا به اهمیت اتصال بحر احمر و دریای مدیترانه پی برند، به چنین کار مهمی اقدام کرده و آنرا به انجام رسانیده است. پنج سال بعد هم که داریوش قسمتی از ممالک غربی هندوستان و حوزه رود سند را گرفت، درصد برآمد که برای تجدید حیات اقتصادی آن سرزمین و ایجاد روابط بازرگانی میان هندوستان و متصرفات آسیایی و آفریقایی خود از راه دریا یک خط کشتیرانی از رود سند تا دریای احمر و مدیترانه ایجاد کند و بدین قصد یکی از دریانوردان یونانی بنام «اسکولاکیس» را که در خدمت وی بود مأمور کرد که کشتیهایی بسازد و از حدود پنجاب در رود سند کشتیرانی کند و معلوم نماید که رود مزبور به کدام دریا می‌ریزد زیرا در این زمان وضع اقتصادی و تجاری پنجاب در ضعف و انحطاط به جایی رسیده بود که کشتیرانی در رود سند نیز به کلی موقوف شده بود. اسکولاکیس تا مصب رود سند پیشرفت و در آنجا به فرمان داریوش بندری ساخت سپس باز به امر آن پادشاه با کشتیهایی چند از دریای عمان و سواحل عربستان عازم مصر گردید و پس از سی ماه مسافرت دریایی به آن کشور رسید و از ترعه نیل به دریای مدیترانه رفت و



چنانکه هرودت نوشته است به فرمان شاهنشاه ایران با کشتیهای خود دور آفریقا را گشت.^{۱۵} از این زمان باب تجارت هندوستان با مصر و ممالک اطراف مدیترانه از طریق دریا افتتاح گردید و از اهمیت راه زمینی فلسطین و بابل کاسته شد.

دوران سلوکی

به سال ۳۳۲ پیش از میلاد اسکندر مقدونی بر امپراتوری وسیع ایران تسلط یافت. هنگامی که از مقدونیه به سوی سواحل دریا یورش برد ناچار به توقف شد، چون عبور لشکریان از دریا نیاز به ناوگان مجهزی داشت که اسکندر فاقد آن بود. زیرا مقدونیه دولت دریایی به شمار نمی رفت و بر دریاها تسلطی نداشت. وقتی هم که از یونانیها کشتی می خواست، با اکراه و به تعداد کم می دادند، زیرا می ترسیدند که مقدونی ها کشتیهای آنان را بر ضد خود آنها بکار برند.

با وجود خسارات و صدماتی که اسکندر به ایران وارد ساخت، این واقعیت انکارناپذیر است که همه جهانیان قسمت زیادی از آگاهی دقیق و علمی خود را در مورد خلیج فارس و اقیانوس هند مدیون اسکندر هستند. سفرنامه هایی که نئارک سردار اسکندر از خود به جای نهاد، بعدها ارزنده ترین راهنمای جهانگردان و دریانوردان شد. او اولین ناخدای بزرگ و نخستین مسافری است که در دریای هند و ایران سفر کرده است. با استفاده از سفرنامه و در حقیقت با هدایت نئارک بود که چهارصد سال قبل پرتغالیها به خلیج فارس آمدند و باز همین سفرنامه بود که انگلیسیها را به خیال تصرف هندوستان از طریق دریا انداخت. پس از فتح هندوستان، گذر اسکندر در بازگشت به بلوچستان و مکران افتاد. قشون اسکندر در اینجا گرفتار قحطی و گرسنگی شد و تلفات بسیار داد. اسکندر پس از کاوش دریایی در نظر داشت که سفاین فراوانی فراهم و مجهز سازد. ولی مرگ گریبان او را گرفت و این آرزو، هیچگاه به تحقق نپیوست.^{۱۶}



تصویر شماره ۷

سکه از مجموعه موزه ملی ایران

سکه دوره سلوکی با نقش لنگر کشتی و سر اسب و خطوط یونانی با نوشته: (بازیلوس بازیلون)
ترجمه: (زئوس خدای بزرگ)

دوران اشکانیان

سلسله مقتدر اشکانیان و اقدامات درخشان آنها باعث شده است که خصوصیات یک سلسله پادشاهی در ایران، تا حدود زیادی مکتوم بماند و در حقیقت تحت الشعاع عظمت سلسله بعدی قرار گیرد، حال آنکه به هر حال این سلسله نیز با ۱۸ پادشاه و ۴۷۶ سال حکومت بر قسمت بزرگی از آسیا، نقشی مؤثر در تاریخ ایران دارند و فعالیتهای دریانوردی آنان، اگرچه به پایه سلسله پیشین (هخامنشیان) و سلسله بعدی (ساسانیان) نمی‌رسد ولی به هر حال در خور توجه است. اگرچه منطقه فعالیت و نبردهای اشکانیان، اغلب مناطق شمالی - از گرگان تا ارمنستان بود ولی جنگهای روم و بین‌النهرین، پاره‌ای لشکرکشی‌های دریایی را ایجاب می‌کرد و طبعاً وجود یک ناوگان مقتدر در این جنگها اجتناب‌ناپذیر بود. اصولاً سلطنت اشکانیان بر استقلال داخلی ممالک و استانهای مختلف ایران استوار بود و چون جز در هنگام جنگ پرداخت مالیات و خراج به دولت مرکزی صورت نمی‌گرفت، حفظ راههای تجارتي، به منظور تأمین درآمد مملکت، یکی از برنامه



های اساسی حکومت بود. یکی از عوامل مهم جنگهای ایران و روم همین بود که رومیها می خواستند با تصرف بین النهرین بر خلیج فارس، یعنی کلید بازرگانی خاور دور تسلط یابند و مال التجاره خود را از راه خلیج فارس که کوتاه ترین فاصله دریایی بین روم و خاور دور بود، عبور دهند. اما اشکانیان جلوی آنها را می گرفتند و اجازه نمی دادند، جز ایرانیان، مردم دیگری بر خلیج فارس - که حکم دریای داخلی اشکانیان را داشت - نفوذ کنند. از طرفی چون از زمان داریوش، با دریانوردی آشنا شده بودند و کشتیهای خود را بدون احتیاج به یونانیها و فنیقیها تا اقصی نقاط گیتی هدایت می کردند، در بحرپیمایی تا بدان حد کاردان و کارآزموده شده بودند که دیگران را نیازمند خود می دیدند و چون رومیان از راه یافتن به خلیج فارس نومید شدند، ناچار برای حمل و نقل کالاهای بازرگانی خود یک راه خشکی را از جنوب روسیه و سیری به چین در نظر گرفتند، که طولانی و توأم با مخاطرات بسیار بود از سوی دیگر راه دریایی مصر به بحر احمر و اقیانوس هند هم گرچه برای آنها بی مانع بود، ولی این راه نیز مانند راه خشکی جنوب روسیه طولانی و پرخرج بود و به علاوه بیشتر اوقات که روابطشان با ایران تیره می شد، دچار تعرض کشتیهای ایران می شدند و ناچار از پرداخت عوارض خراج و یا رودرو شدن با نیروهای ایران بودند. مجموعه این عوامل انگیزه های اصلی جنگ ایران و روم بود. بازرگانی و دریانوردی در عصر اشکانیان پیشرفت زیادی می کرد و همه جا با رومیان رقابت و برابری می کردند، حکومت اشکانیان به یک کشور بین المللی شبیه بود که از همه اقوام و ملل در طول شاهراه تجارتی آن از باختر تا خاور (مرزهای هندوستان) آمده بودند. راه دریایی بازرگانی که از خلیج فارس آغاز می شد، در این زمان اهمیت فوق العاده ای داشت. کشتی هایی که در خلیج فارس آمد و شد می کردند تا جزیره سیلان و جزایر هند شرقی، حتی سواحل چین پیش می رفتند و ناخدایان و ملاحان ایرانی مهارت و قدرتی یافته بودند که هیچکس را یارای رقابت با آنان نبود و حتی بر پیشینیان خود یونانیها، فنیقی ها و مصری ها نیز برتری داشتند. در این دوران ایرانیها دریا را با نظر تقدس می نگریستند و با اینکه متوجه مخاطرات دریا بودند، با اینحال بی باکانه به دریاها ی خیلی دور که آکنده از خطرهای گوناگون بود می رفتند. بنابر به اسناد و مآخذ باقی مانده از صاحب نظران و مورخان قدیم، ایرانیان این زمان از تمام خصوصیات و تاثیر بادهای تند

بادها و امواج و گردابهای سهمگین دریاها همچنین از بارندگیهای فصلی و موسمی دریای عمان و اقیانوس هند دقیقاً آگاه بودند و حوادث طبیعی را قبل از وقوع آنها پیشبینی می‌کردند. طبیعی است ملتی که تا بدین حد در بحرپیمایی تخصص داشته باشد، بی‌شک بیشتر از هر قوم دیگری بر دریاها تسلط خواهد داشت، و خلیج فارس که در قلب شاهنشاهی ایران واقع بود و تکیه‌گاه بحری نظامی و بازرگانی آنها محسوب می‌شد، برای این ملت دقیقاً شناخته شده و همه خصوصیاتش بر دریانوردان ایرانی آشکار بود. تصویر شماره (۸)



تصویر شماره ۸

سکه از مجموعه موزه ملی ایران

سکه مربوط به دوره الیمایی با نقش لنگر کشتی و شاه و هلال ماه و ستاره و خطوط آرامی



دوران ساسانیان

با طلوع دوره ساسانی و تاسیس ناوگان تجارتي ایران، بازرگانی ابریشم کاملاً به دست ایران افتاد و به آن قسمت از این کالا که از راه خشکی به ایران می رسید و قبلاً به انحصار اشکانیان درآمده بود، به طور دربست در اختیار ایرانیان قرار گرفت. به علاوه در دوره ساسانی قسمتی که از راه دریا می رسید و یا از طریق باکترا به بنادر هند راه می یافت نیز بر اثر توسعه کشتیرانی تجارتي ایران از دست رقبا خارج گشت و در انحصار ایران قرار گرفت. ساسانیان وارث دستگاه آشفته ای بودند که در هر گوشه اش گروهی از مدعیان حکومت اشکانی سلطنت می کردند. از اوایل قرن سوم یعنی پایان دوران اشکانیان، شورش و هرج و مرجی که سراسر کشور را فرا گرفته بود به منطقه فارس و سواحل خلیج فارس نیز سرایت کرد. مهمترین مرکز شورش شهر تاریخی اصطخر بود که پایتخت قسمتی از سرزمین پارس به حساب می آمد. اردشیر بابکان پس از جلوس بر تخت سلطنت به سال ۲۱۲ میلادی، اولین منطقه ای را که تصرف کرد کرمان بود و به ترتیب اصفهان و خوزستان را گرفت و بدین ترتیب به سواحل خلیج فارس رسید. در همین جا نبرد نهایی او با اردوان در گرفت و اردشیر بخاطر فتح عمان و عبور از دجله، ناچار به استفاده از نیروی دریایی شد.^{۱۷}

اردشیر قریب هجده شهر را ایجاد یا تجدید بنا کرد، که به یازده شهر بنادر دریایی هستند یا در خود ساحل قرار گرفته اند یا در کنار رودخانه هایی که قابل کشتیرانی هستند و گنجایش کشتی های دریایی را دارند، ساخته شده است. اردشیر بابکان (۲۴۱-۲۲۶م) و انوشیروان (۵۳۱-۵۷۹م) بیش از دیگر پادشاهان سلسله ساسانی در تقویت نیروی دریایی ایران همت گماشتند و در عصر این دو پادشاه، پهنه آبهای دریای سرخ، و خلیج فارس، دریای مکران تا دریای چین در تسلط و تحت نفوذ دریانوردان و بازرگانان ایرانی بود و بویژه در عصر انوشیروان نیروی دریایی ایران سواحل عربستان و شرق آفریقا را درنوردید و یمن را فتح کرد و از جانب دیگر تا سیلان پیش رفت و آنجا را پایگاه ایرانیان قرار داد.

نیروی دریایی انوشیروان

در زمان انوشیروان یک خط کشتیرانی بازرگانی بین خلیج فارس و چین وجود داشت که طولانی‌ترین راه دریایی در آن روزگا به شمار می‌آمد و دریانوردان دلیر ایرانی آن را می‌پیمودند.^{۱۸} در دوران انوشیروان کلیه امور از جمله دریانوردی و بازرگانی و تجارت دریایی، پیشرفت زیادی کرد که در نتیجه آن سفاین تجاری و ناوگان جنگی ایران سرتاسر پهنه دریاهای جنوب آسیا و خاور آفریقا را زیر سلطه خود داشتند و در همین زمان بود که جزیره سرانندیب در جنوب هندوستان و کوچ‌نشین زنگبار در کرانه‌های آفریقای شرقی، که توسط نیروی ایران تصرف شده بود به صورت عمده‌ترین مرکز تجارت ایران در دو منطقه مهم دنیای آن روز درآمد و جمعی از بازرگانان و پیشه‌وران ایرانی، به این مناطق کوچ کرده، و در همانجا متوطن شدند.^{۱۹}

هم‌زمان با گسترش ناوگان بازرگانی، ناوگان مرزی ایران نیز گسترش یافت، بدین ترتیب پهنه دریاهای شرق کانال سوئز تا مرز دریای چین به زیر نفوذ بازرگانی ایران درآمد و سرزمین‌های بسیاری را به ایران پیوند داد. روزگار انوشیروان آخرین دوره عظمت و درخشش ایران باستان بود و با مرگ انوشیروان قدرت نیروی دریایی ایران نیز رو به زوال گرایید و بسیاری از نقاط تحت تصرف ساسانیان از چنگ ایرانیان خارج شد.

نیروی دریایی ایران در دوره اسلامی

با نفوذ اسلام در ایران نیروی دریای کشور به کلی از هم پاشیده شد و ناوگان دریایی از بین رفت و افسران و کارکنان کشتی‌ها نیز در جنگ‌ها کشته شد و یا پراکنده شدند. با استیلای کامل اعراب در ایران، حکومت‌های اسلامی کم‌کم پی به اهمیت دریا و نیروی دریایی بردند و برای پیریزی یک نیروی دریایی قوی و استفاده از آن در جنگ‌های دریایی، دست‌نیز به سوی دریانوردان، ناخداها و خصوصاً کشتی‌سازان ایرانی دراز کردند و از آنها یاری خواستند. ایرانیان تازه‌مسلمان نیز به اتکای ایمان و عقیده و اینکه حکومت‌ها اسلامی بودند و کارکردن برای آنها در حکم خدمت به اسلام و مسلمین محسوب خواهد شد، با اعراب همکاری کردند.



نقش ایرانی‌ها در تجهیز نیروی دریایی اعراب و اسلام

یکی از سودمندترین اختراعات دریایی ایرانیان سکان بود. براساس نامه معاویه به عمر، خلیفه دوم تا ظهور اسلام تنها ایرانی‌ها از سکان در کشتی‌های خود استفاده می‌کردند و از این زمان به بعد بود که باز هم دریانوردان و لنج‌سازان ایرانی، روی قایق‌ها و لنج‌های اعراب و ملل دیگر سکان نصب کردند. از نامه معاویه به خلیفه دوم، چنین برمی‌آید که: کشتی‌رانان نه تنها بر کرانه‌های خاوری آفریقا، دریای مدیترانه و اقیانوس هند تا مرز چین ناورانی می‌کردند بلکه سرتاسر مرزهای دریایی اروپا را در اقیانوس اطلس و تا نزدیکی‌های قطب شمال نیز پیموده‌اند.^{۲۰}

نیروی دریایی آل بویه

آل بویه از نژاد ایرانی و فرزندان بویه دیلمی بودند که از سال ۳۲۰ تا سال ۴۴۸ ق در جنوب ایران و عراق سلطنت کردند. بنیان‌گذاران دیالمه پسران بویه دیلمی به نام علی (عمادالدوله)، حسن (رکن‌الدوله)، احمد (معزالدوله)، از امرای مرداویش پسر زیار بودند. آل بویه به سهم خویش در تقویت نیروی دریایی ایران کوشیدند، به طوری که در زمان ایشان نیروی دریایی به پیروزی‌های چشم‌گیری نایل شد. عضدالدوله دیلمی، معروف‌ترین امیر آل بویه است که اقتدار او از سواحل دریای عمان تا شام و حدود مصر مسلم گردید و نخستین بار در بغداد خطبه به نام او خواندند. عضدالدوله، نخستین پادشاهی بود که پس از توسعه اسلام به نیروی دریایی ایران در خلیج فارس جان تازه‌ای بخشید و برای به وجود آوردن یک نیروی دریایی بزرگ زحمت فراوانی متحمل شد. ناوگان او توانست خلیج فارس را تا سواحل آفریقا تحت سلطه خود درآورد.

ناوگان دریایی نادرشاه

پادشاهان صفویه، بویژه شاه عباس همواره در اندیشه تقویت نیروی دریایی ایران بودند و پس از آنان نادرشاه افشار، سرسلسله پادشاهان افشاریه، فکر ایجاد یک نیروی دریایی بزرگ را قوت بخشید. نادرشاه دو ناو جنگی از نوع بریگانتین و دو ناو چهارصد تنی، و چند ناو از انواع دیگر از انگلیسی‌ها خرید و در آب‌های تحت سلطه ایران بکارگرفت. نادرشاه به کمک همین ناوگان



توانست جزیره کیش و بحرین را از تسلط بیگانگان خارج کند و حکومت بر این نقاط را از آن ایران سازد.

تأسیس کارخانه‌های کشتی‌سازی

پس از قدرت گرفتن نیروی دریایی ایران نادرشاه که نمی‌خواست برای تأمین کشتی‌های مورد نیاز به انگلیسی‌ها متوسل شود، فرمان ایجاد کارخانه‌های کشتی‌سازی در بوشهر و توپ‌ریزی را در بندرعباس صادر کرد. طول کشتی نادر نود متر بود و در هر کشتی پنجاه توپ کار گذاشته بودند و بیشتر کارگران و ملوانان کشتی‌های ایرانی بودند و عده کمی اروپایی در آنها کار می‌کردند. به دستور نادر، لطیف خان، فرمانده کل سواحل و بنادر خلیج فارس در بهار سال ۱۱۱۴ هجری شمسی، شخصاً به جزیره قشم رفت و از شیخ رشید، حاکم بندر باسعیدوی قشم دو کشتی خریداری کرد. بنابر نوشته اسماعیل رابین: نادرشاه برای تشکیل نیروی دریایی و جنگنده، دستور داد تا بیست فروند کشتی جنگی در بندر سورت از بنادر هندوستان بسازند و اکثر کشتی‌سازان و ناخدایان سورتی یا مالکان کارگاه‌های کشتی‌سازی، پارسیانی بودند که اجداد آنها پس از حمله اعراب به ایران به هندوستان مهاجرت کرده و در این بندر به کار ساختن کشتی مشغول بودند. علاوه بر این نادر به کشتی‌سازان بندر کنگ دستور داد تا کشتی‌های جنگی برای نیروی دریایی ایران بسازند.^{۲۱}

ناوگان دریایی قاجاریه

ناصرالدین شاه قاجار نیز در فکر ایجاد یک نیروی دریایی کوچک در خلیج فارس بود و برای خرید چند کشتی کوشش فراوان به خرج داد. ولی سرانجام آن‌گونه که دلخواه او بود موفقیتی به دست نیاورد و حتی کشتی‌های خریداری شده نیز از بین رفت.



نیروی دریایی در قبل از جمهوری اسلامی ایران

بعد از نادر تا عصر پهلوی کشور ما از داشتن یک نیروی دریایی مستقل و پر قدرت محروم ماند و به همین سبب بیشتر متصرفات دریایی خود را از دست داد. رضاه شاه پس از برقراری امنیت داخلی به فکر تاسیس نیروی دریایی افتاد و اقدامات موثری هم در این زمینه به عمل آورد ولی نیروی دریایی او در سوم شهریور سال ۱۳۲۰ با حمله بیگانگان نابود شد و مجدداً این نیرو در سال ۱۳۲۵ هجری شمسی حیات یافت.

ناوگان دریایی نیرومند جمهوری اسلامی ایران

با توجه و مراقبتی که جمهوری اسلامی ایران در همه زمینه‌ها به نیروی دریایی خود دارد، اکنون این نیرو در سراسر آب‌های خلیج فارس، دریای عمان و دریای خزر به صورت یک نیروی دریایی برتر و بدون رقیب درآمده است.

ناوگان بازرگانی

گذشته از نیروی دریایی، کشور ما ایران در خلیج فارس دارای بزرگ‌ترین ناوگان تجاری خاورمیانه است. کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران و شرکت‌های وابسته، امکان حمل و نقل محصولات را در شرایط طبیعی و موارد اضطراری و بحرانی فراهم می‌کند و از این‌رو خط دوم دفاعی کشور نام گرفته است.

نتیجه‌گیری

تاریخ کشور ما نشان داده است حکومت‌هایی که دارای نیروی دریایی قوی‌تری بوده‌اند، زمان طولانی‌تری به زندگی در کنار دریا ادامه داده‌اند و از منابع ثروت سواحل، بنادر و جزایر و راه‌های دریایی بهره برده‌اند و نیز مانع از دست‌اندازی و هجوم بیگانگان به سواحل و بنادر کشور شده‌اند. بنابراین با توجه به طولانی بودن مرزهای آبی و استقرار امنیت در آب‌های کشور لزوم تقویت هرچه بیشتر این نیرو احساس می‌گردد. ایرانیان از نخستین ملت‌هایی بودند که به سبب هم‌جواری

با دریا، به سوی آن جذب شدند و برای عبور از روی آب ها به ساختن انواع شناور پرداختند و در قرن های بعدی، کشتی های بزرگتری ساختند و دل به دریا زدند و به سرزمین های دور و نزدیک سفر کردند و سرانجام با افزودن به سرزمین های تحت سلطه و نفوذ خویش و لزوم افزایش نیروی دریایی و کاروان های تجاری، اقدام به تهیه ناوگان جنگی و بازرگانی کردند و سواحل و بنادر و آب های دریاها را از رود نیل تا سواحل چین تحت نظارت خود درآوردند و خیلی زود از راه دریاها، دست به ابداعات و اختراعات دریایی بسیاری زدند و ابداعات خود را به ملت های دیگر هدیه کردند. بی شک مهمترین دوره تاریخی، عهد هخامنشی از درخشان ترین دوران های دریانوردی ایرانیان به شمار می آید. نیروی دریایی ایران در دوره هخامنشی از مردان کارآزموده، مهندسان مطلع و جنگ آوران دریادیده و کشتی های جنگی پیشرفته تشکیل شده بود. در دوره هخامنشی پیشرفت و ترقی ایرانیان به جایی رسید که دریانوردان ایرانی تابع آب راهها و کانالها نبودند و هر جا لازم بود برای عبور ناوگان دریایی، کانال، آبراه و راه کشتی رو می ساختند. به همین مناسبت در این دوره، ایرانی ها همواره ملت برتر و عنصر بهتر محسوب می شدند و تنها قدرت حاکم بر دریاها و سواحل و بندرهای دنیا بودند و هیچ نیروی دریایی یارای برابری با آنها را در دریاها نداشت. نیروی دریای ایران در زمان ساسانیان نیز در خلیج فارس بسیار پیشرفته و قوی بود. همان طور که اشاره شد، ما در زمینه دریانوردی، گذشته پرافتخاری داشته ایم و خوشبختانه اکنون نیز دارای نیروی دریایی ون اوگان بازرگانی غرورآفرینی هستیم.

پی نوشت ها

۱. تاریخ سکه، بیانی، ص ۳۶.
۲. فرهنگنامه، موریس پارکر، ج ۱۱، ص ۱۰۵۵.
۳. شاهنامه، ژول مول، ج ۱، ص ۲۷.
۴. مستوفی، نزهة القلوب.
۵. داراب نامه، ذبیح الله صفا.
۶. ایران باستان، پیرنیا، ج ۲، ص ۱۵۱۲.
7. Bubastis.
۸. تمدن هخامنشی، علی سامی، ج ۲، ص ۱۷۵، ۱۸۰.
۹. تمدن هخامنشی، ج ۱، ص ۱۷۸.



۱۰. تاریخ سکه، ملکزاده بیانی، ص ۱۷-۳۶.
۱۱. تاریخ سکه، صص ۱۰۱-۱۰۲.
۱۲. تاریخ سکه، ص ۱۰۳.
۱۳. ایران باستان، کتاب دوم، ص ۱۰۵۳.
۱۴. به عقیده علی سامی «دیلمون شاید بحرین امروزی بوده است». ج ۱ ص ۱۷۷؛ سر آرنولد ویلسن نیز می نویسد: در کتیبه های قدیم آشوری مکرر اشاره به جزیره ای شده است که به زبان «اکادیانی» آن را «نی دوک کی» و به آشوری به آن نیلون (دیلمون) و امروزه حدس زده می شود که جزیره مزبور ممکن است بحرین باشد. (ترجمه خلیج فارس، محمد سعیدی، ص ۳۴).
۱۵. ایران باستان، پیرنیا، ج ۲ ص ۱۵۱۲.
۱۶. ایران باستان، ج ۲، ص ۱۲۴۵-۱۹۲۶.
۱۷. شاملوئی، حبیب الله، تاریخ ایران، از ماد تا پهلوی، ص ۱۴۹.
۱۸. مدنی، ناسروان احمد، محاکمه خلیج فارس نویسان، ص ۷۸.
۱۹. رابین، اسماعیل، دریانوردی ایرانیان، ص ۲۶۱.
۲۰. مدنی، ص ۶۶.
۲۱. رابین، ص ۶۴۹-۶۵۰.

منابع

- بیانی، ملکزاده، (۱۳۴۶)، تاریخ سکه، تهران: انتشارات دانشگاه تهران.
- پیرنیا، حسن، (۱۳۶۹)، ایران باستان، تهران: دنیای کتاب، ج ۱ و ۲.
- رابین، اسماعیل، (۱۳۵۶)، دریانوردی ایرانیان، ج ۱ و ۲ تهران: سازمان انتشارات جاویدان.
- ژول، مول، (۱۳۴۵)، شاهنامه، تهران: فرانکلین.
- سامی، علی، (۱۳۴۱)، تمدن هخامنشی، شیراز: انتشارات دانشگاه شیراز.
- شاملو، حبیب الله، (۱۳۴۷)، تاریخ ایران، از ماد تا پهلوی، تهران: صفی علیشاه.
- مدنی، ناسروان احمد، (۱۳۵۷)، محاکمه خلیج فارس نویسان، تهران: توس.
- موریس پارکر، برتا، (۱۳۴۶)، فرهنگنامه، ترجمه و تنظیم رضا اقصی، ج ۱، تهران: امیرکبیر.
- نوربخش، حسین، (۱۳۸۲)، دریانوردی در ایران، تهران: دفتر پژوهشهای فرهنگی.