

مجله مطالعات ایرانی

دانشکده ادبیات و علوم انسانی

دانشگاه شهید باهنر کرمان

سال دوازدهم، شماره بیست و چهارم، پاییز و زمستان ۱۳۹۲

سیر تکوین و تکامل اقشار دریانورد در عصر هخامنشی*

دکتر علی بحرانی پور

استادیار گروه تاریخ دانشگاه شهید چمران اهواز

چکیده

آریاها در اصل قومی دامدار در نواحی داخلی آسیای میانه بودند که با دریا و دریانوردی ارتباط چندانی نیافتند؛ تاسیس شاهنشاهی هخامنشی، شاید برای نخستین بار آریاهای ایرانی با دریا و دریانوردی به طور جدی رویارو گشتند. درباست‌های زمانه همچون توسعه امپراتوری هخامنشی از گرداگرد خلیج فارس و دریای سرخ تا شرق مدیترانه و ارتباط با ملل دریانوردی چون بابلیان، ایلامیان، فنیقیان، مصریان و رویارویی با یونانیان، هخامنشیان را به سوی دریاها سوق داد. بدان منظور ابتدا از تجارب و تجهیزات ملل تابعه خویش بهره گرفتند و به تدریج با بروز جنگ‌های دریایی در دریای اژه و مدیترانه، دانش مدیریت دریاها را به دست آورده، قشری چند ملیتی از دریانوردان را پدید آوردند که تحت مدیریت مقامات هخامنشی به کار مشغول بود. هدف مقاله حاضر شناخت سیر تکوین و دگرگونی این قشر است.

واژه های کلیدی: دریانوردی، نیروی دریایی هخامنشیان، هندیان، فنیقیان، بابلیان، مصریان، یونان.

۱- مقدمه

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

سوال اصلی تحقیق آن است که با توجه به آنکه آریاها در آغاز دریانورد نبوده اند، قشر دریانورد در جامعه ایرانی عهد هخامنشیان چگونه تکوین یافت و دگرگون شد؟

فرضیه حاکی از آن است که دریانوردانی که در خدمت هخامنشیان قرار داشتند در آغاز از ملل همسایه و غیر آریایی بودند؛ اما به تدریج انتقال تجارب آنان تحت مدیریت ایرانی به پیدایش یک قشر دریانورد ایرانی منجر شد.

۲- بحث

۲-۱- بنیانگذاری نیروی دریایی ایران تحت فرماندهی پارس‌ها در

عصر داریوش

هرچند در عهد کوروش، کاخ‌هایی در نزدیکی برازجان بر ساحل خلیج فارس ساخته شده بود و همچنین در روزگار لشکرکشی کمبوجیه به مصر از

دریانوردان و کشتی‌های فنیقی بهره برده بود؛ در عهد داریوش یکم، فتح هند تجارب دریانوردی این قوم را در اختیار ایرانیان قرار داد.

با توجه به شواهد اساطیری، باستان‌شناختی و اندکی تاریخی موجود، منطقی‌اً اقشار و گروه‌های متنوعی بر کشتی‌های هندی مشغول به فعالیت بوده‌اند؛ اما دانشمندان معتقدند که اولین تلاش هندیان برای تشکیل یک نیروی دریایی در زمان چاندارگوپتا 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 معاون برای همکاری با دریادار می‌شد. بر طبق گفته مگاستنوس، منصبی به نام *ناوادایاکسا Navadhagaksa* (فرمانده ناوگان) نیز، وجود داشت که وظایف گوناگونی برعهده داشت. وی بایستی به محاسبات مربوط به دریانوردی در اقیانوس هند، دهانه رودها، دریاچه‌ها و رودهای مجاور شهر *ستھانییا sthaniya* و دیگر شهرهای مستحکم رسیدگی می‌نمود. وی می‌توانست به طور کامل یا تا اندازه‌ای کشتی‌هایی را که دچار خطر یا مشکلی شده بودند و یا کالای آنها آبدیده می‌شد را از عوارض و مالیات راهداری معاف نماید. وی می‌بایست پل‌هایی بر همه رودهای کشور بنا می‌کرد و بدین منظور مالیاتی را از مردم دریافت می‌نمود. از این مطالب بر می‌آید که ناوادایاکسامی شهر کائوتالیا *Kautalya* عمدتاً وظایفی مدنی و تجاری داشت و عملاً دخالتی در امور نظامی نیروی دریایی نداشت.

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 (<http://indiannavy.hic.in>)

در هر حال مشهورترین سند دریانوردی ایرانیان، کتیبه کانال سوئز است که داریوش، منظور از حفر آن را چنین عنوان می‌کند: «من پارسی هستم، از پارسی مصر را گرفتم. من فرمان دادم این آبگذر را بکنند. از آب روانی به نام نیل که در

مصر جاریست به سوی دریایی که از پارسی می آید... و کشتی ها از میان آن از مصر به سوی پارس روان شدند؛ چنانکه من اراده کرده بودم» (هرودت، ۱۳۵۶، ج ۴: ۲۶۸؛ نشأت، بی تا: ۳۵)؛ گویی از کلام داریوش بر می آید که می خواسته خلیج فارس را در کانون توجه دریانوردی قرار دهد. از این گذشته، وی احتمالاً در پی برقراری حاکمیت و نظارت بیشتر دربار هخامنشی بر امور دریانوردی قلمرو وسیع خود و سلطه بر ناوگان هند و بهره گیری از تجارب دریانوردان هندی بوده است.

به نظر می رسد که یکی از انگیزه های لشکرکشی وی به سرزمین سکاها و سپس به اروپا، اعمال حاکمیت هخامنشیان بر دریای سیاه، دریای مرمره و اژه، مطیع نمودن ایونی های آسیای صغیر و یونان و نظارت بر تجارت دریایی و ناوگان آن مناطق بوده است (غیاث آبادی، ۱۳۸۰: ۲۱۵؛ داندامایف، ۱۳۸۱: ۷-۱۸۶)؛ چنانکه پیش از این گفته شد، دریانوردی در سواحل و جزایر متعدد دریای اژه و یونان و سواحل آسیای صغیر سابقه ای بس دیرینه دارد و اقوام مینوئن از قدیم ترین نمایندگان آن بوده اند.

کورنت که در باریکه ای میان دریای اژه و جزیره ساموس از مراکز اصلی دریانوردان یونانی بود؛ جزایر همسایه را به تصرف ناوگان خود درآورد که در حمله کمبوجیه به مصر، در جبهه ناوگان هخامنشی همکاری داشتند. شهرهای فوکویا Phokaia و مسالیا Messalia نیز، چنان ناوگانی داشتند که گاه بر ناوگان کارتاژ، مهاجر نشین فنیقی شمال افریقا (تونس امروز) پیروز می شدند. به قول توسیدید، پس از جنگ دریایی تروا، کمتر کشتی هایی با ۱۴۴ پاروزن وجود داشت؛ بلکه بیشتر کشتی ها همانند روزگار گذشته، زورق هایی پنجاه پارویی بودند. بنابراین قشر دریانورد رو به انحطاط رفته بود؛ البته لشکرکشی های داریوش موجب اتحاد ناوگان یونانی و ساخته شدن کشتی های بزرگ در جزیره سیسیل و کرکورا در سواحل ایتالیا شد (توسیدید، ۱۳۷۷: مقدمه، ۳۳). مردم فنیقی نژاد قبرس و جزایری چون لسبوس، ناکسوس و خیوس نیز دریانوردان ماهری بوده اند که در حوضه مدیترانه فعالیت می کردند.

داریوش پیش از لشکرکشی به یونان، برای اطمینان از پشت جبهه خود به نبرد سکاها رفت؛ به این منظور وی از سراسر کشور کارگرانی گردآورد تا پلی بر تنگه بسفور بسازند و نیز دستور داد که کشتی‌هایی به این منظور ساخته شود و خود سوار بر کشتی به گردش در سواحل دریای اژه و نظارت بر روند ساختمان پل پرداخت. در این لشکرکشی حدود ۶۰۰ کشتی جنگی شرکت داشت و اداره کشتی‌های شاهي در دست یونانیانی از نواحی ائولی و هلسپونت (دریای مرمره) قرار داشت؛ چنانکه فرمانده کشتی‌های منطقه می‌تیلن شخصی از اهالی جزیره لسبوس به نام «کوئس پسر ارکساندر» بود. سکاها در این مدت، ابتدا تمامی ملوانان طوفان زده و یونانیانی را که تصادفا در سواحل خود دستگیر می‌کردند، برای خدایان خود قربانی می‌نمودند (هرودت، ۱۳۵۶، ج ۵: ۲۸۷). این وضع زندگی دشوار و آسیب‌پذیر ملوانان را نشان می‌دهد. همچنین وقایع فوق‌نشان می‌دهد که نیروهای دریایی یونان در حالتی نیمه مستقل و فقط به عنوان متحد یا تابع به ارتش داریوش پیوسته بودند و هنوز نمی‌توان آنان را در طبقه چند ملیتی دریانورد ایران عصر هخامنشی جای داد، به ویژه که فرماندهان این ناوگان، یونانی بودند؛ البته ساتراپ‌های ایرانی از جمله آریا رامنس ساتراپ کاپادوکیه در آسیای صغیر نیز، نظارتی کلی بر ناوگان قلمرو خود داشتند و علاوه بر پشتیبانی دریایی از نیروهای هخامنشی، اطلاعات مورد نیاز ناوگان هخامنشی را درباره جغرافیا، راه‌ها و پایگاه‌های دریایی یونان تأمین می‌نمودند. این اطلاعات را جاسوسانی که خود را بازرگانان دریانورد معرفی می‌نمودند، فراهم می‌کردند.

در کنار ساتراپ‌ها، فرماندهان ارتش هخامنشی از جمله مگابات، پسر عمو و دریاسالار داریوش 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 در ناو خود بر عرشه پایین کشتی به طناب کشید؛ به طوری که سرش بیرون و بدنش در کشتی بود.

ماردوینوس نیز، بر ۳۰۰ کشتی و ۲۰ هزار سپاهی نظارت داشت؛ اما نیروهای وی در طوفانی در دماغه آتوس از بین رفت (۴۹۳ ق.م). آرتافرئیس هم برای فتح کلیکه در آسیای صغیر، ارابه‌ها و اسب‌های ایرانی را با کشتی به صحنه جنگ انتقال داد (حسن، ۲۵۳۵: ۴۰-۳۹؛ هرودت، ۱۳۵۶، ج ۵: ۷-۳۰۴). فرماندهی ناوگان را مگابات - پسر عموی داریوش - و آریستاگوراس - مشاور یونانی وی در امور دریایی برعهده داشتند.

طبق نوشته هرودت، آریستاگوراس نقشه‌ای جهان نما داشت که بر صفحه‌ای برنزی حک شده بود و رودها و دریاها را نشان می‌داد (همان: ۱۵-۳۱۴ و ۳۰۷).

در نتیجه چنین کوششی‌هایی مراکز دریایی یونان از جمله جزایر لسبوس، لمنوس، ایمبروس، ساموس (به وسیله اتانس=هوتانه) و تراکیه به وسیله مگابیز و نیز جزیره ثروتمند قبرس و ناوگان وسیع آن به تصرف هخامنشیان در آمد و ضمیمه نیروی دریایی هخامنشی شد؛ از این گذشته برخی از یونانیان؛ به ویژه شورشیان मिलت 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 «۴») یاد کرده است و احتمالاً این تبعیدیان همان سربازان، ملوانان پاروزنان و ناوبان‌هایی بودند که طی شورش मिलت در اتحادیه یونانیان، علیه نیروهای داریوش حضور داشتند. هرودت می‌نویسد که در سرکوب شورش मिलت، به جز ناوگان فنیقی که با جان و دل خدمت می‌کردند؛ زیرا کمتر از سایر ملل مالیات می‌دادند؛ مصریان، قبرسی‌ها و دریانوردان کلیکه به ارتش هخامنشی یاری می‌رساندند. این تحولات نشان می‌دهد 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 کشتی‌سازی فنیقی و آسیای صغیر و سواحل بسفر و داردانل به امر شاهان هخامنشی فعال بود و کشتی‌هایی می‌ساخت که از کشتی‌های یونانی بزرگ‌تر و سریع‌تر بود (هرودت، ۱۳۵۶، ج ۲: ۲۲۴ و ج ۵: ۲۰-۳۱۹ و ۳۳۰،

رائین، ۱۳۵۰، ج ۱: ۱۳۴) 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 سازمان دهنده ارتش و هسته مرکزی آن را پارسیان تشکیل می دادند؛ گرچه بنا به گواهی پاپيروس‌های الفانتین، تعداد آنها در ارتش از ملل دیگر کمتر بود. فرماندهان نیروی دریایی از سه قوم پارسی، مادی و سکایی انتخاب می شدند. هرودت، علت این امر را احترام و اعتماد پارس‌ها به اقوام نزدیک و همسایه خود می‌داند (پگوسکایا و دیگران، ۱۳۵۴، ۲۸؛ ورائین، ۱۳۵۰، ج ۱: ۱۳۴).

۲-۲- خشایار شاه اول و عصر زورآزمایی دریایی ایران و یونان

خشایار شاه اول (۴۶۶-۴۸۵ 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 می‌دهد که ایرانیان به حدی از تجربه در دریانوردی رسیده بودند که بنا به گواهی هرودت، پارسی‌ها در نبرد دریایی سالامیس بهتر از فنیقی‌ها و مصریان می‌جنگیدند؛ از این گذشته، پس از غرق شدن ناوگان ماردونیوس بعد از نبرد پلاته، دو مهندس ایرانی به نام‌های بوباریس، فرزند مگابیزوس و آرتاکایوس، پسر آرتایوس، دماغه آتوس در سواحل یونان را عریض کردند؛ چنانکه دو قایق پارویی از آن می‌توانستند بگذرند (سامی، ۱۳۵۷: ۲۶۸؛ ورائین، ۱۳۵۰، ج ۱، ۱۲۵؛ حسن، ۴۷). با این حال، 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 به دست 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 تیمستوکل، سیاستمدار آتنی، از جمله ستزیمبروت می‌گفتند که تیمستوکل «نیزه و سپر را از آتنی‌ها گرفت و پارو به دستشان داد» وی نیروی دریای منظمی به وجود آورد؛ چنانکه برهر ناو آتنی هجده مرد جنگی، شامل چهار تیرانداز و بقیه

مسلح به خنجر و نیزه و سپر قرار می گرفت (پلوتارک، ۱۳۶۹: ۹-۳۰۸، ۳۲۳ و ۳۳۲).

قشربندی نیروی دریایی ایران هم در عهد خشایار به این صورت بود که پس از خشایار شاه که خود را «سالار دریا» می نامید، در کنار محدود فرماندهان یونانی، از قبیل تمیستوکل از افراد خاندان هخامنشی برای عهده داری مناصب عالی آن استفاده می شد که از جمله آنها است: *بربا پیگن* پسر داریوش، *پرکراسپه* پسر اسپاتین، *مگاباز* پسر مگابت *آریامنس*، *تی تروس* *تس* و *هخامنش* پسر داریوش از دختر گریاس که فرمانده ناوگان ایونیه و کاریه در زمان خشایار شاه بود.

از این گذشته، فرماندهانی چون *آرتمیسیا*، همسر حاکم سابق کاریه و دختر لوگدامیس، فرماندار هالیکارناس با ناوگان خود علیه یونانیان با خشایار شاه متحد شده بودند و بنا به گفته هرودت هیچ کدام از فرماندهان تابع ایران به اندازه او به خشایار شاه رأی صائب نداده است و راهنمایی گرانها نکرده است. و پنج ناوی که وی فراهم نموده بود؛ پس از ناوهای فنیقی، معروف ترین ناوها بود.

شاهزادگان هخامنشی در نیروی دریایی، علاوه بر فرماندهی، گاه به سفرهای اکتشافی نیز اعزام می شدند و حتی این سفرهای پررنج و طولانی به عنوان مجازاتی برای برخی از آنان تلقی می شد؛ چنانکه *ستاسپه* پسر *چیش* پیش به سبب جرمی ملزم شد که در قبال آزادی خود سواحل دور آفریقا را اکتشاف کند؛ اما پس از ماهها کشتیرانی پررنج، نومیدانه از همان راه لیبی به مصر بازگشت و به حکم خشایار شاه اعدام شد.

در اقشار پایین تر از فرماندهان، تنوع ملیتی در میان افراد نیروی دریایی خشایار شاه 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 از ترکه های بیر، نیزه کوتاه و کمان های 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- فتیقیان، سریانیان و فلسطینی ها که ملوان های آنان، کلاه خودی شبیه یونانیان و سینه بند کتانی و سپر و زوبین داشتند (۳۰۰ ناو).
- ۳- ملوانان مصری با کلاه خودهای مشبک، سپر گوله لبه پهن، نیزه های چوبی، تبر زین سنگین، زره و کارد بر کمر (۲۰۰ ناو).
- ۴- قبرسی ها که خود را به سالامیس و یونان منتسب می ساختند، برخی را فنیقی یا حبشی می نامیدند از سرزند (عمامه) و مانند بیشتر ملوان ها، کلاه خود نوک تیز استفاده می کردند.
- ۵- ملوانان کلیکی که کلاه خودهای بومی، سینه بندهای پشمی، سپر سبک از پوست خام، دوزوبین، شمشیری شبیه به شمشیرهای مصری داشتند و خود را به فنیقیان منتسب می نمودند. (۱۰۰ ناو).
- ۶- ملوانان پامفیلی دارای اسلحه های یونانی و منتسب به یونانیان پس از جنگ تروا (۳۰ ناو).
- ۷- لیککی ها، زره بر ساق پا و سینه بند، کمان چوبی، تیرهایی از جنس نی و بدون سپر، خنجر و چنگک (قلاب) و کارد داشتند (۵۰ ناو).
- ۸- دوری های آسیایی، اصلاً از پلوپونز و مجهز به تجهیزات یونانی بودند (۳۰ کشتی).
- ۹- کاری ها، مجهز به تجهیزات یونانی و چنگک و کارد (۷۰ کشتی).
- ۱۰- ایونی ها مجهز به اسلحه های یونانی.
- ۱۱- جزایر نشین ها (جزایر یونان) مجهز به اسلحه های یونانی.
- ۱۲- ملوان های شهرهای کرانه هلسپونت (داردانیل) و بسفور مجهز به اسلحه های یونانی و برخی از آنان به حفاظت پل های تنگه های بسفور و داردانیل گماشته می شدند.
- غواصان در عصر هخامنشی نیز، نقش مهمی را در میان دریانوردان بر عهده داشته اند؛ چنانکه هرودت در شرح نبردهای دریایی خشایارشا می نویسد: «در

کشتی‌های پارسی مردی بود سکولیس ام، اهل سیون که از ممتازترین غواصان زمان بود.» (هرودت، ۱۳۵۶، ج ۷: ۲-۳۸۱؛ کتاب چهارم (ملپومنه): ۲۶۸؛ حسن، ۲۵۳۵: ۹-۴۷ و ۴۲۸-۴۳۰)

هرودت، تعداد ناوگان تحت فرمان خشایار شاه را ۴۲۰۷ کشتی ذکر می‌کند که از انواع گوناگونی بوده اند که از کشتی‌های حمل اسبان و قایق‌ها تا ناوهای «تری رم» (سه رده ای) که دارای سی تا پنجاه پارو بودند، را شامل می‌شد. این کشتی‌ها سربازان پارسی، مادی و سکایی را جابه‌جا می‌کردند، که افسران ملل گوناگون به عنوان مزدور، زیر دست آنان فعالیت می‌کردند؛ از این گذشته، ناخدایان و ناو بانانی ماهر به علوم دریانوردی اعم از جغرافیا، ستاره‌شناسی و هواشناسی و... در این کشتی‌ها حضور داشتند و نیازهای علمی استراتژیست‌های نظامی و حتی شاه را برآورده می‌کردند و گاه اطلاعات آنان به طور مکتوب به نظر خشایار شاه می‌رسید (هرودت، ۱۳۵۶: ج ۷، ۳۷۵ و ۳۷۸ و ۳۸۱).

در رده پایین تر از سربازان و ناو بانان و سکان داران، پارو کشان قرار داشتند که در هر کشتی سه رده ای، حدود سی تا پنجاه نفر از آنان به پارو زنی مشغول بودند؛ البته در هنگام وزش باد موافق، بادبان‌ها کار این قشر را آسان‌تر می‌نمودند. به نظر 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 بر عهده داشتند (همان: ۲-۳۸۱).

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 اسپارت‌ها وسایلی ساختند که به وسیله آن کشتی‌های خود را از خشکی از تنگه کورنت به دریا می‌رساندند.

۲-۳- روزگار پس از خشایارشا و جایگزینی سیاست «تفرقه بینداز و حکومت کن» و کاهش جنگ‌های دریایی

جانشینان خشایارشا از زمان اردشیر اول (۴۲۵ - ۴۶۶ 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 سر از اطاعت هخامنشیان پیچیده بودند را سرکوب می نمودند؛ اما از این پس سیاست کلی آنها تشدید رقابت و درگیری میان آتن و اسپارت برای رفع تهدیدات آنان بود. قبرسی‌ها نیز از دیگر ملل دریانورد دولت اردشیر اول هخامنشی محسوب می شدند که سیمون آتنی، رئیس اتحادیه دولت شهرهای یونانی علیه هخامنشیان، به انتقام شکست در مصر سعی در تهدید آنها نمود؛ ولی با سیصد ناو قبرسی به فرماندهی آرتابازوس (دریا سالار ایرانی) و ناوهای بسیار بیشتری به فرماندهی مگابیزوس در کلیکیا مواجه شد؛ اما نهایتاً یونانیان پیروز شدند و صد کشتی از فنیقی و کلیکی به غنیمت آنان رفت. مجموع این وقایع نشان می دهد که سرداران مزبور، که خود معمولاً 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 متوسل می شدند؛ البته در عین حال پایگاه‌های دریایی خود در مجاورت یونان؛ به ویژه فنیقیان قبرس، را حفظ و تقویت می نمودند (توسیدید، ۱۳۷۷: ۵۹ و ۲-۱۶۱ و ۸-۴۸۷ و حسن، ۱۳۵۶: ۵۲-۵۰).

روایات اساطیری ایرانی مربوط به سفرهای داراب در دریای یونان و عمان و حکومت وی در آنجا که برخی او را با اردشیر دراز دست (اردشیر اول هخامنشی) قابل انطباق می دانند نیز، کما بیش به رونق دریانوردی در آن اعصار اشاره دارد. شاید بتوان این اشارات را بقایایی از خاطرات گذشته این اقشار دریانورد به شمار آورد (الطرسوسی، ۲۵۳۶، ج ۱، مقدمه: ۲-۹۱، ۱۳۴ و ۱۱۸ - ۱۰۶ و ۲۰۵).

پس از سلطنت کوتاه خشایار شاه دوم (۴۲۴-۴۲۵ ق.م) با آغاز سلطنت داریوش دوم (۴۰۴-۴۲۴ ق.م)، روابط ایران و یونان در دریا از سر گرفته شد. در این زمان، تیسافرن Tissaphernes از سوی داریوش دوم به عنوان ساتراپ لیدیّه، 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 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 کشتی‌های او بر دیگری برتری نداشته باشند.^{۷۸} مطالب فوق نشان می‌دهد 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 هست. آنان که در گذشته برای حفظ تمامیت یونان جانفشانی می‌نمودند؛ 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 (توسیدید، ۱۳۷۷: ۴۵۰ و ۳-۴۹۲).

با افزایش شکایات آتنی‌ها و به ویژه توطئه‌های دریابان علیه تیسافرن، کوروش صغیر، پسر داریوش دوم جایگزین تیسافرن شد (۴۰۷ ق.م). اسپارتی‌ها، دریادار نه‌آرخوس، حاکم ناحیه افسوس را برای طلب مال نزد کوروش صغیر فرستادند و از دست تیسافرن شکایت نمودند. نه آرخوس مدتی، 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 بود و احتمالاً فرماندهی ناوگان وی را برعهده داشته است (گزنفون، ۱۲۵۲: ۱۱-۱۰ و ۲۱ و ۲۴). این مسائل نفوذ یونانیان در نیروی دریای ایران را نشان

می دهد؛ چنانکه دریادار جزیره سامس نیز با ۳۵ کشتی خود به نیروی دریایی کورش صغیر پیوست. جاذبه ثروت هخامنشیان عامل اصلی در جذب این گروه‌ها بود.

یکی دیگر از عوامل تضعیف ناوگان هخامنشی، استقلال مصر از امپراطوری (۴۰۰ ق.م) و نیز تلاش‌های یونانیان برای تصرف آسیای صغیر و قبرس و پایگاه‌های دریایی آنجا بود (۳۸۷ ق.م). تلاش‌های موفقیت آمیز اردشیر سوم (۳۳۶-۳۵۸ ق.م) در تسخیر مجدد مصر نیز، نتوانست ناوگان دوره درخشان خشایار شاه و داریوش بزرگ را احیا نماید.

در اواخر عهد هخامنشی تا زمان داریوش سوم (۳۳۰-۳۳۶ ق.م) ناوگان هخامنشی از عملیات دریایی به تجارت دریایی روی آورد. گرچه ضعف آخرین شاهان هخامنشی نمی توانست امنیت و امکانات مورد نیاز تجارت دریایی را تامین نماید؛ اما بنا به گواهی نثارخوس، دریا سالار اسکندر مقدونی، در سواحل شمالی و جنوبی خلیج فارس بنادر پر رونق و ثروتمند و دریانوردانی ماهر وجود داشت که از آن جمله جزیره مازانس که (نثارخوس حاکم آنجا را به عنوان راهنما برای ورود به مصب کارون (= پاسیتیگرس Pasitigris) به همراه خود برد. این مراکز با پایگاه‌های مهم دریانوردی و تجارت جهان باستان از هند و مصر و فنیقیه (به ویژه صیدا) و یونان (جزیره دلوس و سالامیس) ارتباط تجاری و فرهنگی داشت (اقتداری، ۱۳۶۴: ۱۱۱؛ شاپور شهبازی، ۱۳۷۹: ۱۰۱؛ ومهندسین مشاور گنو، ۱۳۶۸: ۱۳-۱۲؛ حسن، ۱۳۵۶: ۶-۳۵)

۳- نتیجه گیری

داریوش با اکتشاف مصب رود سند و حفر کانال سوئز، انحصار تجارت مصر تا هند را به دست آورد و تاجران هندی مصری، ایلامی، مکرانی، بابل و فنیقی را به خود وابسته تر کرد و موجب شد که روابط و اشتراک مساعی و تبادل تجارت نزدیک‌تری با هم داشته باشند. از سوی دیگر، آغاز به تشکیل نیرویی دریایی کرد که اگر چه هسته آن را فنیقیان تشکیل می دادند؛ اقوام دریانورد

دیگری چون ایونی های سواحل شرقی اژه، یونانیان، هندیان، مصریان، عیلامیان و بابلیان نیز در آن حضور داشتند.

وی فرماندهی عالی این نیروی دریایی را به شاهزادگان هخامنشی و سرداران مورد اعتماد سپرد. در زیر دست این افراد، فرماندهان کوچک‌تر از ملل گوناگون قرار داشتند که هر یک کشتی های متعلق به خود را فرماندهی می نمودند. تاجران دریایی هندی، فنیقی، مصری و بابلی و ایلامی نیز، تقریباً در همین ردیف قرار داشتند و هر یک در کشتی خود بر گروهی از زیردستان خود فرمان می راندند. سربازان دریایی که گاه ناوبانان نیز، نامیده می شدند: از ملل گوناگونی تشکیل شده بودند و در میان آنان تیراندازان پارسی و نفت اندازان ایلامی مشهور بودند. پس از سکان داران، ملوانان و دیده بانان از دیگر اقشار دریانورد بودند که از ملل گوناگون بوده و خدمات داخلی و فنی کشتی را بر عهده داشتند. پاروزنان، پایین ترین قشر دریانوردان بودند که معمولاً از میان اسرای جنگی و بردگان بودند. با توجه به فتوحات داریوش در حبشه و شمال افریقا احتمال حضور بردگان سیاه در این طبقه بسیار است.

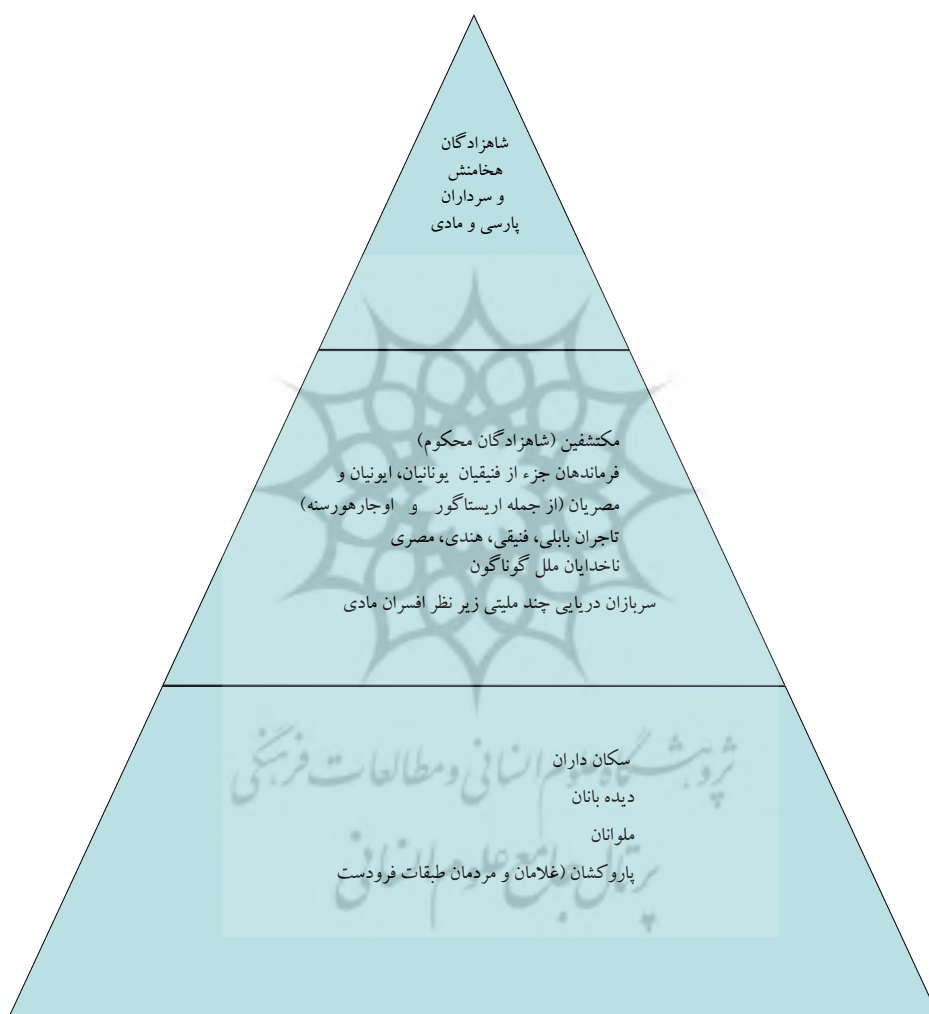
در زمان خشایار شاه، جنگ های متعدد دریایی با ملل دریانوردی چون یونانیان صورت گرفت. وسعت ناوگان خشایار شاه و تجهیزات بی شمار آنها نشانه رشد دریانوردی و استقرار طبقات دریانورد بحت خدمت ارتش هخامنشی بود. فرماندهی عالی این نیروها از پیش، به انحصار پارس ها در آمد. به نظر می رسد که در عصر خشایار شاه؛ حتی ناوگان تجاری برای نبرد با یونانیان بسیج شده بودند و حتی تاجران، حداقل برای جابه جا 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 می توان وابستگی به مواجب دولت و فرمانبرداری مطلق از دربار هخامنشی بود آنان به جای تجارت، وظیفه حمل و نقل و تهیه تدارکات مورد نیاز ناوگان و نیروها را بر عهده داشتند. پس از این طبقه، سربازان دریایی، ناوبانان و ملوانانی بودند که مسلح شده بودند. در این طبقه، بیش ترین تنوع ملیتی وجود داشت. سکان داران، دیده بانان و پاروکشان، که تعداد قابل توجهی را در هر

کشتی تشکیل می دادند، در طبقه بعدی قرار داشتند. این مطلب نشانه تنزل اجتماعی قشر سکان دار و دیده بان در حد پاروکشان و اعتلای پایگاه اجتماعی سربازان دریایی به سبب حکمفرما بودن شرایط جنگی در عصر خشایارشا می باشد؛ علاوه بر این در عصر خشایارشا، یک قشر جدید (مستخدمین و مسئولین نگهداری چارپایان در کشتی ها) به دریانوردان افزوده شد یا حداقل تعداد آنان افزایش چشمگیری یافت (۸۰ نفر در هر کشتی). این امر با توجه به تجهیزات وسیع و ارتش پرجمعیت خشایارشا قابل توجه است.

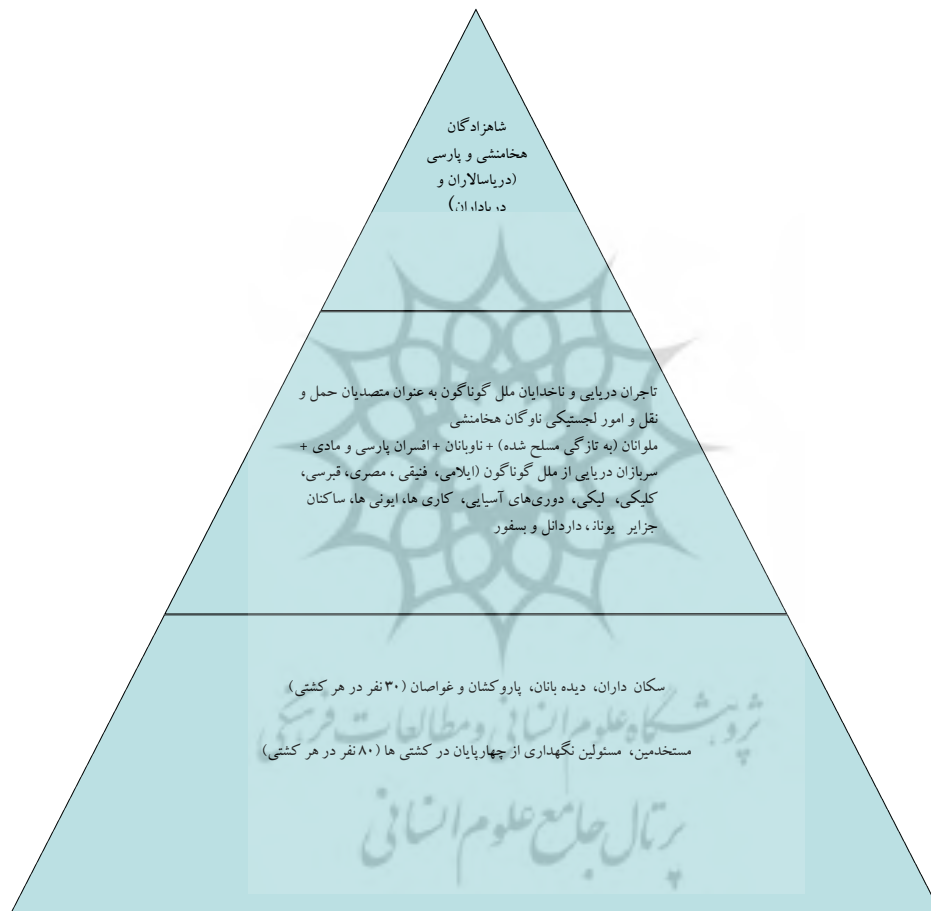
از زمان اردشیر اول، ناوگان دریایی تضعیف شد؛ بنابراین لزوماً تاجران دریانوردی که در فرمان خشایارشا به ارتش پیوسته بودند؛ به کار تجارت خود (عمدتاً با هند و مصر) بازگشتند؛ تا آنجا که بسیاری از فرماندهان دریایی سابق هخامنشی به تجارت روی آوردند و تبدیل به تاجران دولتی شدند و حتی از طبقه تاجران آزاد دیرپا پیش گرفتند. این تاجران برای رسیدن به منافع تجاری خود و حفظ سلطه ایران بر یونان، ثروت خود را در میان دریانوردان یونانی بذل می کردند.

در این زمان ناخدایان در کنار تاجران آزاد و ناخدایان پر سابقه مللی چون بابلیان، فنیقیان، هندیان و ایلامیان قرار گرفتند. سربازان دریایی نیز با عنوان ناویان، برای مقابله با دزدان دریایی به خدمت کشتی های تجاری درآمدند و یا حذف شدند. سکان داران ملوانان، دیده بانان و راهنمایان دریایی به تدریج جایگاه سابق خود را باز یافتند و پاروکشان همانند گذشته به شغل طاقت فرسای خود ادامه دادند؛ اما آنچه باقی ماند تجربیاتی بود که ایرانیان در دریانوردی، کشتی سازی و تشکیل نیروی دریایی به دست آمده بودند. این تجربیات به وسیله افسار دریانورد به نسل های بعد و مهاجران یونانی نیز منتقل شد.

۱- قشر بندی دریانوردان در زمان داریوش اول



۲- قشربندی دریانوردان در روزگار خشایارشا: اوج توسعه طبقات دریانورد



۳- گرایش قشر دریانورد به تجارت در زمان اردشیر تا پایان عصر هخامنشی



فهرست منابع

۱. اقتدار، احمد. (۱۳۶۴)، **از دریای پارس تا دریای چین**، تهران: شرکت تحقیق و انتشار مسائل حمل و نقل ایران.
۲. پلوتارک. (۱۳۶۹)، **حیات مردان نامی**، ج ۱، ترجمه رضا مشایخی، چاپ سوم، تهران: شرکت انتشارات علمی و فرهنگی.
۳. پیگولوسکایا، ن. و. و دیگران. (۱۳۵۴)، **تاریخ ایران از دوران باستان تا پایان سده هجدهم میلادی**، ترجمه کریم کشاورز، چاپ چهارم، تهران: پیام.
۴. توسیدید (توکودیدس). (۱۳۷۷)، **تاریخ جنگ پلوپونزی**، ترجمه محمد حسن لطفی تبریزی، تهران: خوارزمی.
۵. حسن، هادی. (۲۵۳۵)، **تاریخ دریانوردی ایرانیان**، بی جا: کشتیرانی ملی ایران.
۶. داندامایف، م. آ. (۱۳۸۱)، **تاریخ سیاسی هخامنشیان**، ترجمه خشایار بهاری، تهران: کارنگ.
۷. راین، اسماعیل. (۱۳۵۰)، **دریانوردی ایرانیان**، ج ۱، تهران: بی نا.
۸. سامی، علی. (۱۳۷۵)، **پاسارگاد پایتخت و آرامگاه کورش هخامنشی**، به کوشش غلامرضا وطن دوست، شیراز: بنیاد فارس شناسی.
۹. سرفراز، علی اکبر. (۱۳۵۱)، «**کشف کاخی از عهد کورش کبیر در ساحل خلیج فارس**»، **باستان شناسی و هنر ایران**، شماره نهم و دهم.
۱۰. شاپور شهبازی، علیرضا. (۱۳۷۹)، **راهنمای جامع پاسارگاد**، شیراز: بنیاد فارس شناسی.
۱۱. شاپور شهبازی، علیرضا. (۱۳۷۵)، **شرح مصور تخت جمشید**، چاپ دوم، تهران: سازمان میراث فرهنگی کشور.
۱۲. الطرسوسی، ابوطاهر محمدبن حسن بن موسی. (۲۵۳۶)، **آراب نامه**، ج ۱، تصحیح ذبیح الله صفا، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
۱۳. گزنفون. (۱۳۴۲)، **کورش نامه**، کتاب ششم، ترجمه مهندس رضا مشایخی، تهران: بنگاه ترجمه و نشر کتاب.
۱۴. گزنفون. (۱۳۵۲)، **لشکرکشی کورش کوچک** (بازگشت ده هزار نفری)، ترجمه وحید مازندرانی، تهران: ابن سینا.
۱۵. مرادی غیاث آبادی، رضا. (۱۳۸۰)، **کتیبه های هخامنشی**، شیراز: نوید.

۱۶. هرودت. (۱۳۵۶)، **تواریخ**، ترجمه ع. وحید مازندرانی، تهران: فرهنگستان ادب و هنر.
۱۷. مهندسین مشاور گنو. (۱۳۶۸)، **پیشینه تاریخی و سیر تحولات اجتماعی جزیره کیش**، بی جا، بی نا.
۱۸. موسی خورنی، **تاریخ ارمنستان**.
۱۹. نشأت، صادق. بی تا، **تاریخ سیاسی خلیج فارس**، بی جا: شرکت نسبی کانون کتاب.

منابع رایانه‌ای

[Http: // indiannavy.hic.in](http://indiannavy.hic.in)

