

## دریانوردی در دوره پیش از هخامنشیان

نگارنده : سورن یوسفی

در این نوشتار تلاشمان بر آنست که دریانوردی را در پیش از زمان هخامنشیان بکاویم و گستره بی چون و چرای این هنر را در نزد نیاکانمان ببینیم. با نگاه به دوره آشوریان و بابلیان و دوره پس از آن که نیروی دریایی آنان در نیروی دریایی هخامنشی آمیخته شد و با نگر به درونمایه جهانی بودن پادشاهی هخامنشی ، بنابر برخی گمانها ، سه شاخه نژادی از مردمان باستانی در کرانه های دریای پارس می زیسته اند ، که از این شمارند:

\* درآویدها؛ در کرانه های مکران و بلوچستان ، نزدیک به 12000 سال پیش. دوازده هزار سال پیش ، درآویدها که در کرانه های مکران زندگی می کردند و با فشار نژاد بلوچ ، توانستند از تیلمون ابرکاوان (قشم) به بهترین گونه بهره برند و زمانی که سد درسد از بلوچ ها شکست خوردند و در کناره های سیستان و بلوچستان و مکران در نژاد بلوچ آمیختند ، توانستند سال های پر شمار در تیلمون ابرکاوان زندگی کنند و نژاد خود را نگاهداری نمایند. همچنین با آنکه سالیان دراز نیز در تاخت و تاز نژاد سامی کرانه ی بیابان تازیان (عربستان) بودند ، ولی با بکارگیری از جایگاه دریایی ویژه تیلمون ابرکاوان ، همواره در برابر آپندهای (حمله های) آنها ایستادگی و پدایند(دفاع) نمودند تا اینکه ایلامی ها از راه درونرو دریای پارس تا بوشهر را در دست خود درآورده و درآویدها را از سوی تنگه خوران به زیر پرچم خود کشاندند. سرانجام نیز نژاد درآویدها که کار کشتیرانی را بویژه در میان تیلمونهای دریای پارس انجام می دادند در نژاد ایلامی ها ناپدید شد.

\* سامی های بیابان تازیان (عربستان) که سامی های سیاه و بومی (اور نگریتو) را در درون خود آمیختند.

\* ایلامیان در نیمروچ باختری (جنوب غربی) ایران.

برخی نوشته ها نیز از زیستن تیره های سومری، پونیکی (فنیقی ، لبنان امروزی) و بابلی نیز در همسایگی دریای پارس یاد کرده اند که به آنها خواهیم پرداخت. سامی ها نژادی بودند که شاخه هایی از آنها پس از آن در تیلمون تازی (جزیره عربی) به نام آرامی ، در خاور به نام بابلی و آشوری ، و در کرانه های مدیترانه به نام پونیکی و یهودی نامور شدند.

همگی این نژادها در سرزمینهایی که امروزه دربردارنده؛ بابل (عراق امروزی) که به چم؛ کرانه رود و تازی شده و واژه ی

پارسی " اراک" است و این واژه با واژه " ایران" هم ریشه می باشد و به چم؛ سرزمین " ایرها" یا " آرینها" است) ، اردن ،

سورستان(سوریه) ، لبنان ، پالستین( فلسطین تازی شده این نام است) ، تیلمون مانند تازی(شبه جزیره عربی) و هاماوران(یمن) است می زیستند.

### پهنه دریای پارس در دوره سومریان و آکادها

بیش از 6000 سال پیش سومریان در آغاز در بخش بالایی دریای پارس و دو سوی اروندرود زندگی می کرده اند. آنان نخستین کسانی بودند نوشتار میخی را ساختند. داتهای کشوری(قوانین مملکتی) و برون مرزی را نخستین بار آنها پدید آوردند و هنرها از ایشان به دیگر سرزمینها رفت.

آنها سه ایزد داشتند به نامهای؛

\* آنو (خدای آسمانها )

\* إآ ( خدای دریاها و ژرف )

\* بل ( خدای زمین ).

چنانکه در گزارش پنجاه سال باستان شناسی فرانسه در ایران آمده است، سومریان ، پیش از بیا خواستن ایلام در پیرامون شوش می زیسته اند و با چیرگی ایلامیان بر آنجا به کارگزاری آنان در آمدند. از سوی دیگر نبشته های سومری و اکدی برای این دوره کم و بیش به بودن بازرگانی دریایی دریای پارس در بیش از 5000 سال پیش نشان دارد. تا آنجا که مردم میانرودان(بین النهرین) از این راه مس ، چوب ، آج(عاج) و سنگهای پربها و همچنین ، پیاز نیاز خود را نیز از این راه می آورده اند. فهرست نامهای شاهان باستانی سومر ، تاختن آنان را به ایلام یادآور می شود.

اکدی ها هم در در 4300 سال پیش زمانی را بر ایلام فرمانرانی نمودند.

سومریها دارای نیروی دریای گسترده ای بودند و بازرگانی دریایی در نزد آنان چشمگیر بود. ولی از گونه کشتیها و از چگونگی بکارگیری کشتیها در جنگهای دریایی هنوز آگاهی درستی در دست نیست. ولی مهرها و آنچه که از این دوره یافت شده است ، بر دریانوردی این مردمان نشان دارند. سیمای مهرهای پیش از ایلامی شوش که یافت شده ، نشانه هایی از دانش ستاره شناسی آماری و ریزبینانه بودن آنها در نزد اکدیها و سومریها دربردارند و دور از گمان نیست که این یادمان ،مانند بسیاری

دیگر از نمادهای فرهنگی به ایلامیان داده شده باشد.

## پهنه دریای پارس در دوره ایلامیها



نمایی از سرزمین ایلام باستان (بخش سرخ) و همسایه های آن. دریای پارس در دوره برنز گسترش بیشتری رو به اپاختر باختری (شمال غربی) داشت.

ایلامیان از کوههایی که دشت سوزیانا (شوش) را از اپاختر (شمال) و خاور (شرق) دربرمی گرفت فرود آمده ، در نزدیک به 5200 سال پیش دودمانی را برپا کرده بودند که بر بخش گسترده ای از دشتها و کوهها ، دربرگیرنده بخش بزرگی از کرانه های دریای پارس و بوشهر فرمانداری می کردند. فرهنگ ایلام ، در کنار رود کارون پدیدار گشت و کشور ایلام (کشور برآمدن خورشید) از این سرزمینها ساخته شد؛خوزستان ، لرستان ، پشتکوه (که گور دختر در آنجاست) و کوههای بختیاری. مرزهای کشور ایلام از باختر (غرب) به رود اروند یا تیگره (به چم؛ نیزرو ، به تازی؛ دجله) ، از خاور (شرق) بخشی از پارس ، از اپاختر (شمال) در راستای راهی که از بابل به همدان می رفت و از نیمروچ (جنوب) ، دریای پارس تا بوشهر را دربرمی گیرد. یافت یادمانهای ایلامیان در خارگ و دیلمون (سرزمین پرستشگاه ایزد آنها ، نام کهن بحرین) نیز نشانگر آن است که اینان مردمی دریانورد بوده اند که بر پهنه دریای پارس کشتیرانی می کرده اند.

چنانکه کاوشهای باستان شناسی نشان می دهد ، ارزشمندترین کانون دریانوردی ایلامیان بندرلیان (ریشهر یا بوشهر) به نام میانجی راه دریانوردی هند به شوش و تیلمون (جزیره) خارگ بوده است.

م.وژ. پزار فرانسوی در کاوشهایش در 96 سال پیش ، ساختمانهای آگری (آجری) نوشته داری از دوره شوتروک ناخونته ایلامی

را در پیرامون بوشهر یافت که به گمانی پرستشگاهی برای ایزد ایلامی کیویرشا نامور به \* بانوی لیان \* بوده است. تیلمون

خارگ نیز بنا به گمانهای گیرشمن ، از 5000 سال پیش بخشی از سرزمین ایلام بود و بازه (فاصله) لیان (بندر بوشهر) تا آنجا با يك كشتي بادي بیش از سه تا چهار تُسوك (ساعت) نبوده است. دامنه سرزمین ایلام تا استان پارس (تپه ژالیان) در دشت پسا (فسا) می رسید. از فرهنگ ایلام در آن بخشها سفالینه هایی بزرگ با نگارهای ماهی بدست کسی به نام توللی یافت شده است. ایلامیان بندر لیان را به کانون بازرگانی گیرایی برای بازرگانی با مُدراي (مصر) و هندوستان دگرگون نمودند. تا آنجا که لیان توانست با بندرهای نامی آن روزگار مانند؛ گرا (جرا) ، خاراکس (شاید خارگ امروزی)، دیلمون (بحرین) و تردون هم‌آوردی نماید. کالاهای باارزش این دوران بسیار گوناگون و دربردارنده دستاوردهای کشاورزی از میانرودان و خوزستان ، بز و گوسپند و فرآورده های دامی از دشت ایران ، مس، سنگ آتش زنه و نمک از مگان (عمان)، آج (عاج نادرست است) و چوب از خاور آفریقا بوده است. در آن روزگار دو راه در بازرگانی جهانی بود ، یکی راهی که هند را از راه بزرگ دریای هند ، دریای مُکران (دریای عمان) ، دریای پارس ، رودهای نیمروچ باختری (جنوب غربی) ایران ، میان رودان ، کرانه باختری تیلمون مانند تازی (شبه جزیره عربی) و دریای سرخ ، به کرانه های خاوری دریای مدیترانه پیوند می داد. و دیگری راهی که بندرهای خاور دریای مدیترانه را به آپاختر آفریقا (شمال آفریقا) و نیمروچ اروپا پیوند می داد. از این گزشته راهی بود که از راه کرانه های خاوری دریای مدیترانه به دریای سیاه و اروپا می رفت.

مهر استوانه ای زیبایی از شوش برای بیش از 5000 سال پیش به دست آمده است که نگاره های آن با يك نوار به دو نیم بخش شده است. در بخش بالا خدای کشتی به گونه مشبایی (انسانی) در کنار بز کوهی که شاخهای پرپیچ و بلندی دارد ، ایستاده و شاهینی با بالهای گشوده بر آنان چشم دوخته. در بخش پایین ، خدای کشتی که پشتیبان کشتیرانان است ، درون کشتی ایستاده است. کشتی به نمایی تن ماهی است و سکان آن از نیم تنه مشبای (آدم) که تاج شاخ دار به سر دارد ساخته شده است. بیگمان این کشتی نماد آرامش آب است که خدای کشتی درون آن ایستاده است.

در کنار نگاره کشتی ، نگاره يك پلنگ دیده می شود. نگار های شاهین ، نماد برتری و فرمانروایی بر آسمانها ، نشان دهنده دنباله زندگی و ایستادگی در برابر رخدادهای دریایی توفان است و روی هم نمادی است از چیرگی ایلامیان بر دریانوردی دریای پارس.

از کندو کاو نگاره های کشتی بر این مهر و مهرهای پیش از ایلامی برمی آید که در آن دوره کشتی سازان ایلامی کشتی ها را به گونه کمانمانندی که دو نوک آن به نمایی ماریچ به سوی بالا پیچ خورده بود ، می ساختند و نیز چوبهای نرده مانند در پهنای

کشتی کنار هم گذاشته می شدند که به چوبهای کشتی می چسبید و تنه آن را می ساخت و به نگر می رسد که درزهای میان چوب ها را با کرف (قیر) پر می کرده اند. چنانکه امروزه کرجی سازان (قایق سازان) خوزستانی انجام می دهند، زیرا هم اندوخته های کرف (قیر)، بویژه در خوزستان بسیار بود و هم آوندها (ظروف) و تندیسهای زیبایی که ایلامیان از کرف ساخته اند، نشانه آشنایی و زبردستی آنان در به کارگیری این ماده می باشد. تا آنجا که آنان برای جلوگیری از درونشد آب به درون تابوتها، آنها را کرف اندود (قیر اندود) می کرده اند.

این کشتی ها دارای سکانی در پشت و بارو بوده اند. که پس از آن بادبان به آن افزوده شد. این گویای استادی کشتی سازان ایلامی است. ایلامیان، با نگاه به گستره دایره بازرگانی دریایی خود با کشورهای همسایه، بی گمان با ستاره شناسی و جایابی بنابر ستاره ها و سنجشهای آن آشنایی داشته و کشتی های آنان از یک ستاره شناس یا دست کم از ناخدایی که به کمک ستارگان راهیابی می کرده و در هواشناسی هم زبردستی داشته، تهی نبوده است. دشواریهای دریانوردی در آن زمان به کمبودهای روشی و وابستگی جابجایی کشتی به آب و هوا و... در بند نمی شد، که، که زدنی دریایی یکی از دشواریهای بزرگ دیگری بود که از آن روزگار کشتی های بازرگانی و داد و ستد دریایی جهانی را بیمناک می نمود و گرچه بارها شاهان بابل و ایلام با آن به مبارزه برخاستند. کم و بیش تا امروزه نیز پایداری آورده است.

در یکی از جنگهایی که روی داد "شمشوایلونا" پسر همورابی، "کودور ماوک" پادشاه ایلام را شکست داد ولی ایلام باز هم خودسالاری اش را بدست آورد و دوباره به دست شهریار بنام "خون بان نومی نا" کرا دی (دولتی) در ایلام برپا گردید. "ایلو ما ایلو سومری" که همدوره شمشوایلونا بود، در بخش نیمروچی (جنوبی) بابل، پادشاهی را بنیاد نهاد و گستره فرمانرواییش به؛ \*  
**کشور دریایی \* نامور شد.**

پس از فروپاشی ایلام در 2655 سال پیش بدست آشوربانی پال، نژاد ایلامی، در بخشهای کوهستانی اپاختر خاوری (شمال شرقی) خوزستان، استان الیمایی را ساختار دادند و در برابر گرفتن پول، سرباز به هخامنشیان می دادند. و به گمان بسیار دریانوردان ایلامی در کارگزاران آنان بودند. این برنامه تا فروپاشی هخامنشیان دنباله داشت و از آن پس ایلمیها دوباره بر جلگه های کرانه ای نیمروچ باختری (جنوب غربی) ایران چیرگی یافتند و به بازرگانی دریایی با بیابان تازیان (عربستان) و هند پرداختند.

## پهنه دریای پارس در دوره پونیکیان (فنیقیان)



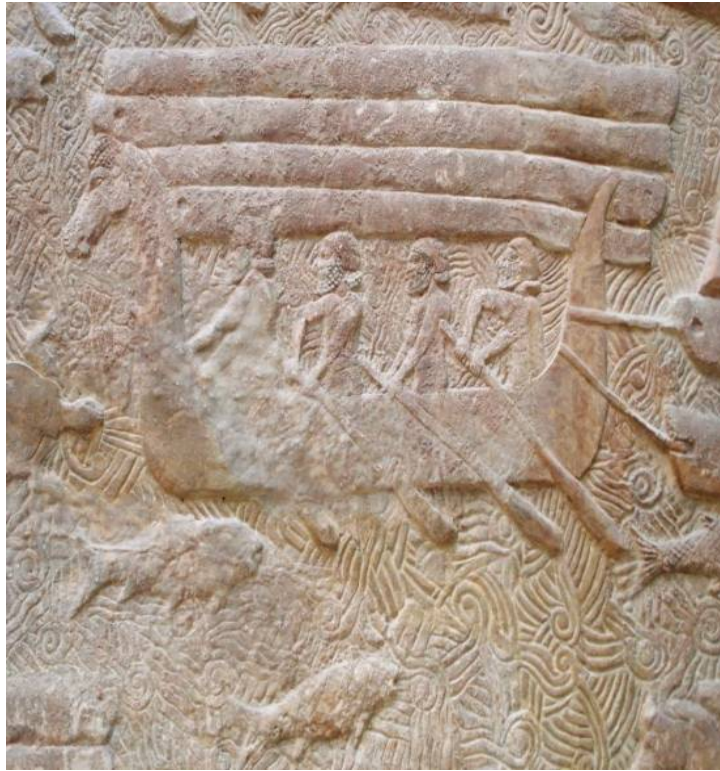
### دژي دریایي در دریای سدوم(صیدا) ، پرتور(عکس) از پایگاه ويكي پيديا

پونیکها(فنیقیها) را باید نامورترین نژاد همدوره که در همسایگی ایلام به دریانوردی و بازرگانی در کار بودند دانست. آنان پیشه بازرگانی داشتند و مردمی آرام و با فرهنگ بودند و مردم امروز لبنان نژاد به پونیکیان می برند.

بنا به گفته هرودت آنان ریشه خود را از کناره های دریای پارس می دانستند. به هر روی گورستان بخش پورسینا(ابوعلي) در نزدیکی بندر منامه در دیلمون(بحرین) که به پونیکیان نامور است ، نشان می دهد که آنان در دریای پارس بازرگانان پر رفت و آمد و چیره دست و پرکاری بوده اند. ایزون(افزون) بر این آنان در 3100 سال پیش پاپیروسی را از مُدراي(نام کشور مصر در سنگ نبشته داریوش شاه در بیستون) به کناره های شام بردند. تورات نیز از بازرگانی گسترده دریای آنان گفته است. داستانهای

نَسك (کتاب) کهن گنزار با (نَسك سپند صایبین = منداییان) نیز چیره دستی درودگران (نجانان) و کشتی سازان شهر کاره (حاران امروزه) در کرانه

پالاد (اسب یدک ، به تازی؛ فرات) را پذیرش نموده است. پونیکیان در کناره های خاوری مدیترانه بندرهای نامی سور (تیر)، سدوم (صیدا) و گوبله (بیلوس) را بنا نمودند و همچنین سرزمینهایی را به زیر چتر خود در کرکا (نام تونس امروزین در سنگ نبشته داریوش شاه) و شاید کپرس (قبرس) در آوردند. و ایزون بر بازرگانی میان هند و بیابان تازیان (عربستان) ، بازرگانی دریایی خاور مدیترانه را نیز به دست گرفتند. و با بکارگیری از اندوخته های بومی چوب چنار و سرو ، کشتی های بزرگی ساختند. به گونه ای که در نزدیک به 3000 سال پیش در کنار کشتی های بادبانی هندی که گروهی مردان پاروکش داشتند و بوزاها (ادویه) ، ابریشم ، شال ، گونه های چوب آبنوس و پارچه های زربفت را با خود می آوردند ، پونیکی ها نیز در کرانه های خاوری مدیترانه کالای یاد شده را از راه پالاد (فرات) به کشورهای مدیترانه و اروپا می رساندند. آنان از آفریگا (آفریقا) آج (عاج نادرست است) ، از تونس کامه (مرجان) ، از اسپانیا سیم (نقره) ، از بریتانیا ارزیز (قلع) ، از بالتیک آنبر (عنبر) ، از کپرس یا کیپروس (قبرس) مس و چوب سرو و از کرانه های دریای سیاه ، آهن ، به دریای پارس می آوردند. پونیکیان به چنان دارایی و نیروی دریایی گسترده ای دست یافتند که پس از آن که به کارگزاری نیروی دریایی هخامنشی در آمدند و سده های پسین نیز چیرگی خود بر بازرگانی مدیترانه را نگاه داشتند. تا اینکه رومیان آنان را در جنگهای پونیک شکست دادند و بر توان آنان در مدیترانه آسیب بدي زدند. پونیکی چندین بار به دست مُدراپیها (مصریها) افتاد ، سپس در نزدیک به 2800 سال پیش به زیر چتر آشوریها و در 2600 سال پیش به دست بابلیها درآمد ، پس از آن در زمان \*کوروش بزرگ\* بخشی از ایران گردید ، ولی پونیکیها دیگر به زیر چتر دیگر کشورها رفتن ارزشی نمی دادند ، زیرا دریاها و سرزمینهایشان در نیروی خودشان می ماند.



**جابجایی چوبهای سرو آزاد لبنانی به سوی میانرودان ، کنده کاری کاخ سارگون سوم (2800 سال پیش)، پرتور (عکس) برگرفته از پایگاه ویکی پدیا**

باستان شناسان توانستند در زیر شهرهای امروزی در مدیترانه ، به شماری از بندرهای فرهنگ کهن پونیک ها که از نخستین دریانوردان پرکار در دادوستدهای بازرگانی از راه دریا بودند ، دست پیدا کنند. و در لبنان بندرهایی را که چند هزار سال پیش بسیار پرکار بوده اند و کانون بازرگانی جهانی در مدیترانه به شمار می آمدند ، شناسایی کردند. زمین شناسان با کندن سوراخهای ژرف در بخشهای زیستی شهرهای لبنان و کاوش در نمونه ته نشینهای لایه های گوناگون زمین که هزاران سال پیش در دل خاک ساخته شده اند ، توانسته اند نمایی بخشهای بندری پونیکیان را روشن سازند. دو شهر کرانه ای سور (تیر) ، سدوم (صیدا) در لبنان ، زمانی ارزشمندترین بندرهای بازرگانی آنان به شمار می آمدند.

این دو شهر در آن روزگاران همان جایگاهی را داشتند که شهر ونیز در سده های میانی بازی می کرد و یا بندر لیورپول در بیش از 100 سال پیش و یا بندرهایی مانند شانگهای و نیویورک در زمان کنونی دارند. این دو بندر ویژه ترین کانونهای داد و ستد کالا و نیز داد و ستد اندیشه های فرهنگی میان تیره های گوناگون بودند. آنان از این بندرها همه گونه کالا همچون رنگها و پارچه ها ، نمک و شیشه را به سراسر مدیترانه و فراتر از آن می فرستادند. این دو شهر امروزه هنوز نام کهن خود را نگاه



داشته اند گرچه نوشتار آن به تازگی برگردانده شده است ولی نوار بندری و کناره راستین آنها از برای ته نشینیهایی که در 3 هزار سال گذشته از زمان پیشرفت فرهنگ پونیکیان تاکنون در این بخش پدید آمده ، سرتاسر دگرگون شده است.

هم اکنون کناره بندری شهر سدوم(صیدا) تا اندازه بسیاری برای همین ته نشینی ها در دریا بیشتر رفته ، ولی شهر سور یا تیر(صور) نمایی بندری خود را از بیخ و بُن از دست داده و به شهری دگرگون شده که از دریا دوری گرفته و دیگر یک شهر بندری به شمار نمی آید. در گذشته زمین شناسان تا اندازه ای از این دگرگونی های زمین شناسانه آگاهی داشتند ولی هیچ کس از مرزهای درست نوار بندری کهن سرخنی در دست نداشت.

به نوشته هفته نامه دانشی نیچر ، نیک مارینر از کانون اروپایی کاوش و پژوهش زیستی که پایتخت آن در فرانسه است ، به همراه همکارانش برای شناسایی این نوار بندری گم شده به کندن بخشهایی در دو شهر سور و سدوم(صور و صیدای امروزی) دست زد. به گفته مارینر ، جنگهای درونی لبنان که در دهه ۱۹۹۰ به پایان رسید از انجام کاوشها در این زمینه جلوگیری می کرد و بیشتر آگاهیهای زمین شناسان درباره گذشته باستانی این دو شهر برپایه کاوشهایی بود که از 100 سال پیش به این سو و تا پیش از 39 سال پیش به انجام رسیده بود ولی برخی از این نشانه ها درست و ریزبینانه نبودند و به واریسی و ارزیابی دوباره نیاز داشتند. برای نمونه پرتورهایی(عکسهایی) که آنتوان پوادوباردی پیشاهنگ پرتوربرداری های هوایی در نزدیک به 80 سال پیش آماده کرده بود با این نگر همراه بود که نوارهای کناره بندر کهن پونیکی(فنیقی) در همانجاست که در این پرتورها به چشم می خورد. ولی کاوشهای چندی پیش روشن ساخته که آنچه که پوادوبارد یافته بود براساسی بخشهایی از بندر کهن سور(تیر) بوده و برای بندر و بارانداز این شهر نبوده است.

مارینر و همکارانش به خواست دستیابی به شناخت درستتر مرزهای بندر کهن در دو شهر گفته شده ، در ۴ بخش این دو شهر خاکبرداریهایی کردند و با بهره گیری از روشهای سنجش زمان زیستی نمونه های ته نشین شده با شیوه کربن سنجی ، سال نمونه های چوب ، زغال سنگ ، دانه های گیاهان و پوسته تن نرم تنان بی مهره ای که بیشتر پیکرشان در پوسته آهکی لاک ماندنی جای دارد و مولوس نام دارند ، روشن کردند و به این گونه سال هر لایه از ته نشینها را با نزدیکی بسیار آشکار ساختند. این نمونه نشان می داد که دو شهر سور و سدوم از 5000 سال پیش آباد بوده اند. کاوشهای مارینر

و همکارانش نشان می دهد در دوران گرفتن شهر به دست رومیان ، آهنگ ته نشین شدن در کناره های این دو شهر تا ده برابر

افزایش یافت و شهروندان روم خاوری یا بیزانس ناگزیر بودند برای پرکار نگاه داشتن بندر ، پیاپی نوار کناره را لایروبی کنند. با این همه از برای گستره ته نشینها ، از کارهای بازرگانی این دو بندر تا اندازه بسیاری در دوران رومیها کاسته شد. از شمار ارزشمندترین دستاوردها که این کاوشها هدیه داده اند ، آن است که بندر باستانی پونیک (فنیقیه) درست در جایی بوده که اکنون کانون دو شهر سور و سدوم (صور و صیدای امروزی) به شمار می آید. کنون ، پهنه دریانوردی با شکوه پونیکیان را رها کرده و به دوره آشوریان می پردازیم.

### پهنه دریای پارس در دوره آشوریان

آشوریان پادشاهی آرتشی نیرومندی بودند که ناوگان دریایی خود را بیشتر برای کشورگشایی به کار می بردند. چنانکه نخستین سنگ نبشته های آشوری که سارگن بزرگ در 4881 سال پیش نگاشته است ، گرفتن تیلمون (جزیره) " نی دوک کی " و نیز کارهای دریایی در کرانه های دریای پارس می باشد. در این نبشته از دریای پارس با نام \* سرزمین سیاهپوستان \* یاد شده است. آنان در 3000 سال پیش سود بازرگانی بسیاری در دریای پارس داشتند و برای برتری بر بازرگانی این بخش پافشاری می نمودند. چنانکه سنگ نبشته های نارام سین آشوری جانشین سارگن ، آگهی از گرفتن ماگان یا مگان (عمان) و آوردن چیزهایی چون ، مس ، سنگ آتش زنه و گله های بز به سرزمین آشور دارد. از این گزشته در آن زمان کشتی های مگان و دیلمون (بحرین) همه گونه کالاها را میان هندوستان و بخشهای ارونند جابه جا می کردند. این گفته را همانندی مهرهای یافته شده در نزدیکی بغداد و نیز مهرهای هندی نشانگرند.

نگاره های برجسته آشوری نشان می دهد که نیروی دریایی آشوریان به گروهی شناگر (غواص) نیز آماده بود که بیشتر برای رفتن به درون دژها از راه کندکهای (خندقهای) پر از آب و آبراههای شهرها ، استادی بسیاری داشته اند. و همچنین از خیک های چرمی که از پوست جانورانی چون بز و گوسپند ساخته شده بود ، بهره می بردند تا هوای نیاز خود را برای دم و بازدم در زیر آب فراهم نماید.

آنان بنا به گواهی بسیاری از بُن مایه ها (منابع) مانند بن مایه های ارمنی ، درودگران و توپال کاران (فلز کاران) استادی بودند و کشتی های استواری می ساخته اند.

### پهنه دریای پارس در دوره بابل

بابلیان مردمی دارا و دارای ناوگان دریایی و رودخانه ای بزرگ و بندرهایی پر رفت و آمد بودند. بابل (= درگاه خداوند) برای جای گرفتن در میانه راه دریایی که ذره رود سند را به دریای مدیترانه و دریای سیاه می پیوست ، کانون بزرگ بازرگانی جهانی در آسیای باختری به شمار می رفت و بیشتر این گستردگی را از ناوگان خود داشت. نمایشنامه ایرانیان از ایسکیوس یونانی نیز دارایی بابل و استادی نیروی دریایی آنان را ستوده است و بی خود نیست که بابلی ها ، همچون مینوسی ها در یونان ، از نزدیک به 5000 سال پیش خدایانی چون \* ر \* (خدای آبهای شیرین) و بسیاری از خدایان دریایی را ، می پرستیدند. بابلیان در 2600 سال پیش بندری در کنار مرداب و نیز شهر ترویدن در کرانه باختری پالاد(فرات) بنا نمودند. از این گزشته بخت نسر (= بنده بُت ، به تازی؛ بخت النصر) دوم بابلی بندر پونیک(فنیقی) تیر یا سور(به تازی؛ صور) در کرانه خاوری مدیترانه را ویران نمود تا شهر ترویدن جایگاه بازرگانی آن بندر را بگیرد. چنانکه ترویدن تا زمان نآرخوس(دریا سالار گجسته اسکندر) بزرگترین بازار کالاهای بیابان تازیان(عربستان) و هند بوده است. شهر کلدانی اور نیز از شهرهای ارزشمند بازرگانی دریایی آن روزگار بود. بابلیان از زمان بخت نسر یکم(886 تا 863 پیش) به ایلام(ننویسیم عیلام) چیرگی داشته و از کرانه های اپاختری(شمالی) دریای پارس نیز بهره می بردند. و اینکه نمادهایی از فرهنگ و پیشینه و دریانوردی آنان در دوره هخامنشی نیز به ایران راه یافت. همچون سیمای خدای بابلی دریاها و آبها؛ " آئیس " (خدای آب و دریای بابلی ها) که به نمای نیم ماهی و نیم مشیا(آدم) بر دیوارهای کاخ بار کورش در دشت مرغاب دیده می شود.

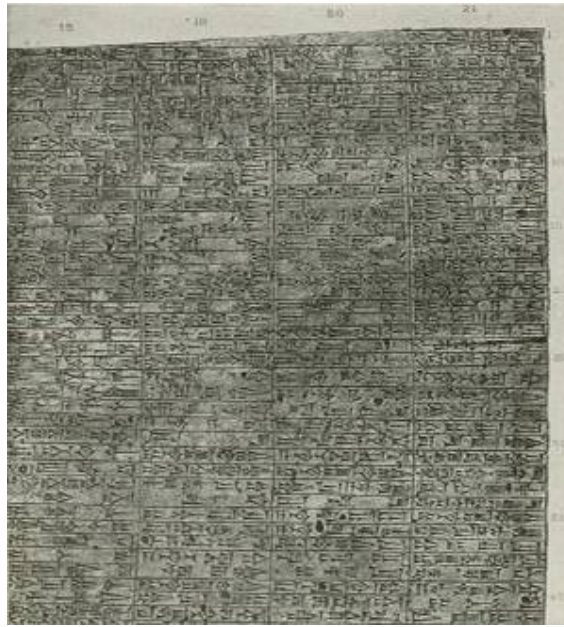
بابلیها در همسایگی ایلام(ننویسیم عیلام) نیرویی توانا و بزرگ را بنیادگزار می کردند. آنان سپس چشم به کشورهای دوختند که در کنار دریا یا رودخانه های بزرگ جای داشتند. آنان در کشورهای سومر ، اکد و سرزمینهای پیرامون آن چیرگی یافته ، دودمانهای پادشاهی پدید آوردند.

در این دوره کلدانیها که سامی نژادانی بودند و در آغاز در کنار دریای پارس می زیسته و چندین سده با پادشاهی بابل در زد و خورد بودند.

در زمانه بابلی ها نیز نگرش ویژه ای به دریانوردی بود. آنچنانکه " امورابی " (به چم؛ خویشاوند مرد درمان دهنده ، حمورابی گویش تازی آنست) پادشاه ششم از دودمان امورابیها(حمورابیها) از 4132 تا 4089 سال پیش به بهسازی کارهای کشوری پرداخت. داتهایی(قوانین) او که در کاوشهای شوش بدست آمده است و اکنون در دیرینکده(موزه) لوور پاریس نگهداری می شود این ستون که بر روی آن نوشته شده ، 2.5 متر بلندی دارد و در 34 رده با نوشتار میخی نگاشته شده است و دربردارنده 282

ماده می باشد و یکی از شگفت آورترین و کهنترین داتها در گونه خود است و درباره کشتی سازی ، کرایه کشتی ها و ... بسیاری بندهای دیگر می باشد.

درون مایه چنین نوشتاری ، نگاه دانشمندان و پژوهشگران را به سوی خود کشانده ، به گونه ای که بودن آنها را در چنان دورانی نشانگر فرهنگ بالای بابلی ها و سومریان در بیش از 4000 سال پیش می دانند.



### سنگ نبشته امورایی(حمورایی)

بابلی ها در بیش از 2600 سال پیش ، با در نگر داشتن پنداری که درباره نمایی زمین و دریای پارس در اندیشه خویش داشته اند ، از همگی خشکی ها و آب هایی که می شناختند رهیاب هایی(نقشه هایی) کشیده بودند.

یکی از این رهیاب ها بر سنگ نگاره ای که در آن نمایی زمین ، نشان داده شده در کاوش ها به دست آمده است. به هر روی دریانوردی بابلی ها نیز پله ای از پلکان بس دراز پیشینه دریانوردی ایرانیان است که امروزه ما ، در در راستای همان پلکان ره به نیلی دریا زده ایم.

## پهنه دریای پارس در دوره مادها

درباره چگونگی دریانوردی و دریانوردان ایران در دوران مادها نوشته های اندکی هست. شاید این از برای کمبود ریشه ای در بُن مایه های (منابع) پیشینه ماد، مانند نوشته ها و بُنچاکه های (اسناد) باستان شناختی باشد. کاوشهای نوین نیز، تا آنجا که کابیده شد چندان آگاهی در این زمینه برون نمی دهد. برخی از این پژوهشها چند و چون دریانوردی ایران را هماهنگ با داشته ها و نیازهای زمانه آغازین گفته اند و گرچه این گفته را در برابر با دوره هخامنشی به زبان آورده اند که درست نمی نماید.

از سوی دیگر مادها بخش بزرگ پیوندهای جهانی خود را با بیرون، همچون جنگ یا بازرگانی، را از راههای زمینی و بیشتر با کشورهایی که در باختر آنها جای داشتند، مانند آشوریان، مانایی ها و اورارتورها، برپا نمودند. بویژه که مادها، در بخش نسا و ارمنستان کوچک، بزرگترین پرورشگاههای اسب را در جهان باستان در دست داشتند و به سواره ارتش نیرومندی استوار بودند. گرچه بازرگانی اسب مادی و ارمنی در آسیای کوچک و تیلمونهای (جزایر) دریای مدیترانه، به گونه ای

رواگ (رواج) دریانوردی را در این دوره نشان می دهد، ولی این همه، کمک چندانی به دریافت چگونگی دریانوردی ایران در زمان ماد، نمی نماید. و همچنین است درباره پیروی مردمان دریانورد کرانه های کرمان و تیلمونهای دریای پارس، بخش سکاها (سیستان) و بخش پاریکانیان و درآویدیان (مکران و بلوچستان) از شاهنشاهی ایختو ویگو (آشتیگ شاه ماد). و نیز می دانیم که مادها در بناسازی، چوب سدر و سرو، و کرف (قیر) را به کار می برند. ولی درباره کشتی سازی آنان در نوشته ها، تا اندازه ای که نویسنده جسته است، چیزی یافت نشد. گرچه بی گمان، رازها و نهانی های بسیار در نهانترین زمینها و دشتها، چشم در چشم پیدایی، دریادلان و دریامنشانی را می جویند، که جوینده، خواهان پیدایی از دل نهانها هستند و امروز نزدیک است که درباره دریانوردی پیشینیانمان بیش و بیشتر بدانیم.

مادها پس از جنگ های پیاپی با آشوری ها، سرانجام با پادشاهی بابل یکپارچه شدند و هُوخستر به کمک بابلی ها پایتخت آشوری ها با نام شهر نینوا را گرفتند و آشوریان را سرنگون نمودند. به این گونه ماد با لیدی و بابل همسایه شد و سرزمینهای خود را در دریای کاسپین (نام راستین دریایی که به نادرست خزر نامیده می شود) و دریای سیاه و دریای مُکران (دریای عمان) و دریای پارس گسترش داد و نیروی دریایی ایران را در تیلمون ابرکوان (جزیره قشم) استواری بخشید.

در زمان مادها ، دامداری و پرورش شتر ، اسب ، الاغ ، گوسپند ، بز و شکار مروارید و گوش ماهی(صدف) با روش های بسیار کهن در تیلومنها و بویژه در ابرکاوان گسترش یافت. همچنین بوریا بافی(حصیر بافی) ، کشتی سازی و بافتن پارچه های بادبانی و کشتیرانی نیز در این تیلومون گسترش پیدا کرد. با چیزی که امروزه می دانیم و بسیار اندک است ، با آنکه مادها از دید نیروی دریایی ناتوان بودند ولی با داشتن ابرکاوان و بکارگیری از جایگاه ویژه این تیلومون ، پایش(کنترل) سودمندی در تنگه هرمز داشتند. به همین روی ، گرچه بابل نیروی دریایی نیرومندی داشت ، ولی برای آنکه بتواند پروانه گزر از تنگه هرمز داشته باشد ، با پادشاهی ماد برنامه دوستی و سازش ریخت.

همدوره با این زمان فونیک ها(فنیقی ها) ، بابلی ها ، هندیان ، مُدرا بیان(مصریان) و یونانیان بازرگانی دریایی جهان را در دست داشتند. کارهای کاخ سازی اورارتوها (ارمنی ها) در کنار دریاچه وان ، با نگر به راه های رودخانه ای آنجا با پیرامون آن نیز در داستانهای نیم بُن داده ای ارمنی یاد شده است.

نوشتاری داستان وار از آگاسار خیدس باستان نویس(مورخ) مورخ یونانی هست که می نویسد؛ (( اریسراس ، که فرماندار بخشی از کرانه های دریای پارس بوده است ، نخستین بار به دنبال گله اسبان خود که از شیری ترسیده و از تنگه هرمز گزشته و به تیلومون ابرکاوان(جزیره قشم) گریخته بودند ، گام گزاشته است))

برخی دیگر از نوشته های پیشینتر سخن از آن دارد که آرامگاه اریسراس در تیلومون ابرکاوان جای دارد. و از آن رو دریای پارس را \* دریای اریتره \* می نامیدند. ولی داستان دیگر را آگاسار خیدس می گوید که اریسراس زمستانها را در باکراکاتاش(پاسارگاد) می گزرانده است. از سوی دیگر برخی بر این باورند که پیش از کوروش دوم (کوروش بزرگ) باکراکاتاش بدین گونه بنا نشده بوده است ، بنابراین نام دادن این داستان به دوره مادها را گمان برانگیز می دانند. ولی کاوشها و یافتن یادمانهای ابلامی و بسیار کهن در این شهر نشان داده است که پیشینه ای بس دراز دارد و از دوره هخامنشیان جایگاه ویژه تری می یابد ، پس نوشته آگاسار می تواند به راستی نزدیک باشد.

با نگاه به اینکه باستان نویسان تا زمانها هخامنشیان را به نام مادها (مدها) می نامیدند. ولی در هر روی این گفته نشانگر است که جایگاه داران بومی به کرانه ها و تیلومونهای پارس و زیستی نمودن آنجا نگاه داشته اند. ولی خواست آنان از کوچاندن مردم تهیدست به تیلومون ها(جزایر) چندان روشن نیست.

آیا آنان در پی بهره گیری از داشته های دست نخورده پرهامی (طبیعی) و برآوری نیاز زندگانی بر پایه ماهیگیری و دریانوردی

برای آنان بوده اند یا می خواستند کم کم برتری خود را بر دریاهای همسایه نشان دهند؟

آرمان هر چه باشد، فرجام آن به مردمانی ماهیگیر و شکارچی مروارید، دریانورد و بازرگان و نیز شاید دهنده کالاها و

کارهای نیاز کشتی های رهگذر همچون بادبان و رَسَن بافی (طناب بافی) یا بازسازی کشتیها رسید. می توان گفت با دانسته ای

که دریانوردی مادها به ما می دهد، این کهن رشته دریابویی در این دوره نیز گسترش یافت و زمینه را در پهنه دریاها، برای

ناوهای دشمن شکن هخامنشی، هموار ساخت.

جاویدان پارسا درایا

#### بن مایه ها؛

- 1- نسك (کتاب) دریای پارس از اقبال یغمایی
- 2- نسك ایرانویج از پزشك بهرام فره وشي استاد دانشگاه تهران
- 3- نسك پیشینه (تاریخ) ده هزار ساله ایران از کاوشگر نژاده ایرانی زنده یاد؛ استاد عبدالعظیم رضایی
- 4- پایگاه آریارمن جُستار کنکاشی در برخی نامهای گیتایی (جغرافیایی) کهن ایران از جواد مفرد کهلان
- 5- پایگاه فرهنگ و اندیشه از جواد مفرد کهلان
- 6- پایگاه [www.keshtisazan.blogfa](http://www.keshtisazan.blogfa) نوشته ای از پزشك ایرج نبي پور (دانشگاه پزشکی بوشهر)
- 7- پایگاه [www.fareiran.com](http://www.fareiran.com) جُستار عراق دل ایرانشهر از عبدالله مرادعلی بیگی
- 8- پایگاه [www.qeshm.ir](http://www.qeshm.ir)، جُستار آشنایی با تیلمون ابرکاو (قشم)
- 9- پایگاه ایران تاریخ از امیر حسین خنجی
- 10- پایگاه [www.hamshahrionline.ir](http://www.hamshahrionline.ir)
- 11- پایگاه واژه یاب زنده یاد دهخدا
- 12- پایگاه ویکی پدیا جُستار امورایی (حمورایی)
- 13- واژه نامه های زنده یاد کسروی
- 14- واژه نامه فرهنگ پایه از تهمورس جلالی

واژه نامه

واژه	چم یا برابر پارسی واژه
1	آجر
2	آفریقا(نام کشور)
3	آفریننده
4	ادویه
5	استقلال
6	اصیل
7	افزون
8	انسان
9	بابل(نام کشوری بود)
10	باج گزار
11	بحرین(نام کشور)
12	بخت النصر(پادشاه بابلی)
13	بعدي
14	بندر بوشهر
15	بیبیلوس(نام شهر)
16	بین النهرین
17	پاسارگاد(واژه یونانی)
18	تاراج
19	تاریخ
20	تونس(نام کشور)
21	جزیره
22	جزیره قشم
23	جنوب
24	چخماق
25	حران(نام شهر)
26	حصیربافی
27	حمله
28	حمورابی(پادشاه بابلی)
29	مرجان
30	خندق



31	دجله(نام رود)	اروند(نام ساسانی و نام راستین این رود که در شاهنامه آمده، تیزرو) - تیگره(نام هخامنشی به چم؛ تیزرو)
32	درّه	درّه
33	دریای خزر	دریای کاسپین(نام بسیار کهن و راستین این دریا)
34	دریای عمان	دریای مُکران
35	دفاع	پدایند
36	دولت	کراد
37	رواج	رواگ
38	ساعت	تسوك
39	سند	بُنچاك
40	سوریه(نام کشور)	سورستان(مانند روسیه که گویش درست آن به گفته زنده نام کسروی؛ روسستان است)
41	شبه جزیره	تیلمون مانند
42	شرق	خاور
43	شمال	آپاختر
44	صور(نام شهر)	سور - تیر(نامهای کهن شهری در لبنان امروزی) به یونانی؛ تیروس
45	صیدا(نام شهر)	سدوم(به چم؛ نهانی گاه ، شهری در لبنان امروزی)
46	طبیعت	پَرهام
47	طناب	رَسَن - ریسمان
48	طوفان	توفان
49	ظرف	آوند
50	عاج	آج
51	عراق(نام کشور)	بابل کهن(عراق به چم؛ کرانه رود و تازی شده‌ی واژه‌ی پارسی " اراك" است و این واژه با واژه " ایران" هم ریشه می‌باشد و به چم؛ سرزمین " ایرها" یا " آرینها" است)
52	عربستان	بیابان تازیان
53	عکس	پَرَتور
54	عمان(نام کشور)	مگان(نام کهن این کشور)
55	عمو(برادر پدر)	آمو - آمو
56	عنبر	آنبر(نوشتار درست واژه اینگونه است)
57	عیلام(نام شهر و کشور)	ایلام(کشور برآمدن خورشید ، نوشتار عیلام نادرست است)
58	غرب	باختر
59	غواص	شناگر

60	فارس	پارس
61	فاصله	بازه
62	فرات(نام رود)	پالاد(به چم؛ اسب یک)
63	فسا(نام شهر)	پسا(نام راستین این شهر)
64	فلز	توپال
65	فلز کاران	توپال کاران
66	فلسطین(نام کشور)	پالستین(نام راستین این کشور)
67	فینیقی	پونیکی
68	قانون	دات - داد
69	قایق	کرجی
70	قبرس(نام این کشور به زبان تازی)	کیپرس(پارسی)کیپروس(یونانی)(برای بودن کانه‌های(معدنهای) "مس" یا "مسدر" آنرا اینگونه می خوانند)
71	قرون وسطی	سده های میانی
72	قلع	ارزیز
73	قیر	کرف
74	کتاب	نَسک
75	کنترل	پایش
76	گجسته(واژه کهن پارسی)	نپرین شده
77	گله	گله
78	گوسفند	گوسپند
79	مصر(نام کشور)	مُدراي(نام کشور مصر در سنگ نیشته داریوش شاه در بیستون)
80	معاصر	همدوره
81	معدن	کان(کانه‌ها به تازی می شود؛ معدنیها)
82	معنی	چَم
83	مملکت	کشور
84	منبع	بُن مایه
85	مورخ	باستان نویس
86	موزه	دیرینکده
87	نجاری - نجاران	درودگری - درودگران
88	نقره	سیم
89	وفادار	وِپادار(پادار = ایستا و پایدار)
90	یمن(نام کشور)	هاماوران(نام کهن یمن)